



YANN DUBOIS

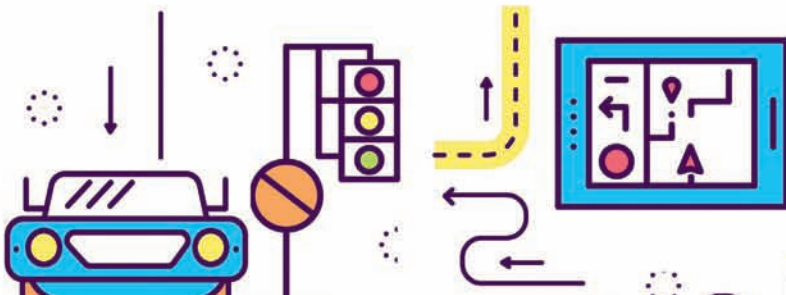
FRONTIÈRES ET MOBILITÉ AU QUOTIDIEN

Modes de vie dans l'agglomération trinationale de Bâle

ESPACES, MOBILITÉS
& SOCIÉTÉS



EDITIONS
ALPHIL
PRESSES
UNIVERSITAIRES
SUISSES



La collection « **Espaces, mobilités et sociétés** » investigate les dimensions spatiales des sociétés humaines. Elle s'intéresse notamment au développement et à la reconfiguration de différents espaces (villes, régions, réseaux, etc.) sous l'angle des diverses formes de mobilité (migration, mobilité résidentielle, mobilité quotidienne, etc.). Si la géographie humaine occupe une place de choix, la collection est également ouverte à d'autres disciplines telles que l'urbanisme, la sociologie ou l'économie territoriale.

La collection « Espaces, mobilités et sociétés », publiée aux Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, est dirigée par **Patrick Rérat**.

Déjà paru :

1. RÉRAT Patrick, *Habiter la ville. Évolution démographique et attractivité résidentielle d'une ville-centre*, 2010.
2. RÉRAT Patrick, PIGUET Étienne (éd.), « *La pensée du monde* ». *Une société de géographie à la Belle Époque*, 2011.
3. THOMAS Marie-Paule, *Urbanisme et modes de vie. Enquête sur les choix résidentiels des familles en Suisse*, 2013.
4. RÉRAT Patrick, *Après le diplôme. Les parcours migratoires au sortir des hautes écoles*, 2013.
5. KAUFMANN Vincent, RAVALET Emmanuel, DUPUIT Élodie (dir.), *Motilité et Mobilité : Mode d'emploi*, 2015.
6. MUNAFÒ Sébastien, *La ville compacte remise en cause ? Formes urbaines et mobilités de loisirs*, 2016.
7. RÉRAT Patrick, GIACOMEL Gianluigi, MARTIN Antonio, *Au travail à vélo. La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse*, 2019.
8. DREVON Guillaume, *Proposition pour une rythmologie de la mobilité et des sociétés contemporaines*, 2019.

**FRONTIÈRES ET MOBILITÉ
AU QUOTIDIEN**

**MODES DE VIE DANS L'AGGLOMÉRATION
TRINATIONALE DE BÂLE**

Le présent ouvrage a reçu le soutien du Laboratoire de Sociologie de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne.

Placé sous la direction de Vincent Kaufmann, le Laboratoire de sociologie urbaine – le LaSUR – de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne regroupe une vingtaine de chercheurs et doctorants réunis autour d'une ambition collective de compréhension du fait urbain dans une perspective de sciences sociales. Situé au cœur de la Faculté Environnement Naturel Architectural et Construit (ENAC), le LaSUR cherche à identifier ce qui fait la substance de la ville et de l'urbain en privilégiant une entrée par les capacités de mobilité et de mobilisation des acteurs, qu'ils soient individuels ou collectifs.

Le savoir développé au LaSUR est fortement adossé à l'architecture et à l'ingénierie, ainsi qu'à l'urbanisme comme science interdisciplinaire. Il se caractérise par la rigueur théorique, mais aussi par l'exploration de terrains inconnus de la sociologie «classique» et porteurs de vertus heuristiques. Ils vont de la projection à l'évaluation technique vue de l'intérieur, avec des spécialistes pointus. Il s'agit d'une certaine manière du paradigme inverse de celui pratiqué ailleurs par la sociologie des sciences et des techniques : les chercheurs ne sont pas des observateurs extérieurs, mais nourrissent leurs travaux d'une présence à l'intérieur, comme participant à part entière, alliant à la fois force de proposition et de réflexivité.

Les recherches menées ces dernières années au LaSUR au sein de ses trois lignes de recherches, sur la mobilité, l'habitat et les cultures urbaines débouchent aujourd'hui sur trois objets de recherche que le laboratoire va investir à l'avenir : les rythmes de la vie urbaine et leur synchronisation, l'hospitalité des villes à la diversité et à la différence, et la critique de l'injonction à la maîtrise d'usage dans le domaine de l'environnement construit.

Site web : <http://lasur.epfl.ch>

YANN DUBOIS

**FRONTIÈRES ET MOBILITÉ
AU QUOTIDIEN**

**MODES DE VIE DANS L'AGGLOMÉRATION
TRINATIONALE DE BÂLE**

ÉDITIONS ALPHIL-PRESSES UNIVERSITAIRES SUISSES

© Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2019

Case postale 5

2002 Neuchâtel 2

Suisse

www.alphil.ch

Alphil Diffusion

commande@alphil.ch

ISBN papier: 978-2-88930-222-2

ISBN pdf: 978-2-88930-223-9

ISBN epub: 978-2-88930-224-6

ISSN 2504-4931 pour la collection Espaces, mobilités et sociétés des Éditions Alphil-Presses universitaires suisses.

Publié avec le soutien du Fonds national suisse de la recherche scientifique.

Les Éditions Alphil bénéficient d'un soutien structurel de l'Office fédéral de la culture pour les années 2016-2020.

Illustration de couverture: Shutterstock 1112124854

Maquette et réalisation de la couverture: Nusbaumer-Graphistes Sàrl, www.nusbaumer.ch

Ce livre est sous licence :



Ce texte est sous licence Creative Commons: elle vous oblige, si vous utilisez cet écrit, à en citer l'auteur, la source et l'éditeur original, sans modifications du texte ou de l'extrait et sans utilisation commerciale.

Responsable d'édition: François Lapeyronie

REMERCIEMENTS

Avant d'entrer dans le vif du sujet, je tiens à remercier toutes les personnes qui, de près ou de loin, m'ont aidé et encouragé dans ce long processus que sont la réalisation d'une thèse et la publication d'un ouvrage.

Tout d'abord, je remercie vivement mes deux directeurs de thèse, Vincent Kaufmann et Max Bergman, pour leurs conseils et leurs suggestions avisés, leurs relectures, leurs contributions théoriques, méthodologiques et thématiques, mais aussi plus largement pour leur soutien et pour la confiance qu'ils m'ont accordée. Je tiens à remercier tout particulièrement Vincent Kaufmann, en tant que directeur du LaSUR, au sein duquel il m'a chaleureusement accueilli et m'a donné l'occasion de participer à de nombreux projets de recherche stimulants. J'en profite également pour remercier l'ensemble des membres de mon jury de thèse pour leurs précieux commentaires: le Professeur Nicolas Braghieri, le Professeur Patrick Rérat, le Professeur Bernard Reitel et le Professeur Martin Schuler.

Un grand merci également à tous mes collègues et amis du LaSUR, actuels ou passés, qui ont contribué à ce que cette thèse puisse être réalisée dans un environnement optimal, agréable, très sympathique et de très haut niveau scientifique. Merci pour leur soutien, leurs corrections, leurs traductions, leurs apports et aides divers et leur présence sympathique. Toute ma reconnaissance va aussi à Daniel Baehler, doctorant à l'UNIL, qui a accepté de réaliser les entretiens en suisse-allemand et de les traduire en bon allemand. Merci également pour ses relectures ponctuelles en allemand.

Je tiens aussi à remercier tous mes proches, qui m'ont aidé, soutenu et supporté durant cette recherche. Leur aide a été tout particulièrement indispensable dans la mise sous pli des 8 400 questionnaires envoyés: un travail titanesque, sur lequel je serais probablement toujours en train de travailler sans leur apport. Un très grand merci à mon amie, Céline, qui m'a accompagné durant ce long processus, et qui a, entre autres, fourni un très grand travail de relecture durant les dernières semaines.

Un clin d'œil également à Giulia, ma fille, qui, davantage encore que la thèse, occupe actuellement mes jours et mes nuits.

Un grand merci encore à toutes les personnes qui ont participé aux entretiens dans la région bâloise et qui ont accepté de répondre à mon questionnaire. Sans leur participation cette thèse n'aurait simplement pas pu être réalisée. Je remercie également tous ceux, qui, de près ou de loin, ont contribué à ce travail, et que j'aurais oublié de mentionner. Enfin, je tiens à remercier le FNS qui a financé cette recherche, à travers la bourse Doc.CH. Pour terminer, je remercie également le FNS, le LaSUR et les Éditions Alphil qui ont permis la publication de cet ouvrage.

INTRODUCTION

1

LES AGGLOMÉRATIONS TRANSFRONTALIÈRES, AU CŒUR DES DYNAMIQUES EUROPÉENNES

Le vote sur le «Brexit» en juin 2016 au Royaume-Uni et le vote du 9 février 2014 en Suisse au sujet de «l’immigration de masse» ont porté deux coups à l’idée d’une Europe où la mobilité à travers les frontières serait libre d’obstacles. Outre-Manche, la question de l’immigration a constitué l’un des principaux arguments utilisés par les partisans de la sortie de l’Union européenne. En Suisse, cette votation portait exclusivement sur la régulation et la réduction des flux de personnes franchissant la frontière: les immigrants européens et extra-européens, mais aussi les travailleurs frontaliers¹ en étaient la cible. Ces votes s’inscrivent dans un contexte plus large de crise du modèle économique mondialisé, avec le développement dans plusieurs pays européens de mouvements nationalistes, anti-européens et anti-immigration. Au-delà des craintes suscitées par la migration intra-européenne, le contexte actuel est marqué par la crise des migrants. Dans plusieurs pays européens, des barrières physiques sont construites aux frontières pour en empêcher le franchissement. D’une manière générale, ces évolutions mettent à mal l’idéal européen et ont placé les questions de mobilité internationales et transfrontalières au cœur des enjeux politiques. La fin de l’année 2016 a été marquée par l’élection de Donald Trump à la présidence des États-Unis, avec un programme mêlant, entre autres, critiques des élites, politiques antimigratoires et politiques hostiles au libre-échange.

Ces tendances marquent le retour d’une certaine frilosité dans les rapports internationaux, après plusieurs décennies d’ouverture grandissante des frontières. En

¹ Les travailleurs frontaliers, ou frontaliers, sont des personnes qui exercent une activité professionnelle dans un autre pays que leur pays de résidence, et qui rentrent à leur domicile, en général tous les jours, voire au moins une fois par semaine.

effet, dès la fin de la Deuxième Guerre mondiale, les pays européens ont cherché à collaborer entre eux et à développer un projet commun. Ce mouvement s'est renforcé au travers de la création de l'Union européenne au cours des années 1990. La chute du Mur de Berlin, la réunification de l'Allemagne et la fin du bloc soviétique ont contribué au renforcement des échanges intra-européens et à l'élargissement du nombre des pays portant le projet européen. Avant le retrait du Royaume-Uni, qui ne sera effectif au plus tôt qu'en 2019, l'Union européenne compte 28 pays membres, couvrant quasiment l'ensemble du continent européen. Bien que la Suisse n'en fasse pas partie, les liens qu'elle entretient avec l'Union européenne sont importants : à l'intégration dans l'Union européenne, la Suisse a préféré le développement de relations encadrées par des accords bilatéraux. Deux d'entre eux sont de première importance pour la compréhension des enjeux transfrontaliers, à savoir les accords de Schengen sur les contrôles aux douanes et ceux portant sur la libre circulation des personnes, tous deux facilitant la mobilité entre les pays européens, qu'il s'agisse d'une mobilité quotidienne ou d'une mobilité résidentielle. Ces accords n'ont fait qu'amplifier la tendance, amorcée il y a plusieurs décennies, à l'ouverture des frontières en Europe et en Suisse.

Cette plus grande perméabilité a entraîné l'apparition et le développement de régions transfrontalières, placées jusqu'alors en périphérie de deux territoires nationaux ou plus. Elle a contribué également à des relations transfrontalières intensifiées, en matière de gouvernance, de travail frontalier, de pratiques d'achats et de loisirs, ou encore de mobilité résidentielle transfrontalière. L'agglomération trinationale de Bâle, dont le cas est au cœur du présent ouvrage, est une pionnière en matière de collaboration transfrontalière et constitue un exemple de région où les relations à travers les frontières sont importantes, aux niveaux politique et économique mais aussi du point de vue des individus, qu'il s'agisse du travail frontalier, des achats ou des loisirs effectués de l'autre côté de la frontière ou de l'attachement à cette région transfrontalière. De par leur position, au contact d'au moins deux pays, les agglomérations transfrontalières ont un rôle à jouer dans le développement de bonnes relations entre les pays européens.

Le développement des mobilités transfrontalières s'inscrit dans une tendance observée à l'échelle mondiale d'augmentation et d'accélération des mouvements. Le développement des technologies de communication et des infrastructures de transport a participé à l'intensification des relations entre les pays, les économies et les individus en réduisant l'impact de la distance physique. D'importants changements structurels, comme le développement du travail des femmes et la biactivité des couples, l'importance accrue des loisirs dans la vie quotidienne, ou encore la précarisation et la flexibilisation du marché de l'emploi, ont favorisé la pratique et l'utilisation de ces potentiels de mobilité (Wittel, 2001 ; Schneider, Limmer et Ruckdeschel, 2002). Ainsi, cette évolution se matérialise par une augmentation non seulement de la circulation des personnes, mais aussi de celle des marchandises et des capitaux à l'échelle mondiale (Ascher, 2004). Durant les années 1990, Ohmae

(1990), comme d'autres auteurs, parlait d'un monde sans frontières, d'un monde où la géographie et l'espace n'avaient plus d'importance, et prédisait la fin des États-nations. Bien avant les événements mentionnés plus haut, ces théories avaient déjà été largement nuancées. Principalement pour des raisons de sécurité et dans un contexte marqué par le terrorisme et par l'afflux de migrants vers l'Europe, une tendance vers le renforcement des frontières et vers la création de nouvelles frontières s'observe à l'échelle mondiale (Foucher, 2007 ; Alm et Burkhart, 2013). Par ailleurs, malgré l'ouverture des frontières nationales et leur défonctionnalisation (relative), celles-ci jouent toujours un rôle important dans la construction des identités. De même, les activités de la vie quotidienne des individus continuent en grande partie de prendre place à l'intérieur de ces frontières (D. Newman, 2006).

À l'échelle de la vie quotidienne des individus et sans parler de franchissement de frontières, la mobilité a pris une importance cruciale dans les modes de vie. Ce phénomène s'illustre notamment par l'utilisation croissante de termes tels que liquidité, fluidité, flux ou réseau pour décrire notre société, ou encore de métaphores relatives à un monde «en mouvement» (Castells, 1996 ; Bauman, 2000 ; Sheller et Urry, 2006 ; Söderström et Crot, 2010). Si les chercheurs s'accordent à dire qu'elle occupe une place de plus en plus importante dans la société actuelle, la mobilité n'en reste pas moins une notion polysémique. En sociologie, elle a été considérée avant tout dans la perspective du changement social ou du changement de statut, alors que pour les géographes, elle se réfère principalement à un franchissement de l'espace (Gallez et Kaufmann, 2009). Au cours des dernières décennies, plusieurs auteurs ont cherché à redéfinir cette notion dans le cadre du «*new mobilities paradigm*». Urry (2005) considère ainsi la mobilité comme un phénomène social et spatial, dans une perspective large, en tenant compte non seulement du mouvement humain, mais aussi de celui des idées, des objets ou des communications. Cresswell (2006), lui, prend en compte tous les mouvements des êtres humains. Même si, dans cette définition, la mobilité est avant tout spatiale, l'auteur insiste sur ses implications sociales et sur le contexte entourant le mouvement. Kaufmann (2008) va plus loin dans sa définition de la mobilité et affirme que celle-ci implique à la fois un franchissement de l'espace et un changement social. Selon lui, il est possible de se déplacer sans pour autant être mobile, et vice versa. D'une manière générale, les auteurs s'accordent à dire que la mobilité est plus qu'un déplacement, qu'elle peut être potentielle et virtuelle et qu'elle a de fortes implications sociales (Ascher, 2004 ; Hammer et Scheiner, 2006).

Les potentiels de mobilité qu'a offerts et offre encore l'amélioration des systèmes de transport et de communication permettent de combiner et de connecter ce qui était autrefois socialement et spatialement inconciliable (Urry, 2005) et s'accompagnent bien évidemment d'une modification de la configuration des lieux du quotidien : ceux-ci sont de plus en plus éloignés les uns des autres. Si, auparavant, le quartier ou la commune était le lieu principal du quotidien, avec le développement des potentiels de mobilité, la vie quotidienne se déroule désormais à l'échelle de l'agglomération, voire au-delà des frontières régionales et nationales. Les modes de vie actuels s'étendent

ainsi sur des territoires qui ne correspondent plus aux limites administratives, ce qui ne va pas sans soulever des enjeux importants en matière de gouvernance.

Tableau 1 : Mobilité spatiale, quatre formes (Kaufmann, 2008)

	Interne à un bassin de vie	Entre bassins de vie
Circulaire (aller-retour)	Mobilité quotidienne	Voyage, tourisme
Linéaire (o-d)	Mobilité résidentielle	Migration

Par ailleurs, les nouveaux moyens de communication, mais aussi le développement de la grande vitesse à prix accessible (avec Easyjet, par exemple), rendent certaines formes de mobilité, comme la migration, moins irréversibles. Les formes classiques de mobilité spatiale (quotidienne, résidentielle, voyage et migration) (voir tableau 1) et, par extension, les cadres analytiques, se voient chamboulés par ces nouvelles pratiques telles que mobilité transfrontalière, mobilité de longue distance, multirésidentialité, migrations temporaires, séjours éducatifs, travailleurs saisonniers, etc. (Kaufmann, 2008).

Les mobilités transfrontalières se situent au croisement des formes de mobilité classiques. D'une part, elles remettent en question l'idée de «bassin de vie» puisque, par définition, elles se déploient au-delà de la frontière. D'autre part, les mobilités transfrontalières se caractérisent par un changement social qui peut être important, malgré des distances pouvant être très courtes, ainsi que des récurrences et des durées variables (travail frontalier, achats ou mobilité résidentielle). Bien que l'on parle dorénavant d'agglomérations transfrontalières ou de régions transfrontalières et que les frontières en Europe soient ouvertes, il n'empêche que le passage d'une administration nationale à une autre, d'un espace culturel ou linguistique à un autre conserve une certaine signification sociale. En fonction du potentiel de mobilité de chacun, ou motilité (Kaufmann, Bergman et Joye, 2004), la distance sociale que représente la frontière peut s'amenuiser.

1.1 DES TERRITOIRES SPÉCIFIQUES

Ces tendances générales relatives au contexte européen et à la mobilité à travers les frontières, mais aussi celles qui concernent la place prise par la mobilité quotidienne dans les modes de vie actuels suscitent des questions dans les régions et dans les agglomérations transfrontalières. Pourtant, la nature transfrontalière de ces territoires contribue à une certaine méconnaissance de leurs spécificités et des défis auxquels ils font face. De nombreuses recherches ont été menées sur les régions transfrontalières et sur leurs habitants, mais les connaissances qui en ont été tirées se limitent souvent à certains aspects de la vie quotidienne, comme le travail frontalier ou le tourisme d'achat, et n'abordent que rarement le mode de vie dans sa globalité. Par ailleurs,

ces travaux se focalisent souvent sur des sous-populations spécifiques – par exemple les frontaliers – et rares sont ceux qui tiennent compte de la population entière d’une agglomération. Or, les réalités sont souvent différentes de chaque côté d’une même frontière, comme les impacts de l’ouverture des frontières sur les individus et sur les territoires. Dans certaines régions, l’intensification de ces relations s’accompagne de certaines craintes au sein de la population, comme c’est le cas autour du travail frontalier : durant les vingt dernières années, le nombre des travailleurs frontaliers a doublé en Suisse, atteignant plus de 320 000 individus en 2016. Les effets de ces mobilités sur les territoires situés de part et d’autre de la frontière sont importants et largement discutés, voire critiqués, dans la population. Le développement de partis antifrontaliers au Tessin ou à Genève et les résultats de la votation sur l’immigration de masse, qui traduisent un certain malaise dans ces régions, ont jeté une lumière nouvelle sur des territoires transfrontaliers concernés au premier titre par les relations internationales. Faute de données, ces aspects négatifs potentiels, engendrés par les relations transfrontalières, ne sont que peu abordés dans la littérature scientifique, alors qu’ils sont cruciaux pour la compréhension du fonctionnement des agglomérations transfrontalières.

Il y a donc un fort intérêt à se pencher sur les différents aspects de la vie quotidienne dans une agglomération transfrontalière – les conditions de vie, les mobilités quotidiennes (travail, achats, loisirs), mais aussi les liens sociaux et les attitudes vis-à-vis des territoires – et à tenir compte de tous les habitants d’une agglomération transfrontalière, qu’il s’agisse de frontaliers ou de non-frontaliers, qu’ils vivent d’un côté ou de l’autre de la frontière. Cette manière de faire permet d’identifier la nature et de mesurer l’intensité des liens que les individus entretiennent de part et d’autre de cette frontière.

Une telle approche permet également de dépasser des considérations uniquement économiques et rationnelles basées sur l’exploitation de différentiels. Si le travail frontalier et le tourisme d’achat sont des réalités dans les agglomérations transfrontalières et sont en partie motivés par des différentiels en matière de revenus ou de niveaux de prix, la richesse des relations transfrontalières ne peut toutefois pas être réduite à ces aspects. Par ailleurs, il est indispensable de tenir compte des dimensions immatérielles de la frontière – barrières mentales, culturelles, administratives, linguistiques, etc. – pour comprendre la spatialité du quotidien, qu’il s’agisse de mobilité quotidienne, des réseaux sociaux, des liens affectifs ou encore des localisations résidentielles dans ces territoires.

Toutefois, les rapports entretenus avec la frontière et avec les territoires qui se situent au-delà sont éminemment individuels. Tous les habitants ne peuvent pas ou ne cherchent pas à traverser les frontières, en raison de problèmes d’accessibilité, de compétences inadaptées – notamment linguistiques – ou encore d’un manque de motivation et de connaissances, ou parce que les opportunités ne sont pas jugées suffisamment attrayantes (van Houtum et van der Velde, 2004 ; Spierings et van der

Velde, 2013). La motilité (Kaufmann, Bergman et Joye, 2004), en combinant ces différents éléments, offre un regard nouveau et plus englobant pour la compréhension des modes de vie dans les agglomérations transfrontalières. Elle permet d'analyser l'utilisation différenciée des ressources produites par la frontière, ainsi que le déploiement de modes de vie multiples à différentes échelles. Elle offre également la possibilité de prendre en compte et d'analyser les passages des « autres frontières », linguistiques, sociales ou culturelles.

1.2 OBJECTIFS, MÉTHODES ET CAS D'ÉTUDE

Cet ouvrage a pour objectif principal de comprendre l'influence de la frontière sur les modes de vie des individus de l'agglomération transfrontalière. Il s'agit, d'une part, d'identifier et de quantifier les rapports entretenus quotidiennement par les individus avec les territoires situés au-delà de la frontière. Il convient, d'autre part, de déterminer les éléments qui influencent la spatialité des modes de vie, en termes de freins ou de motivations à traverser les frontières. Ces éléments dépendent non seulement des spécificités des territoires – en matière d'emploi (revenus, diversité, etc.), d'offre de biens et de services (prix, qualité, diversité, etc.), d'accessibilité, etc. –, mais aussi des propriétés individuelles. Celles-ci renvoient certes à des considérations économiques – traverser la frontière peut être intéressant économiquement ou non, mais aussi parfois inaccessible –, mais surtout à la capacité et à la volonté des individus de se confronter aux territoires et aux habitants situés au-delà la frontière. Ainsi, en parallèle à une approche fondée sur les caractéristiques sociodémographiques, nous considérons également la motilité des individus. Finalement, en s'intéressant à la vie quotidienne dans une agglomération, on peut identifier certains enjeux liés à l'ouverture des frontières, qui touchent directement les conditions de vie des habitants des agglomérations transfrontalières.

Pour répondre à ces questions, nous avons mis en place un dispositif d'enquête mixte, appuyé sur des analyses contextuelles, sur une enquête qualitative (quinze entretiens, avec des frontaliers et des actifs non frontaliers) et une enquête quantitative auprès d'habitants de l'agglomération trinationale de Bâle (1 615 participants résidant dans les trois pays). La combinaison de ces trois éléments offre une appréhension fine des comportements des habitants de la région et de l'influence de la frontière sur leur quotidien ; elle permettra également d'approcher de manière quantitative les modes de vie dans ces agglomérations spécifiques, une des lacunes des recherches portant sur les territoires transfrontaliers.

Le choix du cas d'étude s'est porté sur l'agglomération transfrontalière de Bâle. Située au carrefour de trois pays (Suisse, Allemagne et France), elle compte environ 830 000 habitants dont la majeure partie réside en Suisse. L'agglomération trinationale de Bâle offre un cadre idoine pour aborder l'articulation de ces diverses mobilités, de courtes ou de longues distances, fréquentes ou non, réalisées aux niveaux local, national, transfrontalier ou international. L'agglomération transfrontalière de

Bâle se situe à l'intersection de plusieurs frontières nationales (Allemagne, France et Suisse), infranationales (commune, département/Land/canton, avec notamment la frontière entre les demi-cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne) ou encore culturelles et linguistiques. La métropole bâloise est au cœur de deux espaces linguistiques – francophone et germanophone – auxquels s'ajoutent différents dialectes alémaniques. De nombreux mouvements transfrontaliers caractérisent cet espace, notamment le travail frontalier (55 000 frontaliers travaillent dans les deux cantons de Bâle), et d'intenses pratiques transfrontalières pour les achats et pour les loisirs peuvent être observées. Cette configuration particulière donne à voir les liens spécifiques qui unissent les trois pays et la manière dont les individus se saisissent ou non des opportunités sises à l'échelle transfrontalière. Elle permet également de mettre en lumière le rôle clé de la langue dans les relations transfrontalières, une caractéristique qui se retrouve dans de nombreux autres contextes en Europe. La forte orientation internationale de Bâle et cette configuration trinationale, où la fragmentation sociale et spatiale est marquée, donnent l'occasion d'approfondir le rôle des aptitudes à la mobilité, qu'il s'agisse de compétences, de projets ou d'intérêt pour l'« autre » dans le quotidien des individus. L'agglomération trinationale de Bâle se caractérise également par une intense collaboration transfrontalière mise en place depuis plusieurs décennies. Celle-ci se traduit par des mesures concrètes, notamment avec la mise en place de lignes de transports publics transfrontalières. Dans les deux domaines (coopération et transports), l'agglomération transfrontalière de Bâle fait figure de très bon élève. Sans faire de comparaison à proprement parler, nous mettrons en perspective avec le cas bâlois différentes régions transfrontalières suisses (Genève, Tessin, Arc jurassien) afin de déterminer les similitudes ou les différences entre les contextes. Ces éléments sont utiles pour mieux identifier les besoins, les attentes et les enjeux auxquels font face les agglomérations transfrontalières lorsqu'elles doivent choisir les mesures les plus adaptées à l'ensemble des populations et des territoires qui les composent. Ces enjeux sont, certes, propres aux agglomérations transfrontalières et à Bâle, mais concernent aussi, plus largement, toutes les agglomérations du fait de la mobilité accrue des individus et de la diffusion spatiale de leur mode de vie au-delà des frontières communales, cantonales ou nationales.

2

STRUCTURE DE L'OUVRAGE

Cet ouvrage est divisé en neuf chapitres :

Le premier vise à présenter la théorie et les concepts principaux utilisés dans notre travail. La première thématique renvoie aux modes de vie et à la mobilité. Il s'agit de décrire les différentes approches principales du mode de vie, les déterminants individuels et territoriaux de ceux-ci. La deuxième thématique concerne la motilité, à savoir le potentiel de mobilité, et ses trois dimensions: les accès, les compétences et les projets de mobilité. La troisième thématique porte sur les questions de frontière. Cela consiste, dans un premier temps, à décrire les évolutions majeures qu'ont connues les frontières au cours de ces dernières décennies et l'émergence d'espaces transfrontaliers. Le deuxième temps porte plus spécifiquement sur les individus et sur leurs rapports aux frontières et aux espaces transfrontaliers: les questions de pratiques transfrontalières (travail, loisirs, achats), de mobilité résidentielle transfrontalière et de réseaux sociaux et d'identités y sont traitées plus en détail.

Le chapitre II décrit la méthodologie utilisée ainsi que le questionnement et les hypothèses de recherche. Les premiers éléments décrivent le choix d'un dispositif méthodologique mixte et les spécificités d'une telle approche. Viennent ensuite les trois composants principaux du dispositif qui sont présentés en détail: les analyses contextuelles, les entretiens qualitatifs et l'enquête qualitative (questionnaire).

Le chapitre III présente le cas d'étude et comprend une première série d'analyses contextuelles sur l'agglomération transfrontalière de Bâle. Ce chapitre entend d'abord positionner l'agglomération bâloise dans un contexte régional et décrire ce territoire en matière de population et d'emploi. Les questions de fragmentation institutionnelle, de coopération transfrontalière et d'infrastructures de transport y sont également présentées. Il s'agit ensuite de donner un aperçu quantitatif du travail frontalier en

Europe et en Suisse, avant, finalement, de décrire plus en détail les secteurs ciblés par l'enquête quantitative.

Le chapitre IV, intitulé «Ressources et contraintes individuelles : quelle marge de manœuvre dans le mode de vie ?», a pour objet la présentation de l'échantillon et des caractéristiques individuelles pouvant exercer une influence sur le mode de vie. Une emphase particulière est mise sur les questions de conciliation entre vie familiale et activité professionnelle, ainsi que sur les contraintes qu'imposent ces dernières sur la vie quotidienne. La dernière partie du chapitre creuse la question du travail frontalier parmi les Allemands et les Français et des conditions de vie et de travail différenciées entre les travailleurs frontaliers, les non-frontaliers et les Suisses.

Le chapitre V traite des attitudes et des réseaux sociaux. Ce sont les deux premières dimensions du mode de vie traitées dans cet ouvrage. Le premier temps du chapitre concerne la caractérisation des réseaux sociaux individuels au niveau spatial et en termes de fréquence de rencontres. La frontière apparaît comme un facteur particulièrement déterminant dans la spatialisation de ces réseaux. Le deuxième temps concerne les attitudes vis-à-vis de l'espace et, plus particulièrement, l'attachement aux différents espaces (le domicile, la commune, l'agglomération transfrontalière ou encore le pays de résidence) et les préférences résidentielles.

Le chapitre VI se penche sur l'usage et l'image des modes de transport dans l'agglomération transfrontalière. Le but est de faire le point sur la manière dont se déplacent les habitants de la région, en étudiant en détail l'utilisation de la voiture, du vélo et des transports publics et la manière dont ces modes de transports sont perçus. Le chapitre s'intéresse ensuite à une série de compétences de mobilité : l'utilisation des temps de transport, la capacité à planifier ses trajets avec internet – l'usage et l'accès aux technologies de l'information et de la communication (TIC) sont également analysés – et les compétences organisationnelles (être à l'heure et planifier ses activités à l'avance).

Le chapitre VII intitulé «Mobilité dans l'agglomération : quelles pratiques transfrontalières ?» s'efforce de donner un aperçu quantitatif des pratiques transfrontalières d'achats et de loisirs en soulignant les grandes logiques à l'œuvre en termes de destinations privilégiées, de différentiels de prix ou de revenu, d'offre, d'accessibilité, etc. L'influence du revenu, du statut de frontalier – et des autres caractéristiques sociodémographiques – ainsi que les effets du territoire sont analysés.

Le chapitre VIII s'intéresse à l'épaisseur sociale de la frontière, c'est-à-dire aux éléments qui ne renvoient pas aux différentiels économiques ou à l'offre, mais plutôt aux barrières immatérielles, sociales, culturelles ou linguistiques. Plus spécifiquement, ce chapitre se penche successivement sur les compétences sociospatiales – l'aisance face à de nouvelles situations –, sur la question de la langue – son rôle dans la vie de tous les jours et l'identification à l'agglomération transfrontalière –, sur l'appétence pour l'exploration ainsi que sur la disposition à déménager et à se faire

soigner de l'autre côté de la frontière. Finalement, ce sont les questions des attitudes de consommation vis-à-vis de l'espace et, notamment, les réflexes de soutien à l'économie locale/nationale qui sont abordés.

Le chapitre IX, enfin, intitulé « Modes de vie et potentiel de mobilité : les frontières au quotidien ? », cherche dans un premier temps à faire le point sur le concept de motilité, abordé de manière segmentée tout au long de cet ouvrage. Une typologie de la motilité est présentée ici et utilisée pour analyser les modes de vie. Le deuxième temps vise à mettre en regard les différentes dimensions du mode de vie – les réseaux sociaux, les attitudes et les mobilités quotidiennes. Dans un troisième temps, le chapitre s'intéresse au développement de l'agglomération trinationale et identifie trois enjeux particuliers : 1) les fortes différences de conditions de vie entre frontaliers et non-frontaliers ; 2) les flux motorisés importants ; 3) la spécialisation fonctionnelle et sociale des territoires de l'agglomération.

La conclusion propose un retour sur les hypothèses de recherche, avec une discussion de l'apport d'une approche par le mode de vie et par la motilité, puis de la question des agglomérations transfrontalières et du besoin d'une plus grande régulation dans ces régions. Finalement, une série de recommandations sont proposées.

I.
THÉORIE ET CONCEPTS

1

SPATIALITÉ DES MODES DE VIE

Le mode de vie s'apparente à une photographie de la vie quotidienne au travers des différentes facettes qui la composent, mais pas uniquement. S'intéresser au mode de vie donne des clés de lecture du monde contemporain, des manières de penser, d'agir, de consommer et, bien entendu, de se déplacer. La mobilité, on l'a dit, a pris une place cruciale dans notre mode de vie, tant et si bien qu'elle contribue à le définir, qu'il s'agisse de migration, de déménagement, de pendularité quotidienne ou simplement de tous les déplacements effectués dans la journée. Étudier les modes de vie et leur inscription spatiale nécessite donc de s'intéresser à la vie quotidienne et aux activités qui y prennent place et qui s'y succèdent dans le temps et l'espace. Ces activités – travailler, aller à la piscine, emmener ses enfants à l'école, faire le ménage, etc. – peuvent être regroupées en plusieurs sphères telles que le logement et la famille, le travail ou encore les loisirs ; c'est la mobilité quotidienne qui permet de passer de l'une de ces sphères à l'autre (Lefèbvre, 1977 ; Bassand, Joye et Schuler, 1988). Cet intérêt pour les modes de vie s'inscrit dans un cadre plus large qui est celui des approches centrées sur les individus et sur leurs actions. L'émancipation des individus, leurs manières différentes d'agir ou de choisir, de se représenter ou de s'identifier révèlent des modes de vie pluriels. La consommation, les loisirs ou les choix en matière de mobilité sont des éléments saillants des modes de vie, visibles et ainsi souvent utilisés pour les aborder.

L'intérêt pour l'individu et pour les modes de vie ne peut se comprendre sans revenir aux grands changements structurels qu'ont connus les sociétés occidentales durant le siècle dernier. Commencés dès la fin du XIX^e siècle, ces bouleversements se sont poursuivis durant le XX^e siècle. Bien que ces épisodes soient intrinsèquement liés les uns aux autres, on peut distinguer des changements dans les sphères politiques, économiques et sociales. Au niveau économique, l'augmentation de la productivité, dès la deuxième partie du XIX^e siècle et surtout après la Deuxième Guerre mondiale, contribue à augmenter

le niveau de vie général de la population. Les droits des travailleurs s'améliorent également, le temps de travail diminue, permettant ainsi de réserver plus de place aux loisirs. Cela s'accompagne également d'une très forte phase d'urbanisation et du développement de métropoles comme New York, Chicago, Londres ou Berlin, nourries par l'immigration internationale, mais aussi par l'exode rural (Wirth, 2004 [1938]). À un niveau plus technique, on parle de l'augmentation de la division du travail, du passage d'une économie industrielle à une économie des services (dès les années 1960) ou encore du passage d'une économie basée sur la propriété à une économie basée sur l'accès (et la mise à disposition) (Bell, 1976; Rifkin, 2000). En outre, à un niveau spatial et économique – qui touche plus largement quasiment toutes les dimensions de la société –, la mondialisation devient une caractéristique de l'économie et du quotidien des individus dès les années 1980-1990 (Held et McGrew, 2003). D'autres caractéristiques peuvent être mentionnées au plan économique, comme la précarisation et la flexibilisation du marché de l'emploi ainsi que le développement du travail des femmes. Ce dernier point conduit à aborder les changements sociaux et politiques fondamentaux, comme l'émancipation (des hommes et) des femmes et, plus largement, une volonté de traiter les êtres humains de manière égale. Du point de vue politique, c'est le développement et le renforcement des modèles démocratiques qui prévalent. La plus faible prédestination des ménages et la plus grande pluralité des formes de ceux-ci et des manières de vivre, les plus grandes chances d'accéder à des formations (ascension sociale) sont des corollaires à la fois de la perte d'influence des institutions, comme l'Église, l'État ou les classes sociales, et des changements économiques précédemment cités (U. Beck, 2003 [1986]; Martuccelli et de Singly, 2009). Finalement, en termes spatiaux, le mouvement d'urbanisation intense et d'amélioration des infrastructures de transport (autour des routes, des trains, puis des transports urbains) entamé au XIX^e siècle et qui se développe au début du XX^e, s'est accéléré durant la deuxième partie de ce siècle, avec les phénomènes de métropolisation et le développement de la grande vitesse ferroviaire, routière et aérienne (Harvey, 1990). Un des aspects clés en est la motorisation des ménages et le développement des villes autour de l'accès automobile, ce qui se traduit notamment par un fort étalement urbain (Wiel, 1999). Ainsi, la fragmentation fonctionnelle et sociale des villes et des métropoles favorise de nombreux déplacements dans la mesure où les différentes activités de la vie quotidienne prennent place dans des lieux multiples et distants les uns des autres. Les espaces de vie, c'est-à-dire les « *lieux du quotidien, les itinéraires que parcourt chaque jour, plus ou moins régulièrement, l'homme-habitant, travailleur, consommateur, acteur ou agent social* » (Di Méo, 1996, 57), sont de plus en plus « éclatés » (Juan, 1997). La mobilité quotidienne devient ainsi le liant des modes de vie urbains (Kaufmann, 2008).

1.1 L'INDIVIDU AU CŒUR DES MODES DE VIE : LE POINT DE VUE SOCIOLOGIQUE

L'intérêt pour les modes de vie renvoie à deux aspects de la sociologie liés entre eux, à savoir la recherche d'une théorie de l'action et l'idée d'un individu compétent, pluriel et autonome. Les premiers discours et les premières recherches sur l'individu

et ses actions s'inscrivent dans ce que les auteurs appellent la société moderne, la modernité ou la première modernité. Au niveau temporel, cette « période » s'étend de la fin du XIX^e siècle aux années 1960-1970 (Martuccelli et de Singly, 2009). La prise en compte de l'individu en tant que tel, distinct de la société, du groupe ou de la communauté (Tönnies, 1977 [1887]) n'est en effet pas propre à toute l'Histoire. Au contraire, mis à part quelques périodes durant l'Antiquité ou la Renaissance, c'est avec les sociétés modernes que l'individu est considéré en soi, et non plus uniquement comme un composant interchangeable du groupe (Elias, 1991). Dans la « communauté » ou dans les sociétés traditionnelles, l'individu est d'abord membre d'un groupe, et son existence en dépend, alors que dans les sociétés modernes, le lien entre l'individu et le groupe change; l'individu est de moins en moins défini par ses appartenances et le rapport de dépendance envers le groupe est plus faible. Cette question des liens, au travers de l'augmentation du nombre de cercles sociaux, et de leur libre choix en fonction des « penchants et aspirations » de chacun, est pour Simmel (1989 [1903]) l'un des éléments clés du processus d'individualisation. Le développement des villes, les flux qui les traversent, les individus aux origines multiples qui les habitent et, par extension, « le mode de vie urbain » sont à la source de ces changements (Simmel, 1989 [1903]; Wirth, 2004 [1938]).

Dans la sociologie, la question de l'individualisme apparaît à la toute fin du XIX^e siècle chez Durkheim (1970 [1898]), qui le conçoit avant tout au travers de l'émancipation. Par l'émancipation et la division du travail, les individus sont certes plus dépendants les uns des autres, mais ils s'en différencient davantage (Durkheim, 1967 [1893]). Pour Wirth, cela s'apparenterait davantage à un trait de l'urbanisation : *« la vie urbaine implique un degré beaucoup plus fort d'interdépendance entre les hommes et une forme plus complexe, fragile et inconstante d'interrelations mutuelles »* (2004, 278 [1938]). Dans cette première modernité, l'incertitude soulevée par le détachement de l'individu de la communauté et par son entrée dans la société nécessite des socialisations alternatives fortes, d'où l'importance accordée aux institutions comme l'école, l'État-nation, le mariage, etc. (Martuccelli et de Singly, 2009). Ces institutions permettent l'apprentissage des codes, des normes, etc., indispensables à l'individualisation. La perte d'importance des institutions dans la transmission des normes, au profit des choix individuels dans le sens donné à la vie quotidienne, est d'ailleurs un des aspects importants du passage de la 1^{re} phase de la modernité à la modernité avancée.

Ce déclin des institutions et le passage à la deuxième phase de la modernité ne s'accompagnent pas seulement d'une liberté accrue, mais aussi d'une pression forte sur les individus et sur leurs choix. Beck (2003 [1986]) parle ainsi d'une société du risque: les individus font face à une obligation sociale de choisir leur vie, qui suscite de l'incertitude. Ehrenberg (1998) affirme que le poids des lois morales, au travers des institutions, se voit remplacé par des injonctions sociétales à la réussite, à la performance et, surtout, à l'autonomie, etc. En même temps, pour Castel (1995), l'individualisme et l'autonomie individuelle s'appuient sur des « supports sociaux »,

comme la Sécurité sociale, les retraites, les assurances, etc., qui contribuent à réduire l'incertitude et permettent à l'individu de se détacher des aléas de la vieillesse, des accidents, de la conjoncture économique, et de se projeter à long terme.

Pour Giddens (1987), dans sa théorie de la structuration qui intègre une sociologie de l'action, les individus sont des êtres éminemment compétents qui connaissent les conditions, les circonstances de leurs actions ainsi que leurs conséquences. Cet auteur définit la compétence comme «*tout ce que les acteurs connaissent (ou croient), de façon tacite ou discursive, sur les circonstances de leur action et celles des autres, et ce qu'ils utilisent dans la production et la reproduction*» (Giddens, 1987, 440). Un des concepts clés de sa théorie est la réflexivité des individus : ceux-ci sont «*capables de comprendre ce qu'ils font pendant qu'ils le font*» et sont capables d'expliquer discursivement les tenants et les aboutissants de leurs actions. Il distingue néanmoins de la réflexivité discursive la conscience pratique, c'est-à-dire «*tout ce que les acteurs connaissent de façon tacite, tout ce qu'ils savent faire dans la vie sociale sans pouvoir l'exprimer directement de façon discursive*» (Giddens, 1987, 440). L'idée de routine ou d'habitude est ici très prégnante. Schütz (1987 [1953]) insiste sur le rôle des expériences préalables des individus, disponibles pour interpréter le monde, pour guider leurs actions. Cela n'est pas sans rappeler, dans une approche plus axée sur l'espace, la notion de «*capital spatial*» de Lévy (2003).

Les sociologues de la première modernité ont analysé les actions des individus, dans un premier temps, comme influencées par des principes utilitaristes et fonctionnels (1^{re} phase de la première modernité), puis, dans un second temps, comme largement déterminées par les normes, les lois et les institutions (2^e phase de la première modernité) (Dubet, 1994). En revanche, les tenants de la seconde modernité soulignent la pluralité de l'individu, sa réflexivité et ses compétences dans la réalisation de ses actions. Cette évolution se traduit également dans les déterminants mis en avant pour expliquer les actions des individus. Dans la société moderne, les actions des individus étaient avant tout analysées *via* une idée de fonctionnalité et de rationalité (*homo economicus*) ou comme étant déterminées par le social (*homo sociologicus*). Dans la modernité réflexive, c'est plutôt l'abandon d'une logique déterminante au profit d'une pluralité d'influences : «*les acteurs que j'observe me semblent s'inscrire dans plusieurs rationalités, dans plusieurs logiques ; ils ne sont jamais totalement réductibles au paradigme d'une théorie pure [...]*» (Dubet, 1994, 98).

Dans la sphère francophone, un courant important – la sociologie pragmatique – s'est créé autour d'approches renouvelées de l'individu. Appelé aussi sociologie des épreuves, ce courant s'oppose aux approches rationnelles de l'individu et de *l'habitus*. Les notions de compétences ou de pluralité sont centrales. Dans ces contributions, une large place est accordée aux tensions entre les dispositions plurielles des individus, bien souvent contradictoires, et les logiques justificatives qu'ils invoquent (Boltanski et Thévenot, 1991 ; Thévenot, 2006). Pour Lahire (1998), ces dispositions sont incorporées dans l'individu au travers de la socialisation à des espaces sociaux divers

et pluriels. En fonction de la situation, les individus mobilisent différentes logiques d'action pour s'en sortir, dans une société complexe, grâce à leurs connaissances et à leurs expériences préalables.

1.2 MODE DE VIE : APPROCHES ET DÉFINITIONS

Bien que popularisées dès les années 1980, les premières apparitions de la notion de mode de vie sont bien antérieures. À la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, des auteurs comme Veblen, Simmel, Weber ou Wirth les utilisent dans leurs ouvrages pour décrire de nouvelles manières de faire et de vivre à une période marquée par une forte urbanisation, par le développement des loisirs, etc. (Bögenhold, 2001). Dans les sciences sociales, les modes de vie sont traités dans différents champs de recherche, dont les inégalités, la mobilité, les choix résidentiels, la consommation ou encore les loisirs (Bögenhold, 2001 ; Ohnmacht, Maksim et Bergman, 2009). Les applications empiriques sur le mode de vie trouvent également un large écho dans les recherches en marketing.

1.2.1 Approches

Les approches du mode de vie s'inspirent de et oscillent entre les théories structuralistes, comme celles de l'*habitus* de Bourdieu, et volontaristes, comme celles initiées par Beck, relatives à l'individualisation et à la diversification des conditions de vie (Hradil et Spellerberg, 2011 ; Rössel et Otte, 2011). Bourdieu (Bourdieu, 1979) considère le mode de vie comme le reflet de la classe sociale : selon lui, les pratiques et les représentations des individus – l'*habitus* – seraient avant tout déterminées par l'appartenance de ces derniers à une classe sociale, à leur position dans l'espace social².

La deuxième approche est relative à l'individualisation et à la diversification des conditions de vie : selon Beck (2003 [1986]), l'augmentation de l'espérance de vie, la progression des revenus, la diminution du temps de travail, mais aussi l'émancipation des individus ont bouleversé la structure de la société et, par conséquent, rendu le concept de classe sociale dépassé. Les parcours individuels sont de plus en plus « ouverts », moins limités par les appartenances familiales ou de classe et laissent plus de choix à l'individu dans l'utilisation du temps et de l'argent, ce qui permet une grande diversification des modes de vie. Ainsi, dépassant une approche renvoyant à une structuration verticale de la société, les auteurs se sont penchés sur les facteurs de différenciation parmi les mêmes classes ou les mêmes couches de la population (différenciation horizontale).

² Bourdieu (1979) intègre toutefois dans sa théorie également la possibilité que les individus aient des pratiques plus individualisées à l'intérieur d'un même *habitus de classe*.

Néanmoins, plusieurs études empiriques ont montré que les variables sociodémographiques classiques telles que l'âge ou la formation (principalement), mais aussi, dans une moindre mesure, le genre ou l'origine sociale, continuaient d'exercer une certaine influence sur les modes de vie, nuanciant ainsi les théories relatives à l'affranchissement total des modes de vie de la structure en classe de la société (Hammer et Scheiner, 2006; Rössel et Otte, 2011). En réponse à ces constatations, plusieurs auteurs ont cherché à concilier ces deux approches du mode de vie en combinant les formes d'inégalités sociales classiques (classe, statut ou prestige engendré par des facteurs sociodémographiques tels que le genre, le revenu ou la formation) et les « nouvelles » inégalités sociales en matière de consommation, d'identités ou de valeurs (Spellerberg, 1996; Bögenhold, 2001; Ohnmacht, Maksim et Bergman, 2009; Thomas et Pattaroni, 2012).

La théorie des pratiques s'intéresse à des thématiques similaires à celles du mode de vie, en se penchant sur les routines, sur l'organisation temporelle de la vie quotidienne, sur les temps et sur les rythmes sociaux, ou encore sur les pratiques de consommation (durable) (Warde, 2005; Shove, 2010; Evans, 2012). Basée avant tout sur des méthodes ethnographiques et sur de petits échantillons, elle propose de porter l'attention sur les pratiques en elles-mêmes et non pas sur les individus, au contraire des travaux sur le mode de vie (Dubuisson-Quellier et Plessz, 2013). Néanmoins, traitant également de la vie quotidienne, les recherches s'inscrivant dans ce courant apportent des éléments complémentaires utiles à la compréhension des comportements individuels.

1.2.2 Définitions du mode de vie

Les définitions du mode de vie et celles des notions apparentées, telles que les styles de vie, ne font pas l'objet d'une définition consensuelle et établie dans les sciences sociales. Ainsi, tant les approches (voir plus haut) que les définitions et, par conséquent, les opérationnalisations du mode de vie sont diverses dans la recherche.

L'analyse des différentes définitions et conceptions du mode de vie (et des différentes notions apparentées, telles que « style de vie », « *Lebensstil* », « *lifestyle* » ou encore « *Lebensführung* ») suggère trois grandes tendances concernant ce que recouvre le mode de vie. Comme le note Kitamura (2009), le terme « mode de vie » [« *lifestyle* »] a en général deux acceptions: d'un côté, les modèles d'activités et d'utilisation du temps et, de l'autre, les valeurs, les orientations et les opinions qui guident les « pas » des individus. À cela s'ajoute également une troisième tendance qui s'efforce d'intégrer ces deux types d'éléments.

Tout d'abord, selon Grafmeyer, le mode de vie inclut « *non seulement les pratiques de consommation, mais aussi les formes de sociabilité et les emplois du temps libre* » (Grafmeyer, 1999, 347). Les usages et les pratiques tiennent également une place importante pour Chaney (1996), qui décrit les modes de vie comme les styles et

les manières qui différencient les individus entre eux, dans l'usage des biens, des lieux et du temps. L'idée d'usage de temps pour certains auteurs est si centrale qu'ils proposent de parler de « style de temps » plutôt que de « style de vie » (Feldman et Hornik, 1981, cité dans Valette-Florence, 1994). Pour Otte (2004), le mode de vie [*Lebensstil*] est la partie « manifeste » et observable, qui forme avec les orientations et les valeurs un sur-ensemble : la « conduite de vie » [*Lebensführung*].

Dans le deuxième groupe de définitions, moins courantes peut-être, le mode de vie est avant tout conçu comme un ensemble de valeurs, d'orientations ou d'opinions. Pour Grafmeyer (1999), c'est cette nuance qui permettrait, du moins dans la littérature francophone, de distinguer « mode de vie » et « style de vie » : la deuxième notion, si elle n'est pas utilisée comme synonyme du mode de vie, renverrait principalement aux représentations et aux valeurs. Munters (cité dans Van Acker et Witlox, 2009) distingue les modes de vie (opinions, motivations et orientations individuelles) et les « expressions » du mode de vie ; le mode de vie serait ainsi interne à l'individu et par conséquent non observable.

Finalement, on trouve un troisième groupe de travaux qui se fondent principalement sur le premier courant (à savoir le mode de vie au travers des comportements et des activités réalisées), mais qui reconnaissent que le mode de vie inclut plus que les comportements observables et devrait donc intégrer des éléments relevant des opinions, des motivations, des intérêts ou des attitudes. Pour nous, il s'agit d'ailleurs d'un des plus grands avantages de la notion de mode de vie, puisqu'elle permet d'aller plus loin que, par exemple, la mobilité, en englobant davantage d'éléments saillants du quotidien des individus. Plusieurs travaux de sociologues allemands ont abordé le « *Lebensstil* » dans cette veine-là : pour Hradil (1999), les « *Lebensstile* » reflètent la manière dont est organisée la vie quotidienne des individus : ils comprennent les comportements, les interactions, les opinions, les connaissances et les représentations d'un individu. Pour Müller (1992), le mode de vie est constitué de quatre dimensions. La première est expressive et se rapporte à l'appropriation et à l'utilisation de l'offre de loisirs, de commerces, etc. La deuxième dimension est interactive (interactions sociales) et les deux dernières sont évaluative et cognitive : elles comprennent les évaluations et les classifications des espaces ainsi que les représentations et les connaissances. Spellerberg (1996) propose également de distinguer dans le mode de vie une dimension « stylisation » (style vestimentaire, goûts musicaux, etc.) et une dimension « orientation » (valeurs, objectifs, etc.). Inspirée par ces travaux, Thomas (2013) propose d'approcher le mode de vie au travers de trois dimensions – sensible, sociale et fonctionnelle –, relatives respectivement aux manières d'« habiter » le territoire, de « rencontrer » l'autre et d'« utiliser » les infrastructures, et comprenant aussi bien des comportements que des attitudes.

Bien que partant du principe que les modes de vie se déploient au-delà des classes ou au-delà des positions sociales et que, *de facto*, les individus sont libres en quelque sorte de choisir la manière de vivre leur quotidien, la plupart des auteurs rappellent

que cette «liberté», cette «latitude» ou encore cette «marge de manœuvre», dépend des contraintes et des ressources individuelles ou territoriales. Pour Hradil et Spellerberg (2011), cette marge de manœuvre est un des principaux traits de la notion de mode de vie : celui-ci se rapporte à l'utilisation des ressources (formation, revenu), aux finalités et aux préférences de cet usage plutôt qu'à la «possession» des ressources. Dans le même ordre d'idées, Müller (1992) écrit que les modes de vie dépendent des ressources (matérielles et culturelles), de la forme du ménage et même des valeurs des individus. Pour Kaufmann, les modes de vie «*sont le reflet des aspirations des personnes et des contraintes de la vie quotidienne*» (1999, 10). Ces différentes définitions évoquent la tension existant entre, d'un côté, les désirs, les aspirations des individus et, de l'autre, les contraintes auxquelles ils sont confrontés. Ces contraintes peuvent être corporelles, spatio-temporelles, sociopolitiques, mais aussi économiques (Di Méo, 1999) et fonctionnent comme des «*frontières [...] qui limitent les conduites dans l'espace-temps*» (Giddens, 1987, 164). Cette latitude individuelle peut se donner à voir sous de multiples formes et concerner les représentations, les préférences et les valeurs, mais aussi les pratiques, qu'il s'agisse de consommation, de loisirs ou de culture, de la possession d'équipements, des lieux fréquentés, des pratiques modales ou encore de la localisation résidentielle (Schulze, 1992 ; Levy *et al.*, 1997 ; Kaufmann, 1999 ; Scheiner et Kasper, 2003 ; Florida, 2004 ; Hradil et Spellerberg, 2011 ; Thomas et Pattaroni, 2012).

Spellerberg (1996), Thomas (2013), Otte (2004) ou encore Hammer et Scheiner (2006) insistent sur le fait que ces «ressources et ces contraintes» sont à mettre en perspective avec les pratiques de mobilité, les réseaux de sociabilité ou les aspirations et les valeurs, pour comprendre comment les modes de vie se déploient. La question de l'argent, très souvent abordée à travers le revenu, est centrale dans les recherches sur le mode de vie, puisque celles-ci se concentrent souvent sur une partie des classes moyennes (supérieures) qui peuvent se permettre financièrement de se distinguer dans leurs modes de vie, de se libérer des contraintes structurelles et/ou contextuelles (Dangschat et Hamedinger, 2007 ; Hammer et Scheiner, 2006). Même si la pertinence de la classe sociale en tant que déterminant des pratiques est largement discutée, le revenu ou la formation ont, eux, une influence réelle sur la marge de manœuvre dont disposent les individus dans la conduite de leurs projets (Wright, 1996). En outre, bien que l'importance du genre ne soit plus aussi prégnante dans nos sociétés, certaines différences hommes-femmes restent présentes, par exemple dans les déplacements quotidiens (Hanson, 2010). Les formes d'organisation familiale [«*Lebensform*»], c'est-à-dire le fait d'avoir des enfants ou non, d'être en couple ou non, contraignent, limitent ou au contraire ouvrent des opportunités dans le mode de vie. La question du temps à disposition est intrinsèquement liée à celle des «*Lebensformen*», ainsi qu'à l'activité professionnelle et à ses contraintes temporelles, c'est-à-dire le temps de travail, les horaires (jour/nuit), la flexibilité de ceux-ci, la possibilité de télétravailler ou encore les temps de déplacement (Fol, 2009). Tous ces éléments sont à même de limiter ou, au contraire, d'ouvrir les possibilités de chacun dans sa vie quotidienne.

Les variables sociodémographiques, les formes d'organisation familiale, l'activité professionnelle ou encore la motilité (voir la section 2 de ce chapitre) exercent une influence sur la marge de manœuvre des individus dans leur mode de vie, de même que le territoire, à travers les ressources qu'il offre et les contraintes qu'il impose aux individus (voir section suivante).

1.2.3 Ressources et contraintes contextuelles : le potentiel du territoire

De nombreux auteurs rappellent que le mode de vie est également influencé par le territoire dans lequel il s'inscrit (et qu'il influence en retour). Sans défendre une position déterministe, où les activités humaines seraient entièrement le produit de l'environnement dans lequel les individus évoluent, nous pensons que le territoire joue un rôle dans l'agencement de ces activités. Le territoire offre des « prises » [« *affordance* »] (Gibson, 1979) que les individus utilisent ou non pour développer leurs activités ou leurs projets, les modifier, etc.

Ces « prises » peuvent être aussi bien matérielles – les infrastructures par exemple – qu'immatérielles : l'environnement véhicule également des informations, des règles, des symboles donnant des pistes aux individus relatives à ce qu'ils peuvent ou à ce qu'il est convenable de faire (Rapoport, 2000). Par ailleurs, des symboles et des images sont aussi attachés par les individus aux espaces, à leurs objets et aux humains qui les habitent et les traversent (Tuan, 2006). Dans une perspective large, le potentiel d'accueil du territoire se compose de l'offre de biens et de services (offres d'emploi, activités sportives, culture, consommation, etc.), du réseau de transports, des politiques familiales, des lois et des coutumes, etc., et peut concerner tous les aspects de la vie quotidienne (Hradil et Spellerberg, 2011 ; Rössel et Otte, 2011). Comme le note Giddens (1987), le structurel est à la fois contraignant et habilitant : c'est aux individus de s'en saisir. Mais le territoire n'a pas uniquement un rôle passif, il peut également contribuer à faire évoluer les comportements à travers des lois, des infrastructures, des taxes, etc. Et vice versa, les individus, au travers de leur comportement, font évoluer le territoire. À ce sujet, Munafò (2015) distingue le potentiel d'accueil, entendu comme un simple support des activités humaines, du potentiel structurant du territoire, qui façonne et qui modèle les comportements des habitants en fonction du territoire.

Les différences en matière de potentiel d'accueil du territoire et de modes de vie peuvent être conceptualisées à l'échelle internationale (Katz-Gerro, 2011) entre territoires urbains et territoires ruraux (Spellerberg, 2011), entre agglomérations, voire à l'intérieur même d'une agglomération (Levy *et al.*, 1997). En matière d'emploi, de logement ou d'aménités, les territoires sont souvent spécialisés fonctionnellement : certains sont dédiés principalement à la fonction résidentielle, d'autres, avant tout au centre-ville, concentrent une grande partie des emplois, des commerces ou des loisirs, alors que les grandes surfaces commerciales s'implantent le long des grands axes routiers (Wiel, 1999 ; Næss, 2005). Bien souvent, les

territoires où la concentration d'emplois est la plus forte sont également ceux où le marché de l'immobilier est le plus cher, contraignant ainsi les ménages les moins bien dotés financièrement à habiter loin de leur lieu de travail ou dans des endroits ne correspondant pas à leurs aspirations (Korsu, Massot et Orfeuill, 2012). Ce découplage entre localisation résidentielle et localisation professionnelle débouche sur des pratiques de mobilité de plus en plus longues, mais aussi sur des problèmes de chômage, lorsqu'il est impossible ou trop coûteux de se déplacer (Kain, 1968; Gobillon, Selod et Zenou, 2007).

Les territoires sont par ailleurs fragmentés par de multiples frontières, qu'elles soient administratives – communales, régionales ou nationales –, culturelles, linguistiques ou sociales (M. Lamont et Molnár, 2002). Ces frontières ont un impact sur le potentiel d'accueil des territoires et, par extension, sur les pratiques, sur les représentations et sur les identités des individus. Premièrement, les frontières administratives peuvent instaurer des différences entre les politiques publiques, entre les régimes de taxation ou encore entre les lois. Ainsi, certaines politiques familiales locales – congé maternité, allocations familiales, accueil para- et préscolaire – permettent de concilier plus ou moins facilement emploi et vie de famille (Kaufmann, 2008). Deuxièmement, les frontières sociales, culturelles ou linguistiques structurent et délimitent également des espaces, bien qu'elles ne coïncident pas nécessairement avec le tracé des frontières institutionnelles (Wastl-Walter, 2009). Depuis l'École de Chicago, les chercheurs s'intéressent à la ségrégation et à la fragmentation sociale des villes. Bassand (2001) fait d'ailleurs de la fragmentation urbaine l'une des caractéristiques primordiales de la métropole. Les frontières linguistiques et culturelles affectent également les territoires et leur potentiel d'accueil. Les frontières entre régions linguistiques et culturelles, en Suisse et en Belgique par exemple, ont de lourdes répercussions sur les pratiques des individus, mais également en matière de représentations et d'identités (Dujardin, 2001). De même, dans une perspective transfrontalière, ne pas parler la langue du voisin a tendance à freiner les contacts (Paasi et Prokkola, 2008; Spierings et van der Velde, 2013).

L'environnement construit et la position dans l'espace urbain offerts par les différents territoires ont une influence considérable sur les pratiques modales: ainsi, il semble que d'une manière générale, l'utilisation de la voiture est plus faible dans les centres-villes, au profit d'autres façons de se déplacer (transports publics, marche, vélo) (voir, entre autres, Næss, 2005). En comparant, de nombreuses villes à l'échelle mondiale, Newman et Kenworthy (1989) font la démonstration que plus la densité d'une ville est élevée, plus la consommation énergétique relative au transport sera basse, et inversement. Toutefois, l'infrastructure de transport et la structure territoriale (densité, proximité) n'expliquent pas à elles seules les pratiques modales et, plus largement, les modes de vie: l'âge, le genre, l'éducation ou les attitudes y jouent également un rôle prépondérant. Dans cette perspective, plusieurs chercheurs vont même plus loin et remettent en cause – ou du moins questionnent – le rôle du territoire sur la mobilité (Van Wee, Holwerda et van Baren, 2002). Pour eux, l'effet

territorial observé ne serait que le reflet des attitudes et des valeurs des personnes qui l'habitent. Un tel lien est dans une certaine mesure probable, mais plusieurs études soulignent que, même si l'on tient compte des préférences individuelles en matière de mobilité, le territoire conserve un effet propre (Schwanen et Mokhtarian, 2005 ; Van Acker, Mokhtarian et Witlox, 2014). D'une part, les individus n'habitent pas nécessairement dans l'environnement souhaité, d'autre part, la question du choix modal ne dépend pas uniquement du lieu de résidence, mais aussi du lieu de travail ; une partie de la population se voit ainsi contrainte d'utiliser certains modes qui ne correspondent pas nécessairement à leurs attentes (Kaufmann *et al.*, 2010).

Dans un contexte de frontières particulièrement, le territoire porte en lui des contraintes et des opportunités relatives à son accessibilité en termes législatif et normatif (pour plus de détails on se reportera à la section 3 du présent chapitre, « La frontière »). De fait, l'une des fonctions de la frontière est de filtrer et de contrôler les entrées (et les sorties) sur le territoire national, ce qui a pour conséquence d'empêcher l'accès à certaines catégories de la population mondiale, qui ne disposent pas des autorisations suffisantes (visas, passeports, etc.). C'est la source de migrations clandestines et illégales, souvent pour les plus pauvres, alors que pour les autres, la mobilité internationale est normalisée (Glick Schiller et Salazar, 2013). Certains visas, passeports ou nationalités permettent d'entrer dans quelques pays uniquement, alors que d'autres ouvrent les portes d'un grand nombre de pays (Neumayer, 2006), et ce pas uniquement dans le cadre de voyages, mais aussi pour y vivre et pour y travailler : c'est le cas notamment des pays européens (dont la Suisse) avec les accords de libre circulation.

Toutefois, bien que le territoire offre un certain nombre de possibilités, les individus sont à même de se défaire de cette limitation. Ils disposent en effet d'une marge de manœuvre pour jouer avec les contraintes et avec les opportunités des territoires dans l'agencement de leur vie quotidienne. Cette latitude dépend en partie de la capacité des individus à être mobiles. La motilité (voir section suivante) permet de se défaire dans une certaine mesure des contraintes des territoires et offre de nouvelles possibilités.

1.3 APPLICATIONS EMPIRIQUES DU CONCEPT DE MODE DE VIE

Dans la littérature scientifique, on recense deux manières, parfois complémentaires, d'approcher les modes de vie : les modes de vie en tant que variable à expliquer et les modes de vie en tant que variable explicative. La première approche consiste à incorporer le plus grand nombre possible d'éléments dans la conception du mode de vie afin de donner une vision globale des pratiques des individus, mais aussi de leurs valeurs ou de leurs attitudes. En revanche, lorsque le mode de vie est considéré comme une variable explicative, une partie des éléments qui constitueraient le mode de vie dans la première approche en est exclue afin d'expliquer la variable en fonction des dimensions restantes. Par exemple, de nombreuses études cherchent à

expliquer les pratiques de mobilité par le mode de vie ; celui-ci est alors davantage conceptualisé *via* une série de valeurs, d'attitudes ou d'aspirations.

Dans le premier groupe, où le mode de vie est le produit « final » de l'analyse, on relève par exemple les travaux de Kaufmann *et al.* (2001). Ces auteurs adoptent une approche multidimensionnelle du mode de vie : ils considèrent les rythmes et la diversité des activités quotidiennes, leurs localisations, les habitudes de chaînage des déplacements, mais aussi les contraintes spatio-temporelles de ces activités. Les individus sont ainsi « nomades », « ancrés » ou « pendulaires » et font face à des degrés de contraintes plus ou moins forts. Ces différents profils sont ensuite mis en relation avec les facteurs sociodémographiques et territoriaux pour comprendre comment ces éléments sont liés entre eux. De cette manière sont mises en lumière non seulement la force des contraintes territoriales mais aussi la marge de manœuvre individuelle qui existe dans la spatio-temporalité des modes de vie. Dans les essais de conceptualisation du mode de vie de Krizek et Waddell (2002), en vue d'adopter des politiques d'aménagements adaptés, le mode de vie est composé des déplacements (leurs caractéristiques, telles que leur nombre, les modes utilisés, les distances parcourues, etc.), de la fréquence et du type des activités pratiquées, de la possession d'une voiture et de la forme urbaine. Si l'on omet l'inclusion de la forme urbaine³, ces opérationnalisations s'approchent de celles réalisées par Kaufmann *et al.* (2001) mentionnées ci-dessus.

Dans sa recherche sur les modes de vie résidentiels, Thomas (2013) utilise également le mode de vie comme une variable finale. Celle-ci intègre des éléments relatifs aux valeurs et aux attitudes, aux représentations urbaines et aux aspirations, ainsi qu'aux pratiques de la vie quotidienne (mobilité quotidienne, pratiques de sociabilité, etc.). Ces différentes facettes de la vie quotidienne sont ensuite mises en regard, d'une part, des ressources et des contraintes individuelles et, d'autre part, des préférences en matière de localisation résidentielle. Thomas (2013) est la seule à intégrer le capital spatial, ou le potentiel de mobilité, à côté des facteurs sociodémographiques plus classiques. L'opérationnalisation du mode de vie effectuée dans cette recherche est particulièrement utile, puisqu'elle offre une perspective plutôt complète de la vie quotidienne en y intégrant tant des pratiques de mobilité ou de sociabilité que des valeurs ou des aspirations, sans oublier les contraintes et les ressources à la fois individuelles et contextuelles. D'autres travaux, menés au Laboratoire de sociologie urbaine de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), explorent la question des modes de vie au travers des choix résidentiels dans des contextes divers (Thomas *et al.*, 2011), la mobilité quotidienne (Dubois, Kaufmann *et al.*, 2015) ou encore la consommation énergétique (Tabbone *et al.*, 2016). Dans ce dernier cas, le mode de vie est, au contraire, utilisé comme variable explicatrice de la consommation énergétique des ménages.

³ Selon nous, l'influence du territoire devrait être utilisée, au même titre que les variables sociodémographiques, c'est-à-dire séparément, et non pas intégrée directement dans le mode de vie.

Les travaux précurseurs de Spellerberg (1996) constituent un autre exemple d'une conception du mode de vie comme variable à expliquer. Pour cela, l'auteure décompose l'organisation de la vie quotidienne des Allemands en deux dimensions : 1) «*Die Stilisierung*» [la stylisation], qui comprend à la fois les goûts, les préférences culturelles ainsi que les activités de loisirs ; 2) «*Die Orientierung*» [l'orientation], c'est-à-dire les valeurs, les attitudes et les objectifs de vie, etc. Comme les auteurs précédents, Spellerberg met ces pratiques et ces valeurs en regard de la «*Lebensform*» [l'organisation familiale] et de la «*Sozialstruktur*» [la structure sociale] (c'est-à-dire les ressources et les contraintes individuelles, conceptualisées à travers les facteurs sociodémographiques). Dans cette recherche, la prise en compte de la dimension territoriale est moins marquée. De même, les pratiques du quotidien sont quasiment réduites aux pratiques culturelles. Les travaux de Otte (2004) vont également dans cette même direction, avec une prépondérance des questions de goûts, de valeurs et de pratiques culturelles. Otte adopte toutefois une approche différente dans sa conception du mode de vie, puisqu'il crée une typologie inductive de celui-ci en se basant sur des travaux antérieurs.

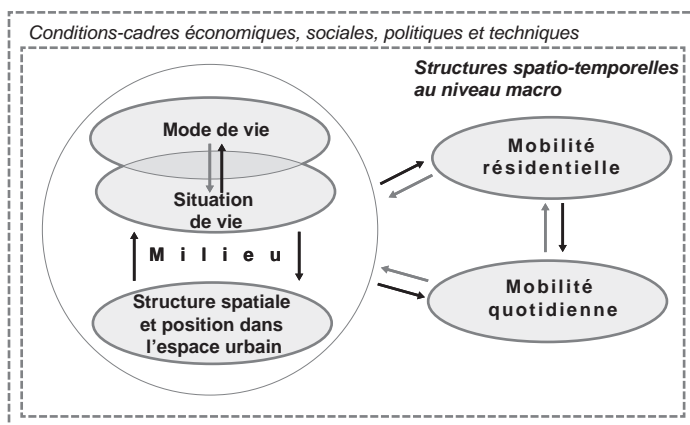
Dans les travaux qui utilisent le mode de vie comme variable explicatrice et non comme variable «finale», plusieurs chercheurs s'inscrivent dans le champ de la mobilité. Van Acker *et al.* (2014) cherchent à expliquer la détention d'une voiture par le mode de vie, par la localisation résidentielle et par les valeurs relatives aux déplacements (ces dernières ne faisant pas partie du mode de vie). Le mode de vie est constitué «seulement» de variables relatives à l'usage du temps libre par les individus. Cependant, ces modes de vie semblent avoir un pouvoir explicatif relativement faible concernant la possession d'une voiture, contrairement à celui des valeurs en lien avec les déplacements. Ce résultat plaide pour une prise en compte des valeurs dans la conceptualisation du mode de vie et non pas en complément ou à côté, comme c'est le cas dans la recherche susmentionnée. Cependant, comme le soulignent Ohnmacht *et al.* (2009), pour pouvoir expliquer la «mobilité», il est nécessaire d'utiliser des éléments qui sont en lien avec cette dernière, car intégrer uniquement, comme ici, la pratique d'activités de loisirs laisse de nombreux pans de la vie quotidienne de côté.

Dans une étude menée dans la région de Cologne, Lanzendorf (2002) construit des styles de mobilité, afin de mesurer leur impact sur différentes variables relatives aux déplacements de loisirs. Les composants utilisés se regroupent en quatre catégories : 1) l'importance des objectifs de loisirs (être avec des amis, être dehors, etc.) ; 2) la fréquence des pratiques de loisirs (lire, regarder la télévision, aller au théâtre, etc.) ; 3) l'importance générale des attributs des modes de transport pour se déplacer pour les loisirs (prix, vitesse, etc.) ; 4) les attitudes envers différents modes de transport spécifiques (pour chaque mode des questions sur le prix, le plaisir, etc., ont été posées). Bien que sectorielle, car destinée aux comportements de loisirs – cette opérationnalisation comporte des éléments relatifs à la fois aux pratiques, à la sociabilité, mais aussi à différentes attitudes concernant la mobilité et les loisirs –, elle est ainsi plutôt étoffée. En termes de résultats, les styles de mobilité ont un effet

sur les pratiques de mobilité pour les loisirs – au même titre que les caractéristiques sociodémographiques et le territoire –, principalement en ce qui concerne la participation aux activités, le but de l'activité et les distances parcourues en voiture. Il semble que le pouvoir explicatif des styles de mobilité soit assez faible, surtout en ce qui concerne la participation aux différentes activités de loisirs. À propos de l'utilisation des moyens de transport, le constat est un peu plus positif. Toutefois, on peut questionner la pertinence de l'inclusion d'orientations vers des types de loisirs qui servent à déterminer la participation ou non à ces mêmes activités de loisirs. L'auteur s'en défend, en estimant que les orientations sont des décisions à long terme, alors que les déplacements pour motif de loisirs sont effectués à court terme. Cette manière de faire est utilisée dans plusieurs études et nous paraît, pour partie, discutable. Par exemple, Ohnmacht *et al.* (2009) adoptent une construction très similaire dans leur recherche sur les styles de mobilité de loisirs dans les agglomérations suisses.

Mené également dans l'agglomération de Cologne, le projet *Stadtleben* cherche à déterminer l'influence du mode de vie, ainsi que celle des attributs relatifs à la situation de vie et au territoire, sur la mobilité quotidienne et sur la mobilité résidentielle (Hammer et Scheiner, 2006) (voir figure 1). Dans cette opérationnalisation, le mode de vie inclut non seulement la participation à différentes activités de loisirs, mais aussi les goûts culturels (télévision/film, lecture), les pratiques de sociabilité ainsi que différentes valeurs d'ordre général. La conception utilisée ici semble plutôt large, dans la mesure où des éléments de différents ordres y sont inclus. En outre, bien qu'en partie corrélés aux facteurs sociodémographiques, les modes de vie paraissent

Figure 1 : Liens entre, d'une part, le mode de vie, la situation de vie et le cadre de vie et, d'autre part, entre ces éléments et la mobilité



Source: (Hammer et Scheiner, 2006, 27), traduction personnelle depuis l'allemand.

dotés d'une essence propre. La question de l'indépendance des modes de vie par rapport aux caractéristiques sociodémographiques, voire au territoire, est récurrente dans ces recherches. Si, dans l'étude de Hammer et Scheiner (2006), l'indépendance par rapport à la structure sociale est considérée comme un signe positif, soulignant l'intérêt de creuser cette question, pour d'autres, comme Lin *et al.* (2009), le but est au contraire de tenter de déterminer et d'expliquer les modes de vie uniquement au travers de facteurs sociodémographiques et relatifs au cadre de vie⁴. En termes analytiques, l'apport de cette approche par les modes de vie se révèle utile, surtout pour comprendre la mobilité résidentielle (plus que pour la mobilité quotidienne), même si l'âge ou le parcours de vie demeure le facteur le plus important.

1.4 LE MODE DE VIE : APPROCHE EMPLOYÉE

Les différentes recherches empiriques sur le mode de vie que nous avons observées en détail nous permettent de tirer quelques enseignements.

Tout d'abord, ces recherches peuvent être distinguées en deux grandes catégories : les premières visent à comprendre et à déterminer le mode de vie des individus, et les secondes cherchent davantage à utiliser le mode de vie en tant que variable explicatrice afin d'analyser les comportements de mobilité. Les recherches citées dans lesquelles le mode de vie est utilisé dans cette seconde perspective parviennent, pour la plupart, à la conclusion que cet outil ne porte que peu de pouvoir explicatif. Les facteurs sociodémographiques classiques, le territoire, voire uniquement les attitudes et les orientations en matière de mobilité – lorsque celles-ci sont écartées de la conception du mode de vie –, semblent être clairement plus déterminants que le mode de vie.

Le point suivant relève l'importance d'intégrer des éléments directement reliés à l'objet. Comme le notent Ohnmacht *et al.* (2009) ou Lanzendorf (2002), il faut prendre en compte des variables directement liées à l'objet d'étude : ces auteurs utilisent ainsi des attitudes et des orientations en lien avec la mobilité (de loisirs) – leur objet de recherche – et non pas des valeurs ou des attitudes trop générales. Cette approche comporte toutefois des limites et des risques : dans certaines recherches, les variables explicatives (intégrées dans le mode de vie) sont très proches, voire trop proches, des variables à expliquer, ce qui diminue *de facto* leur apport analytique.

Les différentes définitions et approches relevées ci-dessus plaident pour une conception multidimensionnelle du mode de vie. Visant à décrire la manière de vivre des individus, le mode de vie, tel que conceptualisé ici, se doit d'offrir une approche large, couvrant des éléments qui relèvent de différentes dimensions : les pratiques

⁴ En effet, les caractéristiques sociodémographiques sont largement renseignées dans de très nombreuses bases de données ou recherches, contrairement à celles relatives aux pratiques de loisirs, aux orientations, etc.

de mobilité, les pratiques de sociabilité ainsi que les attitudes. Ces trois dimensions correspondent, dans une large mesure, aux dimensions fonctionnelles, sociables et sensibles évoquées par Thomas (2013), dans une version certes simplifiée.

La prise en compte de ces trois composants n'implique pas que les caractéristiques territoriales ou individuelles soient pour autant oubliées. Les facteurs sociodémographiques, mais aussi le potentiel de mobilité sont importants pour comprendre les modes de vie, tout comme les facteurs territoriaux. Ces éléments forment des ressources et des contraintes que les individus utilisent, dépassent, avec lesquelles ils jouent, s'arrangent ou, au contraire, à cause desquelles ils se voient fortement limités dans leurs choix de vie.

Pour terminer et étant donné que nous souhaitons étudier les modes de vie transfrontaliers, ou plus précisément les modes de vie dans une agglomération transfrontalière, notre définition du mode de vie comprend une composante spatiale forte. Même si les définitions du mode de vie évoquées ci-dessus n'excluent pas une prise en compte de la spatialisation des modes de vie, nous souhaitons dans la présente étude lui donner une place centrale, à la manière des travaux de Kaufmann *et al.* (2001) sur les modes de vie urbains. Un tel objectif implique également que les indicateurs utilisés, et cela concerne surtout les préférences et les attitudes, soient liés d'une manière ou d'une autre à l'espace et ne soient pas uniquement d'ordre général. Cela nous a d'ailleurs amenés à éviter les termes et les conceptions de «valeurs», d'«orientations de vie», comme théorisés par Schwartz (2006) par exemple, et à choisir une terminologie et une approche plus adaptées à la vie quotidienne, en privilégiant dans nos analyses les «attitudes», les «préférences» ou les «aspirations» (Bergman, 1998). Finalement, ce poids donné à la spatialité ne signifie pas pour autant que la temporalité et le rythme des modes ne sont pas considérés dans notre approche de la vie quotidienne⁵.

⁵ Il serait probablement plus judicieux d'utiliser le terme de «spatio-temporalité des modes de vie», mais pour des raisons de concision et pour souligner l'attention portée à l'espace, nous préférons recourir à celui de «spatialité des modes de vie».

2

LE POTENTIEL DE MOBILITÉ : UNE CLÉ POUR COMPRENDRE LES MODES DE VIE

Face à la place grandissante prise par la mobilité dans notre société, plusieurs auteurs se sont intéressés à la capacité des individus à être mobiles, à transformer des mobilités potentielles en mobilités effectives, qu'il s'agisse de mobilité spatiale ou de mobilité sociale, voire des deux à la fois. Cet intérêt porté aux capacités individuelles renvoie largement à l'idée d'acteurs «compétents» développée plus haut.

Constatant que tous les individus ne sont pas mobiles ou, du moins, pas de la même manière, plusieurs chercheurs, tant en géographie avec le capital spatial (Lévy, 1994, 2003) qu'en sociologie avec le capital en réseau (Urry, 2007b) ou avec la motilité (Kaufmann, Bergman et Joye, 2004; Kaufmann, Ravalet et Dupuit, 2015), s'emploient à rendre compte de ces différences interindividuelles dans la capacité à être mobile. Sous-jacente à ces concepts se trouve l'idée d'un capital de mobilité, indépendant des autres formes de capitaux, économique, culturel ou social. Le capital spatial de Lévy «*est constitué des avantages apportés par la maîtrise des agencements géographiques*». Le géographe ajoute : «*pratiquer des villes contribue à la connaissance de la ville et facilite l'exploration de nouvelles villes*» (Lévy, 2003, 126). Le capital spatial se construit ainsi autour des compétences des individus et des caractéristiques des lieux qu'ils «maîtrisent». Le capital en réseau d'Urry est élaboré autour de la question de l'accès et se définit comme la «*capacité d'engendrer et de maintenir des relations sociales avec des personnes non-géographiquement proches qui génèrent des bénéfices émotionnels, financiers et pratiques*», à l'aide de la possession, entre autres, de moyens de communication, de compétences, de documents (visa, argent, qualifications), de réseaux sociaux, etc. (Urry, 2007b). Dans la même veine que ces deux travaux, Kaufmann *et al.* (2004) proposent d'utiliser le concept de motilité, à comprendre comme le potentiel de

mobilité. Ils distinguent trois composantes dans la motilité : l'accès (à l'offre, c'est-à-dire au réseau de transport, mais aussi à l'information), les compétences (nécessaires à l'utilisation de l'offre) et l'appropriation (de l'offre, c'est-à-dire les projets de mobilité).

La capacité à être mobile, différente selon les individus, a notamment donné lieu à des recherches sur les inégalités de mobilité et l'exclusion sociale (Church, Frost et Sullivan, 2000; Kenyon, Lyons et Rafferty, 2002; Ohnmacht, Maksim et Bergman, 2009; Lucas, 2012). Constatant que la mobilité est devenue indispensable pour s'insérer dans un monde du travail toujours plus précaire (Boltanski et Chiapello, 1999) et que l'immobilité ne permet pas de saisir les opportunités mais favorise l'exclusion (Lévy, 2000; Le Breton, 2005; Bacqué et Fol, 2007), ces recherches questionnent le lien entre mobilité et inégalités sociales. Plus largement, la capacité d'être mobile, c'est-à-dire la motilité, permet de mettre en lumière la manière dont les individus ou les ménages utilisent le champ des possibles en matière de mobilité, pour atteindre certains buts et développer des projets (Kaufmann, Bergman et Joye, 2004). Comme le notent ces derniers, cette mobilité potentielle ne se concrétise pas mécaniquement en mobilité effective, mais peut rester à « *l'état de potentiel et ainsi permettre une ouverture maximum à des opportunités futures* » (Kaufmann, Bergman et Joye, 2004, 26). La motilité peut servir en elle-même d'assurance en cas de besoin, pour garantir un sentiment de sécurité ou de liberté. Elle constitue une ressource pour changer ses plans à la dernière minute, ou s'adapter à un imprévu, même si ces situations restent rares. La motilité permet finalement de se défaire des contraintes spatiales et sociales de l'environnement immédiat en se déplaçant plus facilement.

Le concept de motilité a fait l'objet de nombreuses discussions et a été repris par plusieurs auteurs dans le but d'appréhender : 1) les modes de vie (et plus précisément les comportements de mobilité et les relations sociales); 2) les inégalités sociales, notamment les différences dans la capacité à être mobile, la contrainte et le degré de satisfaction dans les pratiques de mobilité et les liens entre motilité et exclusion sociale; 3) l'idéologie de la mobilité; 4) les politiques publiques et plus précisément la planification de l'offre de transport, la compréhension de l'urbanisation et l'analyse des politiques sociales (Kaufmann, Ravalet et Dupuit, 2015). Par ailleurs, de nombreux ouvrages et articles abordent plus spécifiquement l'une ou l'autre des trois dimensions de la motilité sans nécessairement nommer le concept en tant que tel. Certaines études, notamment celles issues du LaSUR, ont utilisé le concept de motilité de manière empirique (Kaufmann, 2002; Flamm et Kaufmann, 2006; De Witte, Macharis et Mairesse, 2008; Kaufmann, Viry et Widmer, 2010; Maksim, 2011; Witter, 2012; Dubois, Ravalet *et al.*, 2015).

2.1 ACCÈS

Un nombre important de travaux abordent la question des accès, qu'ils considèrent comme étant au cœur des sociétés, voire comme le paradigme organisateur du capitalisme (Castells, 1996; Bauman, 2000; Urry, 2007a). Les différences

interindividuelles en matière d'accès concernent plus précisément l'accessibilité à l'offre. Cette dernière est bien entendu intimement liée aux opportunités offertes par les territoires, qu'il s'agisse d'infrastructures de transport, d'emploi ou autres, mais pas uniquement, car la notion d'accessibilité « *is at least as much about people as places* » (Farrington, 2007, 320). En effet, selon le moyen de transport utilisé par les individus et par les ménages, l'accessibilité aux opportunités en sera différente : par exemple, les plus démunis parcourent de plus petites distances, malgré des temps de déplacements similaires aux autres couches sociales, car ils ont davantage recours à des moyens de transport moins rapides (Fol, 2009).

Les accès sont souvent abordés dans une perspective économique, car l'accès opère tout d'abord par les prix. La possession d'outils de mobilité (véhicules, abonnements de transport, smartphones) est importante, mais la position spatiale (près d'une gare, dans le centre-ville, près du réseau autoroutier, etc.) exerce aussi une forte influence sur le potentiel de mobilité. Les ménages doivent ainsi trouver un équilibre entre leurs ressources financières et leurs besoins de mobilité dans l'acquisition d'outils de mobilité – Flamm et Kaufmann (2006) évoquent un portefeuille de droit d'accès – et de positions spatiales, afin de ne pas être désavantagés dans leur vie de tous les jours. Hannam *et al.* (2006) soulignent le nombre croissant de ces lieux et de ces nouvelles technologies qui améliorent la mobilité de certains individus, mais qui renforcent dans le même temps l'immobilité des autres.

2.1.1 Accès personnels : outils facilitant la mobilité

Toutes les formes de transport et de déplacement nécessitent l'acquisition de certains « outils » – ou, du moins, leur possession temporaire avec la location par exemple (Rifkin, 2000) –, même la marche puisque des chaussures sont en général utilisées (Cass, Shove et Urry, 2005). D'une manière plus générale, le prix peut influencer non seulement sur la possibilité de se déplacer, mais aussi sur le choix du moyen de transport (Kenyon, Lyons et Rafferty, 2002). Ainsi, au Royaume-Uni, le coût des transports publics empêche de nombreux ménages d'y avoir accès ; de même, 63 % des ménages disposant d'un très faible revenu n'ont pas accès à la voiture (contre 27 % pour le reste des ménages) (Lucas, 2004). Dans des villes construites autour de l'accès à l'automobile, la situation des ménages non motorisés peut devenir très problématique, avec des trajets plus longs, plus chers et moins confortables en transports en commun ; l'accès aux infrastructures commerciales, absentes de certains quartiers, se révèle difficile pour les ménages non motorisés, contribuant à détériorer encore la situation des ménages les plus pauvres (Church, Frost et Sullivan, 2000 ; Motte-Baumvol, 2007). Dupuy (1999) parle de « *dépendance automobile* » pour décrire la quasi-impossibilité de recourir à d'autres modes de transport dans les espaces périurbains. À ce sujet, c'est autour de l'accès à l'emploi que les questions les plus nombreuses sont soulevées ; dans certains contextes géographiques (Angleterre, États-Unis, espaces périurbains, etc.), le manque d'accès, notamment à l'automobile

(Taylor, 1995), peut diminuer les chances de trouver un emploi (Kenyon, Lyons et Rafferty, 2002 ; Fol et Gallez, 2013). Au-delà des questions économiques, l'accès à l'automobile est également influencé par des questions de genre, d'âge ou d'ethnicité (Dobbs, 2005 ; Cebollada, 2009). Précisons que l'acquisition d'une automobile n'est qu'une partie de l'équation, dans la mesure où les coûts d'entretien, d'assurance, d'essence et de stationnement peuvent être particulièrement élevés (Kenyon, Lyons et Rafferty, 2002 ; Motte-Baumvol, 2007).

Les outils facilitant la mobilité ne concernent pas uniquement les moyens de transport, mais également les moyens de communication et les supports qui vont avec (ordinateurs, smartphones, téléphones, internet, etc.). Ces outils ont pris une place considérable dans l'agencement de nos vies et, particulièrement, dans la mobilité. Ces nouvelles technologies de communication peuvent à la fois faire diminuer la mobilité physique – en se substituant à un déplacement – et la faciliter. Les TIC donnent accès à de nombreuses informations utiles sur le trajet (trouver les bonnes correspondances, acheter des services en ligne, être au courant des perturbations, etc.) ou sur les destinations potentielles (offre de biens et services sur place, météo, etc.). L'accès à l'information ne se limite pas nécessairement aux nouvelles technologies, les journaux constituant également une source d'informations utile à la mobilité. Par ailleurs, les TIC permettent de maximiser l'usage du temps durant les trajets en offrant des supports de divertissement ou de travail (voir le chapitre VI, section 5, dans le présent ouvrage) (Aguiléra, Guillot et Rallet, 2012).

Dans les applications empiriques de la motilité, ces outils de mobilité sont souvent appréhendés *via* la possession de différents véhicules (la voiture notamment) ou l'accès à divers services de mobilité (car-sharing, abonnements de transports en commun), mais aussi par l'accès à l'information et aux nouvelles technologies (possession d'un ordinateur portable, accès à internet, etc.) (Flamm et Kaufmann, 2006 ; De Witte, Macharis et Mairesse, 2008 ; Witter, 2012 ; De Witte *et al.*, 2013). Ces « accès » sont qualifiés de personnels, par opposition aux « accès » contextuels, qui eux concernent la rencontre de l'individu avec l'offre en moyens de transport disponibles sur le(s) territoire(s) qu'il fréquente.

2.1.2 Accès contextuels : positions spatiales

Avec les outils facilitant la mobilité, les positions spatiales par rapport aux accessibilités (accès contextuels) constituent le deuxième élément de la dimension des « accès ». Habiter près d'une gare dans une grande métropole desservant de multiples destinations offre des possibilités bien plus larges que si l'on réside en pleine campagne, loin de tout. Cependant, il est important de considérer la localisation spatiale non pas uniquement en tant que telle, mais aussi en fonction des ressources à disposition et de ce qui peut en être fait. Certains individus vont chercher à se positionner stratégiquement dans l'espace pour trouver la localisation qui réponde le mieux à leurs besoins en termes de mobilité, d'autres en revanche, du fait de capacités

financières trop limitées, ne pourront pas nécessairement choisir leur localisation résidentielle idéale. Une étude menée par Kaufmann *et al.* (2001) montre que près d'un propriétaire sur deux (44 %) vivant en périphérie souhaiterait en fait habiter au centre-ville. Toutefois, parler de localisation stratégique implique un choix rationnel et conscient de l'individu quant à l'offre de transports à proximité de sa localisation résidentielle, ce qui n'est pas nécessairement le cas. Les individus peuvent tout à fait habiter dans un endroit très bien desservi, sans nécessairement l'avoir initialement recherché. De même, certains ménages déménagent dans des zones principalement accessibles en voiture, en ayant sous-estimé les enjeux de déplacements du ménage dans leur choix résidentiel (Baudelle *et al.*, 2004). L'accessibilité du lieu de domicile est un facteur parmi d'autres dans le choix résidentiel, que les individus et les ménages choisiront ou non de prioriser (Thomas, 2013). Ces accès contextuels ont été traduits en indicateurs qui mesurent la possibilité d'accéder à différents moyens de transport en un temps ou pour une distance donnée (arrêt de bus, de train, de TGV ou encore aéroport, etc.) (Witter, 2012 ; Dubois, Ravalet *et al.*, 2015).

L'intégration de ces éléments suscite néanmoins quelques critiques, car ils dépendent davantage du territoire et moins de l'individu, à la différence des autres éléments intégrés dans la motilité. Doherty (2014) souligne par ailleurs que les recherches menées jusqu'à présent sur la motilité ont eu tendance à mettre l'accent sur l'agent et ont laissé quelque peu de côté la question de la structure et du contexte. L'auteure propose en conséquence de considérer la motilité comme centrée sur l'agent et de prendre parallèlement en compte le contexte, au travers du concept de viscosité. Étudiant des familles particulièrement mobiles en Australie, cette auteure s'efforce de mettre en lumière le rôle du contexte en tant que facilitateur ou frein à la mobilité : plus la viscosité d'un contexte est faible, plus il y est facile de s'y déplacer et plus les structures et les institutions sont adaptées à la mobilité (et aux besoins de ces familles), et réciproquement.

Certes, les accès dépendent du territoire, mais aussi des individus : ils ont à ce titre une place hybride dans la motilité. Sans pour autant souscrire aux propositions de Doherty (2014), à savoir l'exclusion du contexte de la motilité (pour mieux se concentrer sur l'agent) et la prise en considération en parallèle du contexte au travers d'un autre concept (la viscosité), nous sommes d'avis que le rôle du contexte doit être mieux pris en compte dans la motilité. Cette dernière, tant au niveau des accès (personnels et contextuels) que des compétences et des projets de mobilité, dépend du contexte dans lequel les individus évoluent (Dubois et Ravalet, 2015)⁶. Ainsi, savoir conduire n'a pas la même importance dans des territoires périurbains qu'au centre d'une grande ville. Les compétences les plus utiles diffèrent selon les contextes, qu'ils soient géographiques, sociaux, linguistiques, etc. (Brand et Dávila, 2011 ; Maksim, 2011 ; Kellerman, 2012) ; cela vaut également pour les outils de mobilité – le vélo à

⁶ Pour un aperçu plus complet du lien entre la motilité et l'espace, voir Dubois et Ravalet (2015).

Amsterdam, l'application smartphone des Chemins de fer fédéraux (CFE) en Suisse, etc. Un raisonnement identique peut être suivi concernant les projets de mobilité : ceux-ci sont largement influencés par le contexte local, qu'il s'agisse des moyens de transport disponibles et, plus largement, des opportunités présentes, des normes ou des lois en vigueur.

La mobilité est un phénomène social situé, dépendant du contexte, et nous considérons la motilité comme ce qui rend possible ou non le fait de devenir mobile pour une personne. En ce sens, il nous paraît pertinent ici de considérer la motilité comme un *potentiel* (donc en supposant un lien avec le contexte), plutôt que comme une *aptitude*, en tant qu'attribut uniquement lié à la personne. Plus concrètement, l'habitant d'une métropole et celui d'un village peuvent avoir la même *aptitude* à se déplacer (qu'il s'agisse de compétences relatives à l'utilisation des modes de transport, de l'équipement en véhicules et autres abonnements ou encore de projets de mobilité). Pourtant, leur *potentiel* de mobilité sera différent dans la mesure où le premier disposera de plus de possibilités et d'alternatives pour accéder aux différents lieux, aux emplois ou aux biens et services. Cela ne signifie pas pour autant que le contexte n'a pas d'influence sur l'*aptitude* à la mobilité : par la confrontation à un contexte donné, les personnes développent plus spécifiquement les compétences associées aux conditions de mobilité qui lui sont propres, et accorderont leurs projets de mobilité aux opportunités concrètes qui s'offrent à elles.

2.2 COMPÉTENCES

Au-delà des questions d'accès, les compétences de mobilité – qu'elles soient physiques, liées au déplacement en soi ou qu'elles relèvent de dimensions communicationnelles et sociales – jouent un rôle important dans le capital de mobilité. Toutefois, si des capacités moins élevées n'empêchent pas complètement de se déplacer, elles peuvent influencer le confort, l'adaptation en cas d'imprévu, le coût du déplacement ou encore le rayon d'action des individus. Ces compétences ne relèvent que très peu de la formation et du niveau d'études : elles s'acquièrent avant tout en dehors du cadre scolaire (Kaufmann, 2008).

2.2.1 Compétences physiques

Tout d'abord, être mobile – marcher, conduire, faire du vélo ou prendre le train – nécessite non seulement certains prérequis physiques, tels que la forme/force (physique), la santé, l'endurance, l'équilibre ou encore la réactivité, mais aussi, plus largement, la capacité à anticiper les obstacles, à respecter certaines règles (légales ou de bonnes conduites) ou encore à connaître sa position dans l'espace par rapport aux objets et aux autres personnes (Flamm et Kaufmann, 2006). Des aptitudes défaillantes ou moindres peuvent être ainsi liées à l'âge (petits enfants, personnes âgées) ou à certains handicaps particuliers (surpoids, problèmes de vue/ouïe, etc.) (Church, Frost

et Sullivan, 2000). La mobilité des personnes âgées fait ainsi l'objet de plusieurs études, où les pratiques de déplacement (y compris le choix de moyen de transport) sont analysées, notamment concernant les capacités. Nordbakke (2013) met en lumière comment la diminution de certaines compétences, notamment celles nécessaires à la conduite, rend nécessaires à la fois l'utilisation d'autres modes de transport, comme la marche, les transports publics ou encore le taxi, et le développement de stratégies particulières pour gérer ces (nouvelles) contraintes (connaissance des trajets les plus adaptés, utilisation de crampons ou encore de pantalons rembourrés – l'étude est réalisée en Norvège). Une bonne planification permet ainsi de pallier, dans une certaine mesure, un manque de compétences. Néanmoins, les personnes âgées restent bien souvent vulnérables lorsque des actions doivent être effectuées «en route», sans pouvoir les prévoir. D'une manière générale, de bonnes compétences permettent aux personnes âgées de continuer d'entreprendre des activités hors domicile : Scheiner (2006) souligne que la capacité à être mobile des personnes âgées permet d'expliquer le nombre d'activités de loisirs réalisées hors domicile mieux que les variables d'ordre sociodémographiques.

2.2.2 Compétences organisationnelles et de déplacement

Les compétences de mobilité ne concernent pas uniquement les compétences physiques, mais relèvent également d'autres registres, comme savoir conduire, s'approprier les temps de transport ou se repérer dans l'espace.

La conduite n'exige pas uniquement un permis, mais également de l'expérience pour faire face aux différentes situations climatiques ou pour rouler dans un trafic dense, le tout pour rendre, entre autres, la conduite moins stressante. Les nouveaux conducteurs ont ainsi besoin de rouler au moins 3 000 kilomètres pour acquérir une expérience minimale de conduite (Pervanchon, 1999, cité dans Flamm et Kaufmann, 2006). Par ailleurs, la conduite et, plus largement, le déplacement (en transports en commun par exemple) demandent des connaissances adéquates du territoire parcouru ou, du moins, de recueillir diverses informations (GPS, planificateur d'itinéraires, etc.) afin de trouver sa route (ou les lignes de transports en commun), de connaître les alternatives et de planifier les temps de trajet (Flamm et Kaufmann, 2006). L'habitude de se déplacer et de trouver son chemin comme les expériences antérieures réalisées dans des environnements divers peuvent constituer un avantage considérable en la matière (Lévy, 2003), de même que des «savoir-faire très ordinaires» qui permettent aux personnes de se déplacer dans l'espace lorsque celui-ci ne leur est pas familier (utilisation d'une carte, sens de l'orientation, aisance avec les «prises» urbaines pour se repérer, etc.) (Chevrier et Juguet, 2004).

Les compétences organisationnelles, la gestion et l'appropriation du temps participent également de manière fondamentale au potentiel de mobilité, qu'il s'agisse de trouver de meilleures correspondances, les meilleurs prix, de gérer des programmes d'activités complexes ou d'occuper ses temps de trajet (Manderscheid

et Bergman, 2008); les compétences en matière de déplacements peuvent d'ailleurs être l'« arme du pauvre » en compensant de faibles ressources monétaires et des accès éventuellement limités aux systèmes de communication et de transport (Maksim, 2011). Ces compétences sont particulièrement importantes lorsqu'il s'agit de gérer des activités (professionnelles ou non) et des réseaux sociaux localisés dans différents lieux (Kesselring, 2006). Peters *et al.* (2010) montrent comment les rendez-vous professionnels sont organisés à l'avance, ou comment des marges temporelles sont intégrées dans les calendriers pour les imprévus et pour ajouter, sur place, des rendez-vous supplémentaires. Dans le même ordre d'idées, la possibilité d'organiser ses déplacements à l'aide de la famille ou d'amis (prêt d'un véhicule, accompagnement) est très souvent essentielle pour de nombreux ménages non motorisés afin de leur assurer un minimum de mobilité (Cass, Shove et Urry, 2005).

La capacité à utiliser les temps de transport est également primordiale pour la compréhension du potentiel de mobilité. Tous les individus ne sont pas capables d'utiliser efficacement les temps de transport et, par la même occasion, de les rendre agréables/utiles. Jain et Lyons (2008) parlent du temps de trajet comme d'un cadeau qui peut être utilisé de plusieurs manières. D'une part, de nombreuses personnes considèrent le trajet comme un moyen de séparer les différentes sphères de la vie quotidienne – travail, famille, loisirs –, et comme un temps qui permet de se préparer au changement de rôle et de statut lors du passage d'une sphère à une autre. D'autre part, le temps de trajet peut représenter un temps de travail: certains travailleurs mobiles prévoient des tâches spécifiques qui conviennent particulièrement aux différents modes de transport, comme la lecture de longs documents dans l'avion, où l'on est moins dérangé par des sollicitations de collègues ou par la réception d'appels et d'e-mails (Jain et Lyons, 2008). L'arrivée des téléphones, des smartphones et des ordinateurs portables a radicalement changé la manière dont les temps de trajet sont perçus et appropriés: le temps de transport n'est plus un temps « perdu » (Line, Jain et Lyons, 2011). Enfin, Vincent-Geslin (2015) explique que l'appropriation des temps de transport dépend toutefois des conditions personnelles – les compétences des individus entre autres –, des conditions matérielles du déplacement – les conditions offertes par les moyens de transport – et des conditions situationnelles – l'heure du déplacement ou encore le motif.

Finalement, détenir un potentiel de mobilité élevé permet dans une certaine mesure de limiter les aspects négatifs de la mobilité. Schneider *et al.* (2002) observent qu'une part importante des personnes particulièrement mobiles (longs trajets quotidiens ou pendularité hebdomadaire) vivent mal cette situation et que leur mobilité peut avoir des conséquences néfastes sur leur vie sociale et, plus précisément, familiale. Korsu *et al.* (2012) montrent que les conditions des trajets en transports publics (surpopulation des transports, retards, problèmes de correspondances) sont particulièrement stressantes, ce qui met en évidence l'importance des compétences en matière de mobilité pour gérer ces situations difficiles et pour tirer une utilité maximale des temps de trajet et des commodités offertes dans les infrastructures de transport (travail, loisirs, restauration, consommation, etc.).

2.2.3 Compétences communicationnelles et sociales : savoir s'adapter

Certaines aptitudes de la vie de tous les jours, comme savoir lire ou comprendre/ parler la langue locale, ont une influence importante sur la capacité des individus à être mobile (Church, Frost et Sullivan, 2000). S'intéressant à la dyslexie, Lamont *et al.* (2013) soulignent les difficultés que peuvent éprouver les personnes souffrant de ce trouble pour accéder à l'information en matière de transports en raison de problèmes de lecture, de reconnaissance des chiffres ou encore de mémorisation. Plus largement, ces éléments s'appliquent à toutes les personnes qui rencontrent des difficultés à accéder aux informations en raison de problèmes physiques (malvoyants, malentendants, personnes qui ont du mal à s'exprimer), cognitifs (difficultés pour lire, pour compter) ou relatifs à la compréhension de la langue. Cela peut tout à fait concerner certaines populations migrantes allophones et parfois même analphabètes. L'association Mouvances, qui s'efforce de favoriser la mobilité de personnes précarisées, prend très au sérieux les capacités à lire, à comprendre et à se faire comprendre, ou à pouvoir compter/calculer, dans son analyse des freins à la mobilité (Nogues, 2015).

Les compétences en langues étrangères (anglais notamment) et interculturelles ont aussi leur importance, dès lors qu'elles peuvent faciliter les contacts et l'adaptation à de nouveaux contextes spatiaux (à l'étranger par exemple) ou sociaux, et à de nouvelles exigences dans un monde du travail de plus en plus concurrentiel (Kaufmann, 2008). Les compétences linguistiques ont également une valeur économique : ainsi, en Suisse, les personnes qui maîtrisent l'anglais, à qualification et à expérience égales, gagnent plus que celles qui ne le parlent pas (Grin, 2001). Dans un contexte transfrontalier et/ ou bilingue comme celui de Bâle, la maîtrise du bon allemand (*Hochdeutsch*) et/ou d'un dialecte (alsacien, bâlois, badois) ou du français participe également au potentiel de mobilité : la langue est un facteur limitant la mobilité (la migration, la pendularité ou encore le tourisme) entre les régions linguistiques sur lequel nous reviendrons dans le chapitre VIII

Les compétences interculturelles et de « *code-switching* » sont essentielles pour ceux et celles qui, dans leur vie de tous les jours, doivent communiquer avec des individus provenant de cultures différentes. Chaque culture comprend une série de codes formels et informels, de valeurs, etc., qu'il s'agit de connaître et de maîtriser au mieux pour faciliter la communication, la compréhension mutuelle et, surtout, pour éviter certaines maladresses (Molinsky, 2007). Plus largement, savoir communiquer dans différentes situations, avec des personnes de statuts différents, réclame un certain nombre de compétences (Boltanski et Thévenot, 1991).

Les réflexions menées sur le « cosmopolitisme » sont intimement liées à ces éléments et au potentiel de mobilité. Pour Hannerz, le cosmopolitisme est basé sur des attitudes, « *an orientation, a willingness to engage with the other... an intellectual and aesthetic openness toward divergent cultural experiences* » (1996, cité dans Vertovec, 2009, 6), mais aussi sur la capacité de l'individu à s'y retrouver dans

différentes cultures en écoutant, en regardant et en devinant. Grâce à ses différentes expériences acquises au quotidien, le cosmopolite dispose d'un répertoire dans lequel il peut puiser les manières de faire les plus appropriées, les utiliser telles quelles, les combiner ou encore les adapter en fonction du contexte (Vertovec, 2009). Si une partie des travaux sur le cosmopolitisme – il en va souvent de même de ceux portant sur la mobilité internationale (Castells, 1996; Bauman, 2000) – se penchent sur la condition des plus riches et des puissants, d'autres en revanche consacrent leurs analyses au reste de la population. Tarrus (2000), par exemple, s'intéresse aux compétences cosmopolitiques des gens «normaux», à celles des commerciaux, aux membres de la diaspora maghrébine ou aux gitans.

La capacité à gérer les situations inconnues ou les situations stressantes doit être également mentionnée. Vincent-Geslin et Ravalet (2015b) notent l'importance des capacités en matière d'appropriation des espaces inconnus, notamment pour les personnes qui, dans le cadre de leur activité professionnelle, sont amenées à beaucoup voyager; pour certains, la nouveauté apparaît très excitante, alors que d'autres recherchent des espaces et des situations qu'ils pourraient s'approprier plus facilement. Ces éléments peuvent paraître bien éloignés des capacités à se déplacer *stricto sensu*, mais ils prennent tout leur sens dans une approche sociale et spatiale de la mobilité: celle-ci demande une large palette de compétences qui dépassent très nettement les facultés physiques, qu'il s'agisse de marcher, de pédaler ou de savoir conduire. Des compétences sociales – développer des relations sociales rapidement, être à l'aise avec des personnes inconnues ou savoir entretenir des relations à distance – entrent également en jeu et n'ont pas été suffisamment prises en compte dans les études sur la motilité et sur la mobilité (Dubois, Ravalet *et al.*, 2015).

2.3 PROJETS ET APPROPRIATION

La question des projets de mobilité et de l'appropriation est particulièrement importante pour la compréhension du potentiel de mobilité, puisqu'il ne suffit pas d'être relié aux infrastructures de transport et de savoir les utiliser. Encore faut-il savoir où aller (Orfeuill, 2004; Kaufmann, 2008). La dimension projet/appropriation est peut-être la plus difficilement saisissable. Il en résulte des interprétations très différentes selon les applications empiriques⁷.

Dans les premiers travaux sur la motilité (Kaufmann, 2002; Flamm et Kaufmann, 2006; De Witte, Macharis et Mairesse, 2008), la dimension projet/appropriation visait principalement à comprendre comment l'individu s'approprie l'offre de transports en fonction de ses compétences, de ses accès et surtout de ses besoins. En raison du choix très large des possibilités offertes, les individus sont contraints de fonder

⁷ Nous reviendrons sur cette question dans le chapitre IX, lors de la présentation de notre opérationnalisation du concept de motilité (section 2).

leurs choix de mobilité sur une vision simplifiée de la réalité, et les construisent à l'aide de leurs représentations des modes de transport, de leurs expériences ou de leurs habitudes (Flamm et Kaufmann, 2006). Dans ce cadre, une série d'études menées par le LaSUR s'intéresse aux représentations des moyens de transport pour la compréhension du choix modal (Kaufmann *et al.*, 2010; Munafò, 2015). Dans leur effort de conceptualisation de la motilité, De Witte *et al.* (2008) conçoivent la dimension de l'appropriation de la motilité au travers de la satisfaction relative à différents modes de transport et des raisons qui poussent les individus à choisir tel ou tel mode. Ces auteurs cherchent également à prendre en compte les habitudes, c'est-à-dire les décisions routinières prises automatiquement et qui, une fois « installées », changent difficilement (Kaufmann, 2008). L'importance des habitudes pour la compréhension des comportements de mobilité et, par extension, de la motilité, est aussi mise en avant dans les travaux de Buhler (2015), qui souligne que la plupart des déplacements routiniers sont régis par des habitudes et non par des choix conscients.

Une autre approche de la dimension appropriation/projet de la motilité questionne les intentions, les aspirations et les dispositions à la mobilité ou encore la mise en pratique effective de ces mobilités par rapport aux projets initiaux (Lu, 1999; Kaufmann, Jemelin et Guidez, 2001; de Groot, Mulder et Manting, 2011; de Groot *et al.*, 2011). D'autres recherches s'intéressent plus spécifiquement aux mobilités professionnelles et s'inscrivent dans une réflexion plus large sur la nécessité croissante de flexibilité dans le monde du travail. Ces travaux se penchent notamment sur les arbitrages effectués entre migration/déménagement et pendularité (de longue distance), sur la disposition à la mobilité des personnes en recherche d'emploi ou sur la disposition des employés dans le cadre de relocalisation d'entreprises (Ahn, De La Rica et Ugidos, 1999; Eby et Russell, 2000; Vignal, 2005; van Ham et Hooimeijer, 2009; Cassel *et al.*, 2013).

2.3.1 Besoins de mobilité

Ces deux approches – appropriation des moyens de transport et disposition à la mobilité – sont les seules à avoir été appliquées empiriquement jusqu'à présent dans les travaux sur la mobilité. Pour cette raison, nous sommes d'avis que la dimension appropriation/projet nécessite un approfondissement.

Kellerman (2012) s'intéresse aux besoins de mobilité, différenciés selon les individus en matière de proximité (et d'interactions sociales), de mouvement en soi (« locomotion ») et de curiosité. Pour décrire ces éléments, l'auteur parle de « *push effects* », c'est-à-dire de ce qui pousse les individus à se déplacer. Le premier élément, la proximité, renvoie au besoin d'interagir socialement, qu'il s'agisse d'interactions physiques (de co-présence) ou virtuelles (e-mail, SMS, téléphone). Le besoin de mouvement (« locomotion ») renvoie au besoin naturel qu'ont les humains de bouger, de se déplacer. Il est ainsi tout à fait concevable de se déplacer pour le plaisir, en marchant, en faisant du vélo ou en conduisant (Kaufmann, 2002). Ainsi, la mobilité

n'a pas uniquement une valeur dérivée – la possibilité de nous rendre dans différents espaces pour y réaliser les activités souhaitées –, mais également une valeur intrinsèque. D'une manière générale, un discours renvoyant à la liberté accompagne bien souvent celui sur la mobilité, notamment la mobilité automobile (Freundendal-Pedersen, 2007). La curiosité, le troisième élément relevé par Kellerman (2012), renvoie au désir, quasi inné, de l'être humain d'être au courant, de connaître certaines choses et d'en découvrir de nouvelles, ce qu'Aristote relevait déjà dans ses écrits. Comme le note Hägerstrand, «*human seem to have an inborn tendency to be explorers*» (1975, cité dans Kellerman, 2012) : la curiosité a ainsi une forte composante géographique. Le désir de s'informer et, plus largement, d'être informé de ce qui existe, des possibilités qu'offrent les territoires, nous semble fondamental pour la compréhension de la mobilité. Divers travaux sur la fréquentation d'infrastructures culturelles, sur les voyages ou sur la frontière montrent que le manque d'information sur les différents objets et possibilités existants exerce des impacts très forts sur la mobilité (McKercher, 2009 ; Spierings et van der Velde, 2013).

Dans certains quartiers défavorisés par exemple, la dimension appropriation/projet de la motilité est très utile pour comprendre les pratiques de mobilité de ses habitants. Plusieurs études menées en France évoquent le manque de projets pour expliquer la faible mobilité de certaines populations, bien que celles-ci aient accès à divers moyens de transport. Ainsi, Donzelot (2004) parle «*d'immobilité volontaire*» et d'attitudes de repli pour décrire la mobilité des habitants de certains quartiers défavorisés. Le Breton (2004) décrit ces populations comme enclavées dans des sortes «*d'îles*». Il évoque un processus multidimensionnel qui favorise l'immobilité de ces «*insulaires*». La première dimension se réfère aux petites distances que parcourent ces personnes dans leurs mobilités quotidiennes, limitant leur espace de vie aux «*territoires du proche*», les sorties de ces territoires restant exceptionnelles. L'isolement relationnel de ces personnes constitue la deuxième dimension. La troisième est la représentation et la qualification sociale de ces territoires par ses propres habitants. Le dernier point renvoie, d'une part, à une logique d'adaptation à cette vie sur un territoire limité et à l'évitement intentionnel d'autres territoires en raison des coûts élevés et, d'autre part, à la peur de se sentir étrangers ou catalogués comme «*venant des banlieues*» quand ces individus se trouvent dans d'autres territoires. Dans un domaine connexe, on observe que certaines populations ne fréquentent pas les infrastructures culturelles, comme les musées ou les bibliothèques, de crainte d'être en décalage avec les autres visiteurs, à cause d'une mauvaise estime de soi et/ou parce qu'elles considèrent que de telles institutions ne sont pas pour elles et/ou qu'elles ne voient pas l'intérêt de s'y rendre (Davies et Prentice, 1995 ; Kay, Wong et Polonsky, 2009). S'agissant de la mobilité de loisirs toujours, il apparaît qu'un nombre important de personnes ne ressentent pas nécessairement le besoin et/ou l'envie d'exercer des activités de loisirs hors domicile ou d'entreprendre des voyages (McKercher, 2009).

Par ailleurs, la question de l'exclusion par la peur, évoquée par Church *et al.* (2000), peut tout à fait être comprise dans les projets de mobilité : avoir peur de prendre les transports publics ou de conduire, bien que cela relève en partie des compétences, peut également limiter les projets de mobilité et, par conséquent, la mobilité elle-même. À propos du vélo, particulièrement tributaire des conditions de circulation et des capacités des individus, les personnes âgées sont en effet plus nombreuses à trouver le vélo dangereux et, par conséquent, à ne pas l'utiliser (Dubois, Kaufmann *et al.*, 2015). Certains types de transport, comme le RER, certaines lignes, certains moments de la journée (la nuit par exemple) ou, plus généralement, certains espaces suscitent plus de craintes que d'autres chez les utilisateurs. Une riche littérature questionne notamment les différences de genre en matière de peur dans les espaces publics, même si d'autres facteurs entrent en jeu comme l'âge ou encore l'ethnicité (Pain, 1997 ; Law, 1999 ; Condon, Lieber et Maillochon, 2005 ; Madge, 1997).

2.4 LA MOTILITÉ DANS LE TEMPS

Après ce tour d'horizon des trois dimensions de la motilité – accès, compétences et projets – et de la manière dont elles sont abordées dans la littérature, attardons-nous encore sur l'évolution temporelle de la motilité. Cette évolution et celle de ses différents composants n'ont pas fait l'objet d'une attention très marquée de la recherche, même si la plupart des études abordent, plus ou moins directement, cette question. Le capital spatial de Lévy (2003) contient une idée d'accumulation d'expériences, se transformant en quelque sorte en compétences permettant d'affronter plus aisément les nouvelles configurations spatiales rencontrées. L'idée même du « capital de mobilité » renvoie à une logique d'accumulation et de progression, similaire à celle qui fonde le capital économique (Kaufmann, Bergman et Joye, 2004), quoique présentant de grandes différences. On n'est pas seulement faiblement ou fortement doté en mobilité, mais on peut surtout l'être de manière différente. De plus, si l'on peut naître riche, on ne peut pas naître motile ; de même, les personnes âgées voient leur potentiel de mobilité diminuer peu à peu ou, du moins, sont amenées à le faire évoluer (Lord, 2011).

L'évolution du potentiel de mobilité se fait dans le temps long, au gré des apprentissages personnels, des acquisitions d'objets, des formations, de la santé et des capacités physiques. L'acquisition du potentiel de mobilité se fait tout au long de la vie : *« In an accelerating-mobile society this process starts with the way the parents teach the child to take care in the traffic. But the learning goes on for the rest of our "mobile lives", as we continue to be exposed to ever more sophisticated webs and networks of mobility practices that demand a continuous upgrading of our mobility-knowledge »* (Jensen, 2006, 161).

Kaufmann et Widmer (2006) étudient plus spécifiquement l'acquisition de la motilité dans la famille. Ils expliquent que celle-ci se construit au travers du fonctionnement des familles et de leurs attitudes vis-à-vis de l'autonomie des

enfants, de leur ouverture et de leur volonté de réguler la vie de ces derniers. Le jeu semble un des médiums les plus utilisés pour développer un sens de l'espace, de l'autonomie, mais aussi diverses capacités physiques. Ce besoin de mobilité des plus jeunes se retrouve dans la «place de jeu», entièrement conçue sur le mouvement et les sensations qu'il procure (Kellerman, 2006). L'adolescence est une période particulièrement importante, car c'est à ce moment-là que le jeune individu se voit donner de plus en plus de liberté afin qu'il se familiarise aux expériences de la vie d'adulte, notamment dans l'idée de quitter le domicile familial. Dans cette perspective, Vincent-Geslin et Ravalet (2015a) cherchent à comprendre comment les individus se socialisent à la grande mobilité et aux compétences, aux normes et aux valeurs qui l'accompagnent, notamment durant l'enfance. Il semble que même si la socialisation primaire a une influence notable sur la manière d'appréhender la grande mobilité, des cas de rupture sont tout à fait possibles. Et, à l'inverse, il est possible de se socialiser plus tard à la grande mobilité, «sur le tas», lorsque les individus sont confrontés à celle-ci.

Toujours à propos des grandes mobilités, Dubois *et al.* (2015) ont observé quantitativement l'évolution de la motilité dans le temps (pendant une période de quatre ans). Il apparaît que ce sont principalement les projets de mobilité qui évoluent et qu'ils sont influencés par des variations des contextes économiques ou familiaux dans lesquels les individus se trouvent. Ainsi, selon la situation, il devient plus urgent/obligatoire/intéressant ou non de devoir se déplacer. L'accès aux infrastructures de transport ne change que très peu dans le temps, sauf en cas de grands travaux d'amélioration ou de déménagement. En outre, si l'acquisition des compétences prend du temps et que certaines sont en grande partie figées à l'âge adulte – ainsi, dans l'Union européenne, seule une infime partie des adultes apprend une nouvelle langue par exemple –, elles peuvent néanmoins être développées en fonction des expériences, des activités entreprises, etc.

King et Ruiz-Gelices (2003) en comparant des étudiants de l'Université de Sussex qui ont, durant leur cursus universitaire, passé une année à l'étranger, à ceux qui n'ont pas entrepris un tel séjour, montrent que quelques années plus tard les premiers ont, d'une part, de meilleures situations professionnelles (moins de chômage, meilleur salaire, etc.) et que, d'autre part, ils sont proportionnellement plus nombreux à retourner à l'étranger après leurs études dans le cadre de leur carrière professionnelle (voyages d'affaires et emploi à l'étranger), mais aussi dans leur vie privée. Ce séjour à l'étranger permet ainsi l'acquisition de compétences linguistiques, mais aussi le développement d'aptitudes interculturelles ou génériques (confiance en soi, communication, management du temps, prise de risque, ouverture d'esprit, adaptabilité, etc.) (Scarinci et Pearce, 2012). Les résultats d'un séjour à l'étranger peuvent également être abordés en termes de projets, car ils s'accompagnent du développement d'une conscience européenne et d'une ouverture aux autres, et ces étudiants ont plus de chances de retourner à l'étranger au cours de leur futur. Cette étude suggère qu'une (première) expérience à l'étranger, ou du moins dans un autre

contexte, exerce une grande influence sur les compétences de mobilité, mais aussi, et peut-être surtout, sur les projets de mobilité.

2.5 QUELQUES ENSEIGNEMENTS AUTOUR DE LA MOTILITÉ : UNE BASE POUR L'OPÉRATIONNALISATION

Au travers des différents usages, conceptualisations et théories de la motilité ainsi que des éléments relatifs à l'une ou l'autre des dimensions de la motilité et présents dans la littérature, nous souhaitons revenir sur plusieurs points importants pour la compréhension de la motilité, en guise de synthèse, avant de nous intéresser à la question de l'opérationnalisation⁸. Ces points sont représentés dans la figure 2.

Élaborés autour de la définition de Kaufmann (2002), suivent quelques approfondissements relatifs aux différents composants et processus liés à la motilité. La première dimension de la motilité recouvre ce à quoi les individus ont accès (1), qu'il s'agisse d'outils de motilité ou de localisations stratégiques, intégrant à la fois des éléments relatifs au territoire et à l'individu, ce que Doherty (2014), notamment, reproche au concept de motilité. Toutefois, comme le notent Lebrun et Hubert (2015), l'intérêt de la motilité réside dans cette dualité, puisqu'elle permet d'aller plus loin que la notion d'accessibilité. Pour clarifier cet aspect, Dubois et Ravalet (2015) proposent de distinguer l'aptitude à la mobilité et le potentiel de mobilité, la première étant en quelque sorte a-territorialisée, alors que le second prendrait également en compte les éléments spatiaux qui permettent, facilitent ou entravent la mobilité des individus. Dans la mesure où, non seulement les accès varient selon les territoires, mais aussi les compétences et les projets, nous défendons ainsi une prise en compte des éléments relevant du territoire qui permettent de mieux cerner la motilité et la mobilité des individus étudiés.

La deuxième dimension comprend toutes les compétences nécessaires à la mobilité (2) : les compétences physiques, les compétences organisationnelles et de déplacement, les compétences communicationnelles et sociales. En lien avec ces dernières, la place de la dimension sociale de la mobilité dans la motilité reste quelque peu sous-exploitée au regard des ambitions initiales de la notion. Être motile ne signifie pas uniquement avoir le potentiel de se déplacer dans l'espace, mais aussi de pouvoir faire face à différentes situations, à changer, à se sentir à l'aise dans différents environnements, avec différents individus.

Les projets (3), la troisième dimension, regroupent les dispositions à la mobilité, les besoins de mobilité, voire l'appropriation cognitive des moyens de transport. Cette dimension traduit l'intentionnalité des acteurs, mais reste difficilement saisissable, bien qu'elle apporte une réelle plus-value dans l'explication de la mobilité (Vignes, 2015). Ainsi, les projets dépendent de la finalité de l'usage de la notion de motilité,

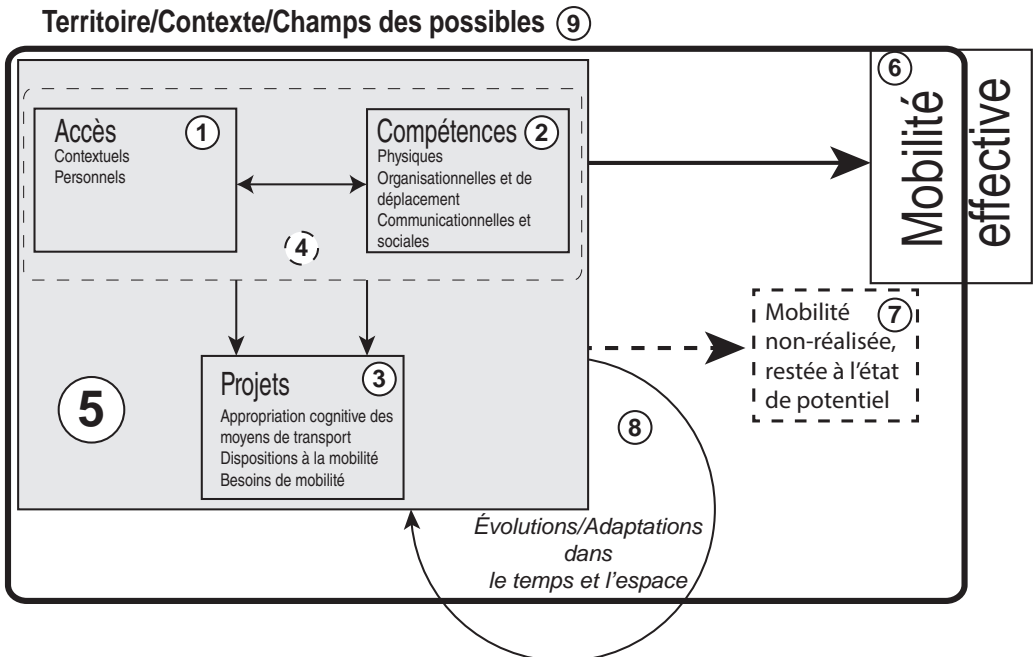
⁸ Cette section est en partie similaire à un chapitre d'ouvrage (Kaufmann, Ravalet et Dubois, 2015).

évoquée plus haut, et ont été traduits de manières différentes dans les précédentes tentatives d'opérationnalisation, entre dispositions à la mobilité et appropriation des moyens de transport.

Si les accès et les compétences s'articulent *a priori* à un même niveau (4), les projets, la troisième dimension, découlent dans une certaine mesure des deux premières, les accès et les compétences. Suivant l'idée que les trois dimensions ne fonctionnent pas nécessairement sur le même niveau, Ravalet *et al.* (2016) explorent la distinction entre ce que les individus peuvent faire (les accès et les compétences) et ce qu'ils veulent faire (les projets) en matière de mobilité, avant de combiner les trois dimensions, tout en relevant que l'intérêt de l'outil vient, entre autres, de leur prise en compte de manière commune dans un seul concept. Les accès, les compétences et les projets forment ainsi la motilité (5).

La motilité n'est pas uniquement destinée à se transformer en mobilité effective (6). Il apparaît qu'elle reste souvent uniquement à l'état de potentiel (7), permettant aux individus d'avoir une certaine sécurité, une assurance dans le cas où être mobile deviendrait nécessaire, en raison d'un contexte économique défavorable par exemple, et de disposer d'une plus grande marge de manœuvre ou de liberté de choix dans

Figure 2: Synthèse motilité



leurs modes de vie. Ainsi, ce n'est pas être mobile à tout prix qui est important, mais de pouvoir l'être.

La motilité ou le potentiel de motilité évolue et demande des adaptations dans le temps et l'espace (8). Elle se construit durant l'enfance, mais aussi plus tard, en élaborant de nouvelles techniques, en accumulant diverses expériences et en menant à bien (ou à mal d'ailleurs) divers projets de mobilité. Les différentes dimensions évoluent également à des temporalités différentes; les projets de mobilité peuvent changer plus rapidement que certaines compétences ou accessibilités. La motilité n'est jamais totalement acquise: il est toujours nécessaire de se mettre à la page en fonction des nouvelles technologies et des nouveaux usages de la mobilité. Par ailleurs, la motilité a une forte composante contextuelle, elle dépend du territoire, de ce qu'il a à offrir et de ce qu'il exige (champ des possibles) (9). D'ailleurs, la mobilité (effective ou potentielle) peut se faire à l'intérieur d'un territoire ou entre les territoires. Avoir un fort potentiel de mobilité à un endroit X ne garantit pas d'en avoir un dans un endroit Y: des adaptations sont nécessaires, de nouvelles compétences ou de nouveaux outils sont à acquérir (8). Certains individus sont plus capables que d'autres de naviguer entre les contextes et de faire leurs possibilités offertes par les territoires. C'est *via* ces adaptations, la confrontation à des contextes nouveaux et la mise en place de stratégies particulières que le potentiel de mobilité évolue. La motilité, qu'elle se transforme ou non en mobilité effective, permet ainsi de se défaire plus aisément des contraintes territoriales.

À propos de l'opérationnalisation de la motilité, il est frappant d'observer que malgré la relative notoriété de la notion de motilité en sciences sociales, la quantification et la modélisation de cette notion ne sont que très partiellement engagées. Les seules tentatives réalisées, ou presque, l'ont été au Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR). Ce nombre relativement faible de travaux ayant saisi au corps cette notion pour la traduire en un indicateur mesurable résulte en partie des difficultés inhérentes à ce genre d'exercice, mais aussi des nombreux points cruciaux que soulève la notion de motilité et sur lesquels nous proposons de revenir afin de poser les bases d'un effort futur d'opérationnalisation de la motilité.

Le premier point relève de la difficulté de créer un indice pouvant mesurer un phénomène complexe, tel que la motilité. Celle-ci se composant de trois dimensions relativement indépendantes l'une de l'autre (accès, compétences et projets), sa traduction en un indice unique s'en voit ainsi compliquée. Comme l'ont montré les premières opérationnalisations de la notion, les décalages entre les différentes dimensions donnent précisément à la motilité sa richesse analytique. Ainsi, on n'est pas seulement faiblement ou fortement doté en mobilité, mais on peut surtout l'être de manière différente. Découlant de ces éléments, les opérationnalisations du concept de motilité ont pour l'instant opté pour des typologies et non pas pour des indices mesurables sur une échelle.

Le deuxième point, peut-être le plus central, concerne le phénomène mesuré en lui-même. La mobilité se caractérise par une pluralité de formes et de phénomènes

associés : mobilité quotidienne, grande mobilité, mobilité de loisirs, mobilités des plus démunis ou de populations très spécifiques, etc. La question de la création d'un indice de motilité qui permettrait l'analyse de tous les types de mobilité se pose donc. Un tel indice est-il souhaitable et/ou pertinent ? Même si les modalités constitutives des dimensions changent au gré des thématiques et des besoins analytiques, l'ossature de la motilité, à savoir les trois dimensions, reste la même. Il s'agit sans doute de la piste la plus sérieuse à envisager pour la création d'un indice de la motilité opérationnalisé et standardisé : une ossature stable et des modalités interchangeables en fonction des besoins.

Le troisième point renvoie à la construction d'un indice de motilité, nécessitant des données relatives aux trois dimensions qui la constituent. Or, ces données sont encore aujourd'hui très difficiles à regrouper. Si celles relatives aux infrastructures (proximité des différentes infrastructures de transport) peuvent être obtenues relativement facilement et si la possession de voiture ou d'abonnement fait bien souvent partie des questions classiques des enquêtes de mobilité, il n'en va pas de même pour les compétences et pour les projets de mobilité. La récolte de ce genre d'informations nécessite *a priori* des enquêtes *ad hoc*, occasionnant des coûts importants. Le défi, pour faire de la motilité un outil largement utilisé, dans la mesure où son intérêt analytique se révèle très fort, réside dans sa traduction en un indice simple, relativement court et concis et donc aisément reproductible, pour un coût mesuré, dans une grande variété d'enquêtes traitant de la mobilité.

Finalement se pose la question de l'utilité d'un tel indice pour les collectivités territoriales, les opérateurs de transport ou d'autres acteurs travaillant de près ou de loin sur les questions de mobilité. Les travaux sur le choix modal ou sur la planification de l'offre de transport utilisant le concept de motilité montrent sa pertinence, au-delà du monde académique. Un exemple original d'usage du concept est celui fait par l'association Mouvances qui cherche à favoriser la mobilité de populations précarisées (Nogues, 2015). La motilité y est utilisée pour analyser les capacités des individus, mais aussi, en fonction de leurs projets et de leurs dispositions à la mobilité, pour trouver des solutions à leurs besoins en matière de soutien à la mobilité. Ces usages hors du monde académique mettent ainsi en lumière le potentiel d'un tel outil pour mieux comprendre la mobilité et répondre aux défis qu'elle nous lance, qu'il s'agisse de défis environnementaux, économiques ou sociaux.

3

LA FRONTIÈRE

Au cours de l'histoire, les frontières, leurs fonctions plus que leurs tracés, ont été constamment redéfinies selon les contextes économiques, sociaux ou politiques (Anderson et O'Dowd, 1999). Les frontières sont multiples : elles sont à la fois administratives (nationales, cantonales/départementales, communales), sociales, culturelles ou linguistiques. Elles prennent également diverses formes, elles sont matérielles (douane, barrière), mais aussi immatérielles (M. Lamont et Molnár, 2002 ; Wastl-Walter, 2011). Si le propos qui suit concerne en premier lieu les frontières nationales, les autres types de frontière apparaissent également en filigrane.

Lors des dernières décennies du xx^e siècle, des changements géopolitiques et économiques majeurs – comme la création d'entités supranationales, ainsi l'Union européenne, ou la chute du Mur de Berlin et l'effondrement de l'Union soviétique marquant la fin de la guerre froide – ont contribué à modifier fondamentalement les fonctions des frontières nationales, favorisant pour certaines leur ouverture. Toutefois, cette évolution n'est pas uniforme. Ainsi l'ouverture de certaines frontières se fait parallèlement à un mouvement de fermeture d'autres frontières. De manière concomitante à ces évolutions, la deuxième moitié du xx^e siècle et le début du XXI^e sont marqués par la mondialisation, soit l'élargissement et l'accélération de l'interconnexion à l'échelle du monde (Held et McGrew, 2003). La mondialisation se manifeste notamment par une interdépendance accrue entre les économies et se traduit par une augmentation des flux internationaux de personnes, de capitaux, de marchandises et d'informations.

En réaction à ces changements structurels majeurs qui limitent le rôle des frontières dans certaines régions, des auteurs ont évoqué la «*fin de la géographie*» (O'Brien, 1992) ou encore un «*monde sans frontière*» (Ohmae, 1990). S'opposant à ces thèses, plusieurs auteurs adoptent une posture plus consensuelle et démontrent que, bien

que plus perméables pour certaines d'entre elles, les frontières nationales continuent d'exister.

- Premièrement, de nombreuses frontières nationales ont été nouvellement créées ou renforcées (D. Newman, 2006 ; Foucher, 2007). Ainsi, l'affaiblissement des frontières à l'intérieur de l'Europe ne s'est fait qu'avec le renforcement de ses frontières externes (D. Newman, 2011). La « crise des migrants » qui a atteint son paroxysme en 2015-2016, avec son lot de barbelés et de barricades fraîchement plantés aux frontières, montre bien ce mouvement de renforcement. De même, l'accroissement de la sécurité à la suite des attentats du 11-Septembre à New York s'est particulièrement fait sentir aux frontières et dans les aéroports (Nicol, 2011). Les attentats qui ont secoué l'Europe au cours de ces dernières années à Londres, à Madrid et plus récemment encore à Paris et à Bruxelles renforcent d'autant plus cet état de fait. En outre, être autorisé à traverser les frontières (avec ou sans visa) demeure impossible pour de nombreux individus en fonction de leur origine (Neumayer, 2006).
- Deuxièmement, les activités humaines semblent toujours prendre place dans des territoires bien délimités (D. Newman, 2006). Ainsi, malgré une forte évolution du statut et des fonctions des frontières, ces dernières continuent d'avoir un impact important sur la vie de tous les jours des individus, tant dans leurs pratiques que dans leurs représentations.
- Finalement, une troisième voie défend l'idée que les frontières ne se trouvent plus nécessairement sur un tracé bien défini, mais plutôt qu'elles se déploient partout : « *borders are everywhere* » (Balibar, 1998 ; Rumford, 2006, 2012). Ces auteurs montrent que les frontières sont devenues tellement diffuses qu'elles transforment tout territoire en territoire frontalier et que les technologies de surveillance – notamment pour lutter contre le terrorisme – s'immiscent partout (Balibar, 1998 ; Paasi et Prokkola, 2008). Ainsi, le Royaume-Uni procède à des contrôles douaniers au départ de l'Eurostar à Lille ou à Bruxelles, ainsi que dans le port de Calais. Dans le même ordre d'idées, les autorités britanniques demandent aux agences de voyage, aux hôteliers et aux tenanciers de cybercafé de documenter l'identité des usagers, laissant entrevoir une « privatisation » de la sécurité des frontières, mais surtout son extension à l'entier du territoire national (Rumford, 2006).

Ces grandes tendances évoquées à une échelle macroscopique exercent une grande influence sur les territoires locaux et les individus. Avant d'aborder plus précisément les régions transfrontalières et les pratiques des individus, considérons un moment les fonctions de la frontière et leur évolution, ainsi que les ressources et les opportunités que ces frontières peuvent, en raison de leur défonctionnalisation, offrir désormais aux acteurs.

3.1 FONCTIONS DE LA FRONTIÈRE

La frontière est classiquement considérée comme ayant quatre fonctions majeures (Blake, 2000). Premièrement, elle marque la limite de la souveraineté des États (voire

d'autres entités politiques, comme la commune ou le canton) (Raffestin, 1986). La frontière est ainsi un «*lieu privilégié d'affirmation et de reconnaissance de pouvoirs politiques*» (Groupe Frontière, 2004). Deuxièmement, elle permet aux autorités de contrôler, de filtrer et de surveiller les flux qui la traversent, qu'il s'agisse de personnes, de biens ou de capitaux ; l'importance de cette fonction a été largement réduite par les accords de libre-échange ou de libre circulation (voir ci-dessous). Troisièmement, la frontière protège le territoire en constituant une enveloppe protectrice et militaire. Finalement, ces trois fonctions servent à construire l'identité nationale. Le Groupe Frontière (2004) relève quant à lui que la frontière est une «*construction territoriale*» qui, au travers de certains dispositifs – matériels (barrière, fossé, etc.) et idéels (normes, représentations, etc.) –, cherche à «*mettre de la distance dans la proximité*», et ce dans un but de protection de la population ou du territoire. La combinaison de ces différentes fonctions produit des frontières protéiformes : les frontières «*are manifested in diverse ways, and have various functions and roles. They can be material or non-material and may appear in the form of a barbed-wire fence, a brick wall, a door, a heavily armed border guard or as symbolic boundaries*» (Wastl-Walter, 2011, 2). Au-delà de ces fonctions, Guichonnet et Raffestin (1974) mettent également en avant la fonction fiscale de la frontière. Cette dernière vise à défendre le marché national en prélevant des taxes (droits de douane) sur les produits entrant sur le territoire. La question de l'abolition de la fonction fiscale de la frontière est récurrente dans les débats sur le libre-échange, ce dernier visant à supprimer les obstacles au commerce dans un marché international (Foucher, 2007).

Les fonctions de la frontière sont toutefois en constante évolution (Sohn, 2012). D'une manière générale, on considère que la fonction légale reste particulièrement déterminante : «*The exercise of power, whether "national" or "supra-national", remains essentially a territorial one. Laws continue to be adopted in order to be applied over a given territory [...]*» (Kohen, 2000, 38). En revanche, en Europe du moins, la fonction de contrôle avec les accords de libre circulation ou de Schengen et la fonction fiscale, au travers des accords de libre-échange, perdent de leur importance (Blake, 2000). Toutefois, la récente élection de Donald Trump à la présidence des États-Unis et sa volonté de renforcer les mécanismes protectionnistes ou la forte réticence d'une partie de la population et des politiques envers les traités de libre-échange (CETA ou TAFTA) montrent que cette évolution n'est pas nécessairement linéaire. Concernant la libre circulation des personnes, la situation européenne en matière de circulation facilitée des personnes (à l'intérieur de l'Europe) demeure une exception : une forte tendance à la re-sécurisation des frontières se fait sentir : ainsi, entre le Canada et les États-Unis, un passeport n'était pas requis pour traverser la frontière, il est à nouveau obligatoire (Alm et Burkhart, 2013). Même en Europe, la libre circulation des personnes est régulièrement remise en question, notamment à l'occasion du Brexit (où la question de l'immigration a tenu un rôle très important) ou lors de l'initiative contre l'immigration de masse en Suisse, acceptée par le peuple en février 2014.

L'intensification ou la diminution de l'importance des fonctions de la frontière sont avant tout liées aux contextes spatiaux, sociaux et politiques dans lesquels les frontières s'insèrent (Paasi, 2005b). D'une manière générale, c'est en Europe que la «défonctionnalisation» est la plus marquée, ouvrant la porte à la coopération transfrontalière et à la constitution de territoires transfrontaliers. Bien que les fonctions de la frontière soient restées souvent plus fortes dans le reste du monde, de tels processus y sont également à l'œuvre.

3.2 DE LA LIGNE-FRONTIÈRE AUX TERRITOIRES TRANSFRONTALIERS

La perte de l'importance des fonctions des frontières a amorcé un changement d'approche des questions de frontières. Leur ouverture progressive donne lieu à des interactions grandissantes entre régions autrefois séparées et crée de nouvelles centralités dans des espaces jusqu'alors bien souvent périphériques. Ainsi, traverser la frontière devient si naturel que l'on peut parler d'espaces transfrontaliers ; l'intérêt porté à la « ligne-frontière » se déplace vers le « territoire (trans)frontalier » (Raffestin, 1986 ; Minghi, 2002). En conséquence de ce mouvement, de nombreux travaux se penchent sur les questions d'intégration des territoires situés de part et d'autre d'une frontière (Wong Gonzalez, 2004 ; Sohn, Reitel et Walther, 2009 ; Reitel, 2013). Martinez (2005) propose une classification des types de régions transfrontalières au travers du prisme de l'interaction. Il les place sur une échelle de l'interaction, de la plus faible à la plus forte, les « *alienated* », les « *co-existent* », les « *interdependent* » et les « *integrated borderlands* », en passant de régions en conflits à des régions post-confliktuelles, puis à des régions interdépendantes et intégrées, socialement, fonctionnellement, voire institutionnellement. Les régions suisses et leurs voisines se situeraient ainsi à mi-chemin entre les deux dernières catégories, interdépendantes, mais pas (encore) totalement intégrées.

Les frontières ont été évoquées comme des barrières ou des ponts, comme coupure ou comme couture (Leloup et Moyart, 2006). Toutefois, c'est leur caractère de plus en plus multiple, ambivalent et complexe qui semble faire consensus : les frontières sont bien souvent à la fois barrière et pont (Nelles et Walther, 2013 ; van Houtum, 2011). Les caractéristiques des frontières et celles des territoires qu'elles découpent produisent des territoires transfrontaliers aux configurations souvent très particulières (Schuler, 2014), et les frontières marquent de plusieurs manières les territoires qu'elles divisent et qu'elles relient (Groupe Frontière, 2004).

Premièrement, la frontière fait office de barrière. Effet classique de la frontière, celui-ci a été pendant longtemps vu uniquement comme un frein au développement économique, comme c'est le cas dans les travaux de Christaller et Lösch (Ratti, 1991 ; Wackermann, 2003). La situation bien souvent périphérique des régions frontalières – loin des centres économiques et politiques – entrave également leur développement, en partie du fait de leur manque de participation aux processus politiques entre États concernant les questions de frontières. La fonction de la frontière comme barrière a

passablement diminué, et les régions transfrontalières, avec l'ouverture des frontières, profitent de nouveaux marchés et connaissent certains développements impossibles jusqu'alors. Durant les années 1970, Hansen esquissait déjà une réflexion sur le potentiel que pouvait offrir une frontière ouverte: «*it may be hypothesized that a stable border, together with relatively unimpeded international labor and capital mobility will, on balance, be more advantageous than disadvantageous to a border region*» (1977, 12). Toutefois, la fonction de barrière de la frontière perdure sur certains points: barrières mentales, limitations des importations, difficultés en lien avec les différences légales, etc.

Deuxièmement, la frontière rend visibles la séparation et la discontinuité dans l'organisation des deux systèmes institutionnels qu'elle sépare. Ainsi, «*elle donne lieu à des asymétries politiques et juridictionnelles qui se traduisent par des divergences de comportements, économiques, sociaux, voire culturels*» (Leloup et Moyart, 2006, 39). Ces différences d'organisation se traduisent également dans la fiscalité, dans l'administration ou encore dans le système scolaire. De cette manière, la frontière «*met de la distance dans la proximité*» (Groupe Frontière, 2004), en empêchant ou, du moins, en limitant, par exemple la collaboration entre entités «physiquement» voisines ou encore le développement de réseaux de transport. Par ailleurs, l'effet de la frontière sur les organisations, sur les pratiques ou sur les représentations s'exerce dans une temporalité particulièrement longue, bien au-delà de l'institution du tracé des frontières ou de leur ouverture progressive. Guichonnet et Raffestin (1974) notent que la distance physique est amplifiée par la frontière nationale: le volume des relations transfrontalières étant plus faible que dans un contexte non frontalier. Toutefois, de nombreux exemples soulignent des flux importants à travers les frontières, en raison justement de leur existence: les flux de pendulaires⁹ en provenance des pays voisins de Genève ou de Bâle, ainsi que les flux de consommateurs dépendent de la présence d'une frontière nationale.

Troisièmement, les frontières cristallisent des enjeux particuliers et produisent des espaces à risque. Lorsque la situation se tend au niveau international entre deux états, les zones frontalières sont en première ligne (Martinez, 2005). Les territoires frontaliers suisses, français ou allemands sont également soumis aux aléas et au bon vouloir des politiques nationales et internationales (Reitel, 2013), comme en attestent les conflits autour de l'Euroairport (voir chapitre III, section 5). Certes, cet exemple n'a rien à voir avec les situations de régions frontalières en guerre, mais il illustre comment des décisions prises à des échelons supérieurs installent parfois de l'instabilité et de l'incertitude dans ces territoires particuliers, tant au niveau politique qu'à un niveau individuel. Par ailleurs, plus qu'un espace à risque, la frontière crée des espaces de négociations intenses, en témoignent les efforts requis plus importants qu'ailleurs

⁹ Par pendulaire, on entend des personnes qui doivent se déplacer hors de leur domicile ou plus généralement hors de leur commune de résidence pour exercer une activité professionnelle. Ici, il s'agit même de personnes qui travaillent dans un autre pays, c'est-à-dire des frontaliers.

pour réaliser certains (grands) projets, notamment des infrastructures de transport (Jemelin et Kaufmann, 2008). Du fait d'intérêts parfois divergents, d'un manque de connaissances mutuelles, de manières de faire ou des moyens disponibles différents, la coopération n'est pas toujours aisée, comme le montre la situation genevoise (Faure *et al.*, 2013). Finalement, la frontière crée des différentiels et favorise des hybridations qui peuvent également être considérés comme des ressources.

3.2.1 L'utilisation de la frontière comme ressource

Une frontière perméable peut être assimilée à une ressource dans la mesure où elle peut offrir de nombreuses opportunités pour les institutions politiques, pour les acteurs économiques ou politiques, mais aussi pour les individus et les ménages (van Geenhuizen et Ratti, 2001 ; Berg et van Houtum, 2003). Sohn (2013) regroupe les ressources offertes par la frontière en quatre catégories.

La première se réfère à la situation géographique des acteurs ou des entités (villes, métropoles) se trouvant proches de la frontière. Ces derniers profitent du fait d'être à la fois dans un « dedans » national et sûr, mais aussi proches d'un « dehors » international. Il en résulte une proximité intéressante avec le marché international, qu'il s'agisse de biens, de personnes ou de capitaux, dans une perspective importatrice ou exportatrice. Par ailleurs, cette position peut permettre de délocaliser certaines activités sans pour autant perdre la proximité. À ce titre, le développement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse est intéressant, puisque son emplacement sur le sol français résulte du manque de place du côté suisse : les autorités helvétiques et bâloises ont profité de la situation frontalière de Bâle pour délocaliser cette infrastructure (Beyer, 2007). Le fort développement de la périphérie française dans l'agglomération genevoise peut également être considéré comme l'exploitation d'une rente de position, puisque Genève « délocalise » à l'étranger une partie de l'habitat, gourmand en espace, en profitant de la proximité offerte par la France.

Le deuxième type de ressources apportées par les frontières tient aux différentiels qui découlent des prix moins élevés, des différences dans les systèmes légaux ou des régimes de taxation différents. On peut notamment penser à la taxation de l'alcool dans certains pays nordiques, qui entraîne de nombreuses pratiques d'achats transfrontaliers (Bygvrå, 1998). L'exploitation de ces différentiels est source de mouvements à la frontière, qu'ils soient légaux ou non (de Oliveira, 2009), et profite économiquement aux régions frontalières, tout du moins à l'une d'entre elles, si ce n'est aux deux (Wastl-Walter, 2009). Plus les différences et les asymétries entre les deux pays sont marquées, plus le fait de traverser la frontière pour diverses raisons devient intéressant (Moré, 2011). Ce type d'opportunités économiques est largement connu et discuté, tant dans la recherche que dans l'imaginaire collectif. Le travail frontalier illustre parfaitement l'opportunité économique représentée par le franchissement de la frontière. Particulièrement développé en Europe et encore plus spécifiquement en Suisse, le travail frontalier profite autant aux acteurs

économiques – les entreprises bénéficient d’une main-d’œuvre plus nombreuse, parfois moins coûteuse – qu’aux individus et aux ménages qui le pratiquent, grâce à des rémunérations plus élevées. D’une manière générale, si les différentiels sont avant tout considérés dans une optique économique, ils peuvent aussi concerner d’autres aspects : l’offre du marché de l’emploi, de l’immobilier, des biens et des services (plus de choix, choix différent, autre qualité), les législations, etc. En ce sens, ils s’apparentent à l’avantage positionnel évoqué précédemment.

La troisième manière d’aborder la frontière comme ressource renvoie aux hybridations qu’elle suscite. Lorsque la frontière devient zone de contact, elle est le lieu de confrontations d’idées, de valeurs ou de systèmes judiciaires : de ce point de vue, elle peut favoriser des nouvelles manières de faire et de penser, ainsi que des solutions créatives (Sohn, 2013). Par ailleurs, la frontière est un lieu particulier de rencontre de la diversité sociale et culturelle qui favorise ces logiques. Les démarches de coopération transfrontalière sont un bon exemple d’hybridation « institutionnelle », puisque la rencontre de deux systèmes impose aux pouvoirs publics de mettre en place des mesures ou des règles particulières et innovantes. Enfin, la frontière peut favoriser l’émergence d’hybridation culturelle ou d’identités multiples et particulières. À ce titre, la frontière entre les États-Unis et le Mexique est particulièrement intéressante, avec le déploiement d’une identité américano-mexicaine, issue du franchissement régulier de la frontière, consolidée par un mélange de langues, le « *spanglish* », et supportée par une communauté présente bien au-delà des zones frontières (Martinez, 1994).

Finalement, la frontière peut devenir un label, un objet de reconnaissance, mis en valeur par les différents acteurs du territoire transfrontalier en question, car elle souligne le caractère international et multiculturel des territoires et des villes. Ainsi, la fonction d’affirmation de la frontière n’est plus utilisée pour mettre en avant des différences, mais plutôt pour marquer des similitudes et une certaine unité et identité commune. La construction d’infrastructures de transport majeures (pont de l’Øresund ou le RER franco-valdo-genevois) ou encore la réalisation de monuments dédiés à la frontière (Cooper et Rumford, 2013) symbolisent l’utilisation de la frontière comme d’un objet de reconnaissance. Par ailleurs, grâce à l’ouverture des frontières, certaines régions transfrontalières autrefois périphériques peuvent dorénavant acquérir un nouveau statut, grâce à leur position de pivot entre deux pays. Dans la région trinationale de Bâle, la grande « exposition-projets » IBA (Internationale Bauausstellung Basel, 2020) se veut fondamentalement trinationale, s’agissant aussi bien des projets d’aménagement qu’elle présente que de ses objectifs sociétaux et de son slogan : « Au-delà des frontières, ensemble ».

3.3 MODE DE VIE ET FRONTIÈRES

Quels sont les impacts des changements majeurs des fonctions de la frontière sur les individus et sur les territoires ? Comment les individus se saisissent-ils des opportunités offertes par l’ouverture grandissante des frontières ? Y a-t-il des impacts négatifs

pour les populations de cette plus grande porosité? D'après van Houtum (2000), les frontières ont été abordées selon trois grandes approches: les flux, la coopération transfrontalière et les «individus». C'est dans cette troisième voie que s'inscrit notre recherche. Contrairement à l'approche des flux, qui est principalement économique et où la frontière est traditionnellement considérée comme une barrière, les approches de la coopération transfrontalière et celle des individus, apparues plus tardivement, présupposent une frontière perméable faisant office de pont. Ces approches sont souvent abordées au travers des processus de territorialisation et d'intégration qui existent dans les régions, les agglomérations ou les métropoles transfrontalières (Herzog, 1991; Buursink, 2001; Ehlers, 2001; Martinez, 2005; Reitel, 2007). L'ouverture des frontières a permis le développement de régions transfrontalières et a contribué à faire de la frontière une ressource plutôt qu'un désavantage.

En se situant au croisement des recherches sur la mobilité, des modes de vie et de la frontière, cet ouvrage permet d'apporter une vue globale à la fois de la vie quotidienne dans une agglomération transfrontalière et des impacts positifs et négatifs liés à la défonctionnalisation des frontières sur les habitants et sur les territoires. Nous allons parcourir les résultats d'une série de recherches faisant partie du corpus des approches portant sur les individus. La grande diversité des travaux nous oblige à cibler quelque peu notre revue de la littérature, en nous concentrant, d'une part, sur les mobilités quotidiennes (travail, loisirs, achats), sur les réseaux sociaux et sur les questions d'identité et d'attachement et, d'autre part, sur les contextes européens et nord-américains.

3.3.1 Travail frontalier

Le travail frontalier est une des manifestations les plus visibles de la perméabilité des frontières. Bien qu'existant dans des situations de frontières fermées – travail clandestin ou franchissements «tolérés» (de Oliveira, 2009) –, c'est avec l'ouverture (complète) des frontières que le travail frontalier se développe véritablement. Dans certaines régions, plusieurs dizaines de milliers d'individus traversent quotidiennement les frontières pour aller travailler dans le pays voisin. La régularité des trajets et l'importance de ces travailleurs dans les économies locales font du travail frontalier un des points clés des relations transfrontalières. De plus, par sa nature juridique particulière, le travail dans un autre pays demande en général une autorisation, ce qui permet aux autorités de quantifier le phénomène. Les traces administratives et statistiques du travail frontalier, en plus de la visibilité et de la récurrence du déplacement (le passage de la frontière, les plaques de voiture de la région voisine), ne se retrouvent pas pour les autres pratiques transfrontalières, telles que les achats ou les loisirs.

En Suisse, ce sont environ 320 000 travailleurs frontaliers qui franchissent quotidiennement (ou presque) les frontières nationales pour venir travailler sur le sol helvétique (voir chapitre I). D'autres régions sont également concernées de manière importante par le travail frontalier, ainsi le long de la frontière franco-allemande

ou dans la « Grande Région » (Sarre, Rhénanie-Palatinat, Lorraine, Luxembourg et Wallonie), mais aussi en Europe de l'Est ou en Amérique du Nord (voir entre autres : Martinez, 1994 ; Bucken-Knapp, 2001 ; Auburtin, 2005 ; Gerber, 2012 ; Wille, 2012 ; Klatt, 2014 ; Drevon *et al.*, 2015).

3.3.1.A Les motivations des frontaliers

Quels sont les éléments qui amènent certains individus à traverser la frontière pour travailler ? Une réponse simple, mais partielle, serait de dire que les frontaliers sont avant tout motivés par les salaires plus élevés. Plusieurs études mentionnent le salaire comme une, si ce n'est la, motivation principale du travail frontalier (Auburtin, 2005 ; Belkacem, Borsenberger et Pigeron-Piroth, 2006 ; Bolzman et Vial, 2007). À titre d'exemple, un salarié du canton de Genève touchait en 2000 une rémunération brute horaire supérieure de 75 % à celle d'un salarié de l'Ain ou de la Haute-Savoie (Thomas *et al.*, 2011). La pénurie d'offres d'emploi au niveau local (-national) ou le chômage, de meilleures conditions de travail ou encore des postes plus adaptés à la formation ou aux attentes des individus sont d'autres arguments fréquemment invoqués. La prise en compte des opportunités d'emploi situées de l'autre côté de la frontière élargit par la même occasion le champ des possibles de chaque individu. En plus de la quantité d'emplois plus grande, la diversité des emplois est également attractive dans les métropoles. Les conditions de travail en Suisse sont également appréciées par les travailleurs frontaliers, comme les possibilités de promotion professionnelle ou l'ambiance de travail¹⁰ (Chevailler, 1990 ; Bolzman et Vial, 2007). Il est intéressant de relever que les motivations invoquées sont largement comparables ailleurs, même si les contextes dans lesquels se déroulent ces études sont différents : Arc jurassien franco-suisse, Grande Région (Luxembourg, France, Allemagne, Belgique), région franco-valdo-genevoise.

Malgré les avantages, notamment financiers, que peut apporter le travail frontalier, la part des personnes traversant les frontières pour des raisons professionnelles reste plutôt faible à l'échelle nationale, et ce alors que la libre circulation des personnes, qui facilite largement le travail frontalier, est l'un des piliers de la construction européenne et de sa vision du marché européen du travail :

La création de marchés du travail d'un caractère européen plus authentique – avec élimination des obstacles, réduction des coûts d'ajustement et des décalages de compétences – renforcera l'efficacité des marchés du travail de façon globale. Cette opération réduirait les pressions migratoires qui s'exercent sur ceux qui n'ont pas envie de bouger, tout en créant d'authentiques possibilités pour ceux qui souhaitent être mobiles¹¹.

¹⁰ Par exemple, les rapports moins hiérarchiques et plus horizontaux dans les entreprises suisses.

¹¹ Commission européenne, 2001, De nouveaux marchés européens du travail ouverts et accessibles à tous, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52001DC0116>, consulté le 26 juin 2016.

Van Houtum et van der Velde (2004) relèvent ainsi que la part des travailleurs frontaliers dans l'emploi local est très faible – moins de 0,2 % à l'échelle européenne – de même que la proportion des personnes en provenance des pays de l'UE et établies dans un autre pays de l'UE, par rapport à la population active. Selon eux, les objectifs et les attentes formulés par l'UE se résument à une approche rationnelle et utilitariste des individus et s'éloignent inexorablement des pratiques et des dispositions effectives des individus. Les attaches locales, les réticences au changement et l'indifférence – en quelque sorte constitutive de l'idée de frontière – manifestée à l'égard de ce qu'il se passe de l'autre côté de la frontière expliquent cette «immobilité». Les individus influencés par leur «*habitus* national» ne chercheraient pas à évaluer les opportunités sises de l'autre côté de la frontière : ce processus, rationnel ou non, ne serait possible qu'une fois le «seuil de l'indifférence» franchi (van Houtum et van der Velde, 2004). Néanmoins, une telle réflexion semble avant tout adaptée à des contextes où le travail frontalier n'est pas (encore) développé et/ou à des situations où les différentiels salariaux sont limités. Dans les contextes luxembourgeois ou suisse, le niveau des salaires est bien connu, et la plupart des habitants des régions frontalières ont dans leur réseau des individus travaillant de l'autre côté de la frontière, ce qui met ce «seuil d'indifférence» à un niveau extrêmement bas, voire inexistant. Si le concept de seuil d'indifférence n'est pas pertinent pour une analyse des déplacements liés au travail frontalier en Suisse ou au Luxembourg, il l'est beaucoup plus pour d'autres aspects de la vie quotidienne, comme la consommation, les loisirs ou encore le marché immobilier.

L'étude MKV-Empirica établit les facteurs «*pull*» et «*push*» qui permettent d'expliquer le travail frontalier : d'une manière générale, les auteurs notent qu'une mauvaise situation économique n'est pas un facteur suffisant pour stimuler le travail frontalier, en raison des obstacles à la mobilité transfrontalière, et que c'est seulement lorsque la situation économique est largement supérieure que les individus sont prêts à surmonter ces obstacles¹². Toujours selon la même étude, ces obstacles, à l'échelle européenne, sont liés en premier lieu à la langue ou au manque d'informations (sur les autorités compétentes, la transparence en matière de taxe ou sur la reconnaissance des diplômes), mais aussi à la taxation fiscale des frontaliers (parfois imposés double), à l'infrastructure de transports transfrontalière, à la reconnaissance des qualifications, aux droits sociaux (chômage, pensions, etc.), aux formalités administratives ou encore aux différences de mentalités.

3.3.1.B Les effets du travail frontalier sur l'emploi

Le travail frontalier a d'importantes implications à la fois sociales et économiques dans les territoires concernés. D'une manière générale, les aspects positifs du travail frontalier sont largement reconnus dans les sphères politiques, économiques, ainsi que,

¹² MKW, et Empirica. 2009. «Scientific Report on the Mobility of Cross-Border Workers within the EU-27/EEA/EFTA Countries». Munich, Sopron : European Commission DG Employment and Social Affairs.

dans une certaine mesure, par la population. Les travailleurs frontaliers constituent une main-d'œuvre indispensable dans les économies locales suisses, répondant aux besoins en termes de formation et de disponibilité. Une récente étude estime que, dans la région lémanique, un franc sur cinq est gagné par des travailleurs frontaliers (Pellizzari, Luzzi et Neacsu, 2016). Le constat est similaire dans le cas de la chimie bâloise : *« grâce aux frontaliers, les entreprises peuvent recruter une main-d'œuvre complémentaire qu'elles ne trouvent pas sur le marché local, ce qui leur permet d'accroître leur productivité et d'augmenter finalement les rémunérations de tous leurs employés »* (Flückiger et Perrin, 2005).

Pendant, dans la population, le travail frontalier fait peur et alimente un certain mécontentement. Une partie des habitants des régions les plus concernées par le phénomène ont l'impression de se faire « voler leur travail » par des personnes venant de l'étranger, même si les quelques études menées sur la question (voir ci-dessous) semblent indiquer que la présence des travailleurs frontaliers ne contribue pas au chômage. Si les frontaliers ont tant de succès sur le marché de l'emploi, c'est que leurs profils sont largement plus attrayants pour l'économie locale que les « Suisses » au chômage, ces derniers ne répondant pas toujours suffisamment aux besoins de l'économie (Kempeneers et Flückiger, 2012 ; Baruffini *et al.*, 2015). Dans une autre étude de l'Université de Genève, les chercheurs ont essayé de découvrir, lorsque les profils étaient similaires (grâce à l'envoi de faux CV), qui du frontalier ou du résident genevois serait préféré : il apparaît que les employeurs privilégient une main-d'œuvre locale (genevoise) dans la majorité des cas (Kempeneers et Flückiger, 2012). Cette dernière étude fait notamment écho aux critiques récurrentes sur la préférence que manifesterait certaines entreprises pour les frontaliers. Une étude tessinoise va dans la même direction, notant que l'impact de la présence des frontaliers sur le marché de l'emploi local et sur le niveau des salaires n'est pas observable statistiquement : cette étude a causé un tollé dans la région, puisque tant la gauche que la droite et les syndicats s'accordent à dire que le travail frontalier entraîne une série d'impacts négatifs (Baruffini *et al.*, 2015). Si les précédentes recherches ne soulignaient quasiment pas d'effets négatifs, une autre, menée dans l'Arc jurassien franco-suisse, est plus nuancée et déclare que des effets de substitution de la main-d'œuvre locale par des travailleurs frontaliers existent, de même qu'une tendance à un nivellement par le bas des salaires, notamment dans les secteurs non conventionnés (Crevoisier et Moine, 2006). En outre, à Genève, il est relevé que, d'une manière générale, les frontaliers sont moins bien payés (-5 %) (Flückiger et Perrin, 2005). De même, les cas de dumping salarial, où les frontaliers sont payés en dessous des minimas, ne sont pas rares, par exemple sous le couvert de faux indépendants ou de sous-traitants¹³. Des chercheurs tessinois relativisent l'impact du salaire plus bas que demanderaient les

¹³ Voir aussi : Union syndicale suisse à propos des mesures d'accompagnement : <http://www.uss.ch/themes/travail/mesures-daccompagnementlibre-circulation-des-personnes/article/details/les-mesures-daccompagnement-doivent-etre-appliquees-car-la-sous-enchere-menace/>, consulté le 15.05.2016.

frontaliers, car il ne s'agirait que d'un facteur secondaire dans le choix des recruteurs (Baruffini *et al.*, 2015). Que l'effet direct du travail frontalier sur le chômage en Suisse soit ou non observé, il reste que les frontaliers, l'immigration (européenne) et aussi la plus grande mobilité des Suisses à l'intérieur des frontières augmentent, d'une manière générale, la concurrence sur les marchés locaux du travail.

La question reste néanmoins très sensible en Suisse romande, notamment, et au Tessin où la tension est plutôt forte avec des partis politiques ouvertement anti-frontaliers, comme la Lega en Suisse italienne ou le Mouvement citoyen genevois. Le taux de chômage étant particulièrement « élevé » dans ces régions, l'indignation suscitée par l'importance quantitative des frontaliers n'en est que renforcée. Lors de la votation suisse visant à freiner « l'immigration de masse » (9 février, 2014), la question des frontaliers a joué un rôle important dans l'acceptation massive de la part des Tessinois (oui à 68 %). À Genève, dans l'Arc jurassien ou encore à Bâle, où le peuple a majoritairement refusé l'initiative, il est plus difficile de discerner l'influence de la question frontalière dans ce vote. Cette votation a mis en lumière une forte volonté de régulation de la part de la population vis-à-vis de la mobilité internationale, rendue possible par la libre circulation à l'échelle européenne. Au Tessin et dans plusieurs cantons romands (Genève ou Neuchâtel), diverses mesures sont discutées pour limiter les flux de frontaliers en provenance des régions limitrophes, via notamment la réinstauration de la préférence nationale (ou cantonale), supprimée par les accords de libre circulation des personnes. L'application de cette initiative n'a toujours pas été définie, tant sont grands les enjeux (européens) qu'elle soulève. Néanmoins, il est fort possible qu'elle ait une influence sur les frontaliers.

Du point de vue des frontaliers, Auburtin (2005) et Hamman (2005) relèvent la formation de comités de défense des intérêts des travailleurs frontaliers en raison des spécificités administratives liées à leur situation à cheval entre plusieurs réglementations juridiques nationales. Ces espaces d'incertitudes relèvent à la fois de la fiscalité (double imposition), des assurances sociales (relativement à l'assurance chômage, aux retraites), ou sont relatifs à la santé, notamment avec la réforme de l'assurance-maladie en France. Ces comités et ces syndicats ont une importance particulière, car les travailleurs frontaliers ne sont pas citoyens du pays où ils travaillent et n'ont aucune influence sur les lois qui encadrent leur activité professionnelle. D'une manière générale, il semble que les entreprises, les États et les individus jouent en quelque sorte avec ces différentes législations pour servir leurs propres intérêts ou, du moins, les défendre.

3.3.1.C Infrastructure de transport et mobilité transfrontalière

Dans les régions où le travail frontalier est le plus important, ces mobilités ont un impact sur le développement territorial local, notamment en ce qui concerne les questions de transport, de logement et d'urbanisation (le point suivant est dédié à la mobilité résidentielle).

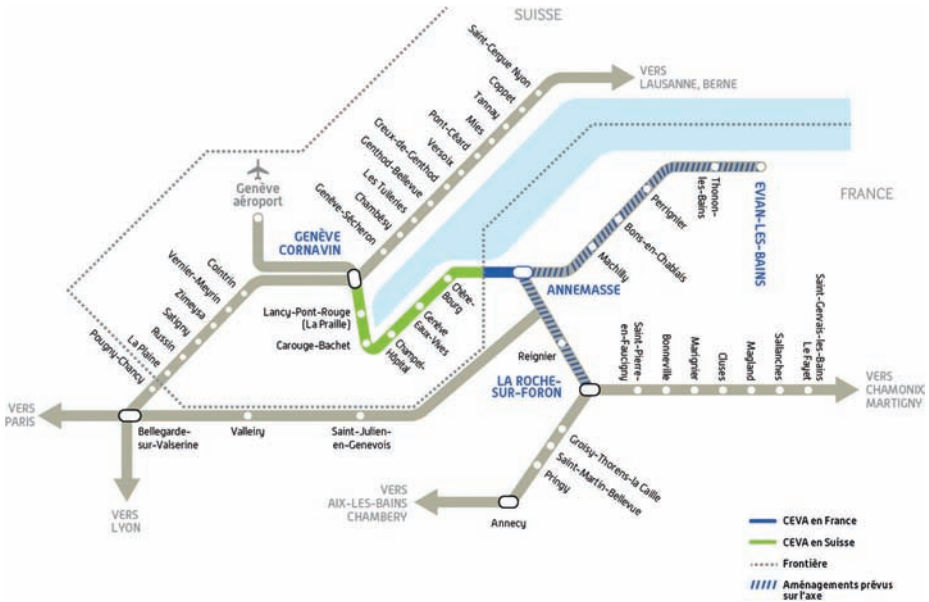
Le problème des infrastructures de transport dans les régions frontalières est en partie dû à la nature même de la frontière. Premièrement, les frontières correspondent dans une certaine mesure à des tracés naturels, comme des massifs montagneux ou des rivières. Ainsi, leur franchissement se voit compliqué pour ces raisons (ponts, tunnels, routes de montagne, etc.). Deuxièmement, ces infrastructures ont, d'une manière générale, été laissées de côté, en raison à la fois d'une plus faible demande – les frontières ouvertes telles que nous les connaissons actuellement sont un phénomène relativement récent – et des complications attachées à la mise en place de tels projets (aspects financiers, gouvernance) du fait de la présence de plusieurs pays (Rietveld, 2012).

Pour ces raisons, les voies de communication transfrontalière ne sont pas toujours développées de manière idéale, avec souvent pour résultat des liaisons de transports publics très limitées. Dans la région luxembourgeoise, Auburtin (2005) explique que la voiture est de loin le mode le plus utilisé par les frontaliers (environ 86% d'entre eux). Il décrit également les conditions de circulation, jugées proches de la saturation totale sur certains axes (auto-)routiers, de même que des difficultés dans l'aménagement de nouvelles lignes de transports publics. La périurbanisation de certains territoires frontaliers, comme nous le verrons par la suite, et l'absence d'aménagement du territoire commun entre le centre (pays 1) et la périphérie (pays 2) font de l'automobile le seul moyen de transport utilisé. La situation en matière de déplacement est également plutôt compliquée dans les régions genevoise et tessinoise et dans l'Arc jurassien franco-suisse, avec une part largement dominante de la voiture dans les déplacements à travers les frontières. Au Tessin, Vigani (2011) souligne plusieurs aspects contribuant à cette situation, comme l'absence de politique spécifique de réduction de l'usage de la voiture, les problèmes institutionnels, la fragmentation du territoire au niveau fonctionnel, l'absence de communauté tarifaire transfrontalière, ou encore une concentration de l'offre sur le trafic international (axe Milan-Zurich) aux dépens des transports régionaux et transfrontaliers. Dans l'Arc jurassien, comme le relèvent Crevoisier et Moine (2006), les points d'accès à la Suisse sont très chargés – certains tronçons en cœur de localité recevant jusqu'à 25 000 véhicules par jour –, ce qui entraîne l'apparition d'embouteillages considérables. La situation est d'autant plus compliquée que les liaisons en transports publics sont très limitées, sans parler de l'incompatibilité des systèmes de sécurité et du matériel roulant (ligne non électrifiée) sur certaines lignes, ce qui remet régulièrement en cause leur pérennité¹⁴. La question du financement et des problèmes de décalages institutionnels entre les deux pays ainsi que l'éloignement relatif des centres de décision (Berne et Paris) constituent également des obstacles.

Le nombre important de frontaliers dans certaines régions, couplé à un large usage de la voiture, contribue à créer de fortes tensions dans ces régions. Le trafic frontalier est source de nuisances pour la population locale (congestion, bruit, pollution, etc.). La complexité de la mise en place de projets transfrontaliers en vue

¹⁴ C'est le cas notamment sur la ligne La Chaux-de-Fonds-Morteau-Besançon.

Figure 3 : Tracé du Léman Express et son intégration dans le réseau de RER



Source : Site du Grand Genève.

de favoriser le report modal vers les transports publics explique en partie pourquoi la situation ne s'améliore que peu. Néanmoins, à Genève ou à Bâle par exemple (voir chapitre III, section 5), des efforts importants sont réalisés pour améliorer la mobilité et notamment les liaisons transfrontalières. Dans l'agglomération genevoise, un RER transfrontalier est en construction, de même que sont planifiées des lignes de trams ou de bus à haut niveau de service (voir figure 3). Le financement de ces infrastructures de mobilité à l'échelle de l'agglomération reste une équation complexe en raison de la nature transfrontalière de ces équipements. Les autorités suisses et genevoises sont ainsi amenées à financer des infrastructures qui ne se situent pas sur le sol helvétique, ce qui crée certains remous au niveau politique¹⁵.

3.3.2 Mobilité résidentielle dans les régions transfrontalières

Deux éléments principaux peuvent être observés à propos de la mobilité résidentielle dans les régions frontalières : la « mobilité interne », c'est-à-dire les mouvements en direction de la zone frontalière dans le but d'accéder (plus rapidement) aux emplois

¹⁵ En 2014, les Genevois ont refusé à 51,1 % de cofinancer cinq parkings relais en France voisine. Ce vote résulte d'un référendum lancé par le Mouvement citoyen genevois (MCG).

situés de l'autre côté de la frontière, mais sans pour autant aller s'y établir; et la «mobilité transfrontalière», qui elle implique que la personne s'installe dans le pays voisin (Auburtin, 2005).

Dans une recherche sur le Luxembourg et ses pays voisins, Costa et Eggerickx (2011) observent ces deux types de mobilité résidentielle, qui se distinguent d'ailleurs du point de vue spatial. D'une part, ils notent une forte attractivité de la province du Luxembourg (Belgique) pour les Belges eux-mêmes, qui s'y installent et travaillent de l'autre côté de la frontière (au Luxembourg). D'autre part, les cantons de l'Est et le Limbourg attirent quant à eux principalement des ressortissants des pays voisins (Allemagne, Pays-Bas) à la recherche de prix de l'immobilier moins élevés. Ces derniers continuent à travailler dans leur pays d'origine et deviennent de cette manière des frontaliers. D'une manière générale, cette attractivité entraîne une augmentation des prix du foncier et du coût de la vie dans la plupart de ces zones frontalières, mais est aussi bénéfique car ces mouvements résidentiels contribuent au renouvellement de la population de certaines régions frontalières en perte de vitesse, en partie en raison de leur situation périphérique.

Carpentier *et al.* (2011) rendent compte des logiques principales des déménagements des Luxembourgeois vers les pays voisins. Ce sont principalement des raisons immobilières, comme le prix (mentionné dans 85% des cas) et la volonté d'accéder à la propriété (54%) qui motivent ces déménagements – les prix étant nettement plus bas qu'au Luxembourg – ainsi que des raisons liées au coût de la vie (55%). Dans la mesure où ces personnes conservent dans la plupart des cas un emploi au Luxembourg, il en résulte une très forte hausse des distances domicile-travail parcourues (+ 142% en km) et de l'utilisation de la voiture qui passe de 68% à 83% (Carpentier, Gengler et Gerber, 2011). Il est vrai que les Luxembourgeois ne sont responsables que d'une petite partie de cette mobilité transfrontalière (environ 25%), et que la plupart de ces flux sont le fruit de ressortissants d'autres pays frontaliers (France, Allemagne, Belgique, etc.) retournant dans leur pays d'origine, mais qui gardent leur travail au Luxembourg. Une tendance similaire a été constatée dans l'Arc jurassien, où des Français allaient tout d'abord s'établir en Suisse, près de leur lieu de travail, puis dans un second temps retournaient en France pour profiter, entre autres, des avantages liés au statut de frontalier (Rérat *et al.*, 2011).

Dans la «Grande Région», l'essor du travail frontalier a des effets territoriaux bien visibles, notamment par une diffusion de l'urbanisation dans les communes rurales. Auparavant, limité aux zones très proches de la frontière, l'attrait du travail frontalier est tel que l'urbanisation s'étend de plus en plus, et les distances domicile-travail des frontaliers aussi (Bertrand, 2004). Vélasco-Graciet (2005) observe des logiques similaires dans la région basque, où la partie française autour d'Hendaye est devenue en quelque sorte une zone périurbaine de l'Espagne. Comme dans les exemples belges et luxembourgeois, les Espagnols établis en France gardent leur lieu de travail dans le Pays basque espagnol.

La situation suisse fait apparaître des similitudes avec celle observée dans le Grand-Duché, en raison de différentiels considérables de revenus et de prix de l'immobilier entre ce pays et ses voisins. Une étude menée dans l'Arc jurassien relève que les Suisses qui s'installent en France le font avant tout pour des raisons de prix, mais aussi en raison de possibilités de financement (il est plus facile d'emprunter en France) et de la disposition d'un terrain plus vaste pour des maisons individuelles (Rérat *et al.*, 2011). Ces mobilités sont liées à des situations particulières dans le parcours de vie, avec une prépondérance des familles recherchant un mode de vie périurbain, alors que dans les flux de Français vers les villes frontalières suisses, il s'agit davantage de jeunes valorisant un mode de vie urbain. Les auteurs notent toutefois que ce phénomène est de faible intensité dans la région et qu'il ne devrait *a priori* que peu se développer (Rérat *et al.*, 2011). Dans la métropole genevoise, les mobilités résidentielles transfrontalières sont assez faibles également, malgré la pénurie sur le marché du logement en Suisse (Thomas *et al.*, 2011).

À Genève comme dans l'Arc jurassien, la mobilité interne de Français s'installant à proximité de la Suisse pour y travailler exerce, en revanche, de forts impacts sur les territoires locaux, avec une forte croissance démographique. Dans l'Arc jurassien, celle-ci, concentrée initialement dans les centralités françaises locales (Pontarlier, Morteau), s'étend maintenant à la plupart des communes périurbaines de la région (Crevoisier et Moine, 2006). Cette présence a des conséquences territoriales importantes, en même temps qu'elle affecte la structure de la population, avec : 1) une forte amplitude des revenus entre les plus riches et les plus pauvres ; 2) une concentration des personnes à hauts revenus, surtout des actifs frontaliers, dans les couronnes des villes (maisons individuelles récentes) et une augmentation du nombre de maisons individuelles et de la périurbanisation ; 3) un renchérissement du foncier, produit de l'augmentation de la demande, et par extension une situation tendue sur le marché du logement (Crevoisier et Moine, 2006). Il existe ainsi des risques réels d'exclusion et d'inégalités sociales croissantes entre travailleurs frontaliers et non frontaliers, ce qui soulève de nombreux problèmes concernant la cohabitation des habitants de ces régions. Un calcul des revenus disponibles, entre frontaliers et non-frontaliers, montre un écart de près de 35 % en faveur des familles ayant (au moins) un travailleur frontalier et même de près de 42 % en faveur des célibataires frontaliers par rapport aux non frontaliers. À Genève, les mêmes problèmes se posent, mais de manière nettement plus exacerbée par une pénurie de logements généralisée. La région franco-valdo-genevoise est une des régions d'Europe qui a connu l'évolution démographique la plus forte au cours de ces dernières années (Thomas *et al.*, 2011). Les prix des logements suivent la même évolution, ils sont très élevés dans la région, et les biens sont rares (pénurie), ce qui a un fort impact sur les populations et contribue à renforcer la ségrégation sociale. Au travers du prix du logement, certaines tranches de la population les moins favorisées peuvent se voir reléguer dans certaines

zones de l'agglomération, ce qui implique des mobilités transfrontalières (vers la France) ou empêche l'accès à la Suisse pour les moins riches (Thomas *et al.*, 2011). Des logiques similaires sont à l'œuvre au Luxembourg, où les prix du logement empêchent les frontaliers les moins aisés qui y travaillent de venir s'y installer et poussent les Luxembourgeois les moins favorisés à aller habiter dans les pays voisins pour des raisons économiques également (Lord et Gerber, 2010).

Quatre résultats principaux émergent concernant la mobilité résidentielle dans les régions transfrontalières.

Premièrement, ces exemples soulignent que les mobilités résidentielles transfrontalières sont dans l'ensemble assez faibles, sauf dans certaines régions (ainsi au Pays basque). Malgré la grande proximité spatiale de deux territoires frontaliers voisins, force est de reconnaître que les différences d'ordre social, culturel, administratif, linguistique, etc., constituent un frein important à ces mobilités très particulières, engageantes socialement et « irréversibles » que sont les mobilités résidentielles. Ce type de mobilité demande d'importantes compétences et une large ouverture individuelle vers le transfrontalier pour pouvoir se réaliser.

Deuxièmement, l'effet des frontières sur les questions d'immobilier et de mobilité résidentielle se situe aussi (et peut-être avant tout) à l'intérieur des frontières nationales. Une grande partie des individus attirés par le travail frontalier s'efforcent de rester vivre dans leur pays de résidence au plus près de la frontière (en partie, pour éviter les difficultés susmentionnées). Cela nourrit une forte demande sur le marché immobilier, avec comme résultats une explosion des prix et un fort développement de l'urbanisation, souvent peu maîtrisé, avec pour corollaire un large usage de la voiture.

Troisièmement, la présence d'un grand nombre de frontaliers disposant souvent de revenus plus élevés que le reste de la population contribue à créer des inégalités entre frontaliers et non-frontaliers, ce qui suscite parfois certaines tensions entre les « locaux » et les « néofrontaliers » qui viennent du reste du pays (ou d'ailleurs). En outre, les mobilités résidentielles sont motivées ou limitées par des impératifs économiques, favorisant des logiques de ségrégation sociale et spatiale, dans la mesure où certains territoires ne sont pas accessibles financièrement.

Finalement, ces décalages nombreux entre lieu de domicile et lieu de travail, lieu de fiscalité et lieu de vie constituent des enjeux importants dans les territoires transfrontaliers, et bien souvent des deux côtés de la frontière. À quel pays ou à quelle collectivité incombe-t-il de prendre en charge les externalités liées au trafic, au développement urbain ? À qui sont dus les impôts ? Ces questions se posent aussi de manière intranationale à propos des pendulaires, mais, dans les régions transfrontalières, elles sont exacerbées et par conséquent plus visibles. À un niveau plus individuel, l'ouverture des frontières met en lumière des relations particulières entre les espaces de vie, de consommation, de travail, de fiscalité, etc., de chacun et le rapport que les individus entretiennent avec eux.

3.3.3 Achats, loisirs et pratiques de sociabilité

À côté du travail frontalier et des mobilités résidentielles dans les régions transfrontalières, une série de recherches se penche sur les pratiques d'achats et de loisirs. D'une manière générale, il semble que peu de ces études disposent de données récoltées spécifiquement dans ce but. Il s'agit souvent d'informations provenant de diverses sources – directement des magasins ou des destinations de loisirs, *via* des comptages de plaques étrangères dans les parkings, etc. –, ce qui montre la difficulté de disposer de données permettant de quantifier exactement la population concernée par ces pratiques.

Il faut toutefois relever que les pratiques transfrontalières, d'achats principalement, portent en elles une certaine ambiguïté. Si elles sont encouragées, parce que signe d'une bonne intégration entre les différentes parties composant une agglomération transfrontalière et parce qu'elles permettent des rencontres entre les habitants, elles n'en soulèvent pas moins de nombreux problèmes d'ordre économique. L'argent dépensé hors des frontières nationales n'est pas investi dans le pays de résidence, ce qui peut avoir des effets négatifs sur l'économie locale. En Suisse, l'enjeu est majeur, tant les pays voisins sont attractifs en termes économiques pour les produits de la vie quotidienne. La presse, plus que la recherche d'ailleurs, se fait largement l'écho de ces craintes. La *Tribune de Genève* peut titrer : « Vent de panique sur le commerce de détail suisse »¹⁶. Le *Blick* affirme, sur la base d'évaluation d'une chaîne de supermarchés, que le tourisme d'achat « coûte » 20 000 emplois au secteur commercial suisse¹⁷. Un journal bâlois décrit les « hordes » de Suisses déferlant dans les magasins allemands et mettant ainsi certaines villes frontalières dans une situation proche de l'« effondrement »¹⁸. Certes, la situation est particulière en Suisse, mais de telles craintes sont partagées dans plusieurs régions. La recherche en marketing s'est intéressée aux questions de frontières, notamment sous cet angle, au travers du phénomène d'« *outshopping* », c'est-à-dire au fait de faire ses achats hors de sa commune/agglomération de domicile et, plus particulièrement, hors des frontières nationales (« *outshopping* » transfrontalier) (Guo, Vasquez-Parraga et Wang, 2006). Ces recherches en marketing visent souvent – au-delà d'une meilleure compréhension des comportements d'achats des individus – à évaluer les potentiels de développement pour le secteur commercial et les (possibles) « fuites » (« *leakages* ») vers d'autres communes situées dans les pays voisins. Dans certaines zones, le tourisme d'achat représente des sommes conséquentes : les acheteurs

¹⁶ Thöni T., TDG, 18 avril 2016, Vent de panique sur le commerce de détail suisse, <http://www.tdg.ch/economie/vent-panique-commerce-detail-suisse/story/27188677>, consulté le 16.06.2016.

¹⁷ Gnehm Claudia, Blick, Einkaufs-Tourismus kostet 20 000 Jobs in der Schweiz, <http://www.blick.ch/news/wirtschaft/hochrechnung-der-migros-einkaufs-tourismus-kostet-20000-jobs-in-der-schweiz-id2121974.html>, <http://www.blick.ch/news/wirtschaft/hochrechnung-der-migros-einkaufs-tourismus-kostet-20000-jobs-in-der-schweiz-id2121974.html>, consulté le 15.06.2016.

¹⁸ Oppliger Matthias, 26, mai 2015, Tageswoche, *Kaufen bis zum Kollaps – in Lörrach und Weil wächst der Unmut*, http://www.tageswoche.ch/de/2015_21/basel/688737/, consulté le 15.06.2016.

mexicains ont dépensé près de 6 milliards de dollars dans l'économie de la ville de San Diego (achats, loisirs et services en tout genre) (Murià et Chávez, 2011), les habitants de Hong Kong près de 3,5 milliards de dollars dans la province chinoise voisine de Guangdong (Lau, Sin, et Chan, 2005) et, en Suisse, il s'agirait de près de 5 milliards de francs qui auraient été dépensés dans les zones frontalières du territoire helvétique en 2013¹⁹.

Les paragraphes suivants décrivent quelques études portant sur les pratiques transfrontalières et sur les principales logiques à l'œuvre. Spierings et van der Velde (2013) enquêtent sur les pratiques d'achat dans l'Eurorégion Rhine-Waal entre l'Allemagne et les Pays-Bas. Dans la partie allemande, environ trois quarts des habitants se sont rendus de l'autre côté de la frontière pour faire des achats contre environ 40 % des Néerlandais qui se sont rendus en Allemagne. Dans les deux cas, les motifs principaux avancés sont le prix et l'offre différente, mais des différences apparaissent entre les deux pays. Alors que les Néerlandais avancent davantage des motifs économiques et rationnels, les Allemands sont davantage attirés par des aspects «subjectifs» ou socioculturels, comme la qualité, l'accueil ou l'atmosphère : les plus grandes villes de la région se trouvant aux Pays-Bas, elles attirent davantage par leur offre plus diverse. Au contraire, l'effort à investir (en temps et en distance), le manque de connaissances sur l'offre ou encore une certaine indifférence (pas de besoins spécifiques) sont les freins le plus souvent mentionnés. Le point fort de cette recherche réside dans son approche théorique et, notamment, dans l'utilisation du concept d'*(un)familiarity*. Il est souvent mentionné que dans les interactions transfrontalières, la «familiarité» avec les lieux situés de l'autre côté de la frontière – où l'on retrouve certaines similitudes dans les us et coutumes, l'atmosphère, etc. – représente un avantage, car elle permet à l'individu de se sentir à l'aise dans des endroits inconnus. Néanmoins, l'«*unfamiliarity*» peut être également attractive, car elle promet des nouvelles expériences, un certain exotisme. La frontière mexicaine représente de manière archétypique cet exotisme empreint de passion, d'excitation, de liberté et de vice ; elle est d'ailleurs un thème récurrent dans la culture populaire (notamment au cinéma) (Martinez, 1994). Si les différences et les barrières sont trop grandes, en lien avec des usages différents, des lois différentes, en raison de trop grandes barrières linguistiques, etc., les individus seront «trop effrayés» ou bien l'investissement social, émotionnel, financier, voire temporel, sera trop grand par rapport aux bénéfices attendus, et il en résultera de l'immobilité. Au contraire, si les opportunités sises de l'autre côté de la frontière sont trop familières, elles perdront de leur attractivité. À long terme, les auteurs observent qu'au travers de leurs pratiques, les individus se familiarisent avec l'offre transfrontalière, jusqu'à ce que, pour certains, son attractivité liée à la nouveauté et à l'exotisme disparaisse (Spierings et van der Velde, 2013).

¹⁹ GfK Switzerland : Achats à l'étranger 2014.

Dans le Pays basque franco-espagnol, Guereño-Omil *et al.* (2013) évaluent à environ trois quarts la part des habitants qui se sont rendus au moins une fois de l'autre côté de la frontière pour des loisirs ou pour des achats durant l'année précédant l'enquête. Les auteurs mettent en lumière les motivations et les freins principaux. Le manque de temps, le manque de connaissances locales et linguistiques, le manque de capacités à être mobile (pour les plus âgés), mais aussi les ressources financières trop faibles pour certains limitent les pratiques à l'échelle transfrontalière. La question financière est toutefois aussi source de motivation, puisque les achats, moins chers dans le pays voisin, mais aussi les sorties (bars, discothèques) dans la partie espagnole encouragent les Français à passer les frontières.

À propos de la Suisse, Bolzman et Vial (2007), s'intéressant plus spécifiquement aux frontaliers, observent que seuls 22 % des frontaliers ne pratiquent pas la partie suisse de la région franco-valdo-genevoise dans ce cadre, 46 % d'entre eux ont une pratique transfrontalière modérée et près d'un tiers s'y rend fréquemment. Les auteurs relèvent que Genève est particulièrement prisée pour ses infrastructures culturelles (musées, théâtres, salles de spectacle). Concernant les achats, 57 % des frontaliers consomment des produits en Suisse (les vêtements sont les produits les plus achetés). La recherche menée dans l'Arc jurassien par Dubois et Rérat (2012) sur les habitants français (frontaliers et non-frontaliers) met aussi en lumière d'importantes pratiques transfrontalières. Entre 60 % et 70 % des Français de la région se rendent sur le territoire helvétique pour des activités de plein air, pour fréquenter des bars ou des restaurants ou pour aller à la piscine. De même, près de 60 % d'entre eux consomment en Suisse, notamment des produits alimentaires, mais aussi des vêtements ou des articles de sport, et ce malgré le coût des produits en Suisse. Ces deux recherches mettent en évidence le fait que le prix (en lien avec le taux de change) n'est pas, et de loin, l'unique déterminant des pratiques. Ces études montrent que la proximité, la commodité ainsi que la routinisation, les habitudes ou la socialisation secondaire ont également une grande influence. Une partie des différences dans les pratiques des frontaliers et des non-frontaliers se jouent sur ces questions, dans la mesure où les premiers ont davantage de contacts et de connaissances récoltés directement auprès de leurs collègues suisses. Pour les loisirs ou pour les achats qui ne peuvent pas être réalisés en France, les villes suisses sont attractives pour les frontaliers et pour les non-frontaliers, ce qui met en lumière la constitution d'un espace fonctionnel, malgré la présence de frontières nationales.

Les pratiques transfrontalières mentionnées ci-dessus vont contribuer à faire évoluer le potentiel d'accueil du territoire, avec par exemple de nouveaux centres commerciaux ou des stratégies pour influencer ces pratiques, qu'il s'agisse de les freiner ou de les développer. En retour, cette offre va participer à l'évolution de ces pratiques, dans un schéma d'influence mutuelle des territoires et des pratiques. Ainsi, de nombreuses activités ne doivent leur présence qu'à leur situation à la frontière. Ainsi, avec l'ouverture du pont entre le Danemark et la Suède, des centres commerciaux se sont implantés aux deux entrées de l'ouvrage, espérant capter les

consommateurs en provenance des pays voisins (Bygvrå et Westlund, 2005), même si l'augmentation n'a pas été aussi forte qu'espérée. L'intérêt financier d'acheter des produits dans les pays voisins n'est pas aussi grand qu'il pourrait l'être entre le Danemark et l'Allemagne (produits alimentaires, alcool). Cependant, les achats dans la région de l'Øresund (Copenhague-Malmö), concernent davantage de biens et services et intègrent également des pratiques de loisirs. Entre la Norvège et la Suède, la stabilité des pratiques des consommateurs norvégiens chez leurs voisins suédois a contribué à faire évoluer la structure commerciale, qui est passée des petits commerces aux grandes surfaces, mais plus largement à augmenter la part des services dans l'économie locale (Karlsson et Lindgren, 2010). Les auteurs relèvent également que la frontière permet de renverser le sens «logique» des pratiques d'achats, en ce sens que ce sont les habitants d'une métropole (Oslo) qui se déplacent pour consommer dans des petites villes (en Suède) et non le contraire. C'est également ce que l'on peut constater dans la région bâloise (ou genevoise), où les habitants de Bâle se rendent dans la «périphérie voisine» pour consommer, comme nous le verrons dans la partie analytique. Dans la métropole transfrontalière lilloise, c'est le développement d'échoppes de souvenirs ou de cafés/restaurants de l'autre côté de la frontière qui donne à celle-ci une présence matérielle, mais aussi celui de boîtes de nuit, des bars et des maisons closes en Belgique (pour profiter des différentiels de législation entre les deux pays) qui s'observe, sous l'influence de fortes pratiques transfrontalières. Timothy (1995) relève que les frontières sont des destinations touristiques en soi : elles permettent en quelques pas de passer d'un monde à un autre, ce qui fascine souvent les individus. Les frontières sont ainsi parfois marquées par des monuments, des parcs, etc., qui attirent de nombreux touristes. Il note également que certaines activités se localisent à proximité de la frontière (pas nécessairement nationale), comme les casinos ou encore les centres d'accueil touristiques (les «*welcome centers*»).

3.3.4 Identités, représentations et réseaux sociaux transfrontaliers

Pour terminer ce tour d'horizon des travaux portant sur le lien entre les individus et les frontières, intéressons-nous aux questions d'identité, de représentations et de réseaux sociaux. D'une manière générale, l'identité (transfrontalière) est souvent concomitante de pratiques, qu'elles soient sociales ou spatiales, voire de liens virtuels ou de pratiques discursives. L'identification à un territoire ne peut se faire sans liens avec celui-ci : les recherches présentées ci-dessous le montrent. Par ailleurs, dans presque toutes les recherches menées sur la frontière, une partie des pratiques, ou plutôt de leur absence et de leur faiblesse, est expliquée par une résistance induite par la frontière, une barrière mentale, souvent invisible et symbolique : «*they [the borders] are as much perceived in our mental maps and images as they are visible manifestation of concrete walls and barbed-wire fences*» (D. Newman, 2006, 146).

Avant toutefois de traiter de la question des identités dans les régions transfrontalières, il est nécessaire de rappeler l'importance cruciale des frontières

nationales dans la création des identités nationales. Une des quatre fonctions de la frontière, mentionnée plus haut, est justement de contribuer à la création et à la consolidation de l'identité nationale par ses fonctions de marquages de la souveraineté, de contrôle et de protection. L'identité se construit au travers de la différence et de la distinction qu'instituent les frontières nationales (D. Newman et Paasi, 1998). Les médias, l'école – « *the pedagogy of space* », via ses manuels historiques et ses atlas – sont d'une importance capitale dans la construction et la reproduction des discours sur le « nous » [*we*] et sur les « autres » [*the Other*] propres aux questions de frontières et de nations (Paasi et Prokkola, 2008). Ces auteurs ajoutent que les frontières sont un élément discursif crucial dans la constitution de l'identité nationale et qu'elles se manifestent au travers des idéologies ou de certains événements particuliers, comme les parades militaires, les jours « nationaux », ou encore dans l'iconographie nationale. Par ailleurs, la disparition des frontières physiques ou, du moins, leur perte d'importance, ne signifie pas pour autant la disparition ou l'hybridation des identités nationales au profit d'identités transfrontalières ou transnationales ; la plupart des individus gardent de forts liens ethniques ou nationaux (D. Newman et Paasi, 1998 ; D. Newman, 2006).

D'un point de vue empirique, Paasi et Prokkola (2008) se sont penchés sur ces questions d'identités dans une région transfrontalière, entre la Suède et la Finlande, analysant des projets de coopération menés par les habitants. Ils observent que la distance mentale reste forte entre les deux communautés ; de plus, la plupart des habitants continuent de s'identifier avant tout avec leur pays de résidence. Durant leurs interviews sur des projets divers (culturels, festifs, économiques) mis en place par les habitants de la région, ils observent que les stéréotypes, les descriptions de « manières de faire » nationales sont très fréquemment utilisés pour parler des « autres » et s'en distinguer, mais pas nécessairement de manière négative. Ils relèvent également que le « nous », c'est-à-dire Suédois et Finlandais, est rarement employé dans le discours relatif à ces projets, et les tâches à accomplir sont souvent réparties nationalement : les Suédois s'occupent de telle tâche, les Finlandais de telle autre, en général uniquement sur leur territoire. En outre, pour les personnes impliquées dans ces projets, il est fondamental qu'aucun des deux côtés ne soit avantagé par rapport à l'autre : le bénéfice doit être mutuel. Le contraire pourrait compromettre les bonnes relations qui les unissent. L'exemple déjà mentionné du refus lors d'un vote des citoyens genevois de financer des infrastructures situées sur le sol français va également dans le même sens ; il témoigne d'une crainte que les « autres » soient avantagés.

De Fátima Amante (2013) revient sur la construction de l'identité transfrontalière dans deux régions entre le Portugal et l'Espagne, l'une rurale, l'autre urbaine. Dans la première, les liens transfrontaliers ont toujours été beaucoup plus forts, notamment à travers la contrebande, qui florissait pendant la présence des régimes autoritaires dans ces deux pays. Ces passages, souvent illégaux, font partie du discours de la mémoire collective et participent à la construction d'une identité transfrontalière. Dans la

seconde région, plus urbaine, les relations portent avant tout sur du shopping de loisirs et, contrairement au premier cas, les relations sociales sont beaucoup moins fortes. Badajoz, une ville espagnole, attire les Portugais, bien au-delà de la zone frontière. Pour ceux qui résident dans la région frontalière, être habitant de la frontière veut dire être à l'aise de l'autre côté de la frontière, pouvoir communiquer facilement en espagnol, connaître les bons plans, etc. Il s'agit d'un élément important de l'identité locale. Cependant, l'auteure note que si pour les personnes qui viennent de loin, les frontières peuvent être des artefacts obsolètes, en revanche pour ceux qui la vivent au quotidien, la frontière reste un élément important (de Fátima Amante, 2013).

Entre les États-Unis et le Mexique, les questions d'identité et de cultures propres au territoire transfrontalier sont particulièrement prégnantes (Martinez, 1994; Dear et Burridge, 2005). Ces questions identitaires et culturelles se construisent sur un socle important d'habitants vivant de l'autre côté de la frontière. Tant la présence d'Américains au Mexique – ils sont environ 100 000 par exemple en Basse-Californie, attirés entre autres par des prix de l'immobilier bon marché – que celle des Mexicains aux États-Unis (en plus des travailleurs frontaliers) – dans certaines zones proches de la frontière (aux États-Unis), les Mexicains représentent jusqu'à 80 % de la population locale – rendent le terrain très fertile pour des hybridations culturelles et identitaires. À côté du « *spanglish* », langue qui mélange l'espagnol et l'anglais et est utilisée par certaines radios ou télévisions, mais aussi en marketing, cette culture hybride s'affirme également dans les produits présents dans les supermarchés des deux pays et *via* le modèle suburbain californien qui se diffuse au Mexique parmi les plus aisés. Ces forts liens entre les deux pays et les deux cultures suscitent à la fois des réactions positives, avec par exemple le développement d'écoles bilingues, mais aussi certaines crispations de la part des « Anglo », voire des immigrants mexicains assimilés de longue date, notamment en raison de la forte immigration et d'une crainte de la perte d'identité « états-unienne ». Cette hybridation se retrouve également dans le domaine de l'art avec une esthétique post-frontière chez certains artistes (voir image 1) (Dear et Burridge, 2005).

Dans une approche plus quantitative, Eaux et Gerber (2008) questionnent les attachements spatiaux (multiples) des frontaliers travaillant au Luxembourg. Pour les auteurs, l'attachement au lieu nécessite des relations sociales – des pratiques spatiales, mais aussi un engagement social (amis, associations, etc.) – et revêt également une dimension identitaire et symbolique, ce qui nécessite une certaine adéquation entre les caractéristiques du pays et les valeurs de l'individu. Mis à part quelques différences entre les régions enquêtées, la plupart des frontaliers sont attachés au bassin de vie transfrontalier. Les auteurs relèvent que : 1) plus la distance est grande entre le domicile et le lieu de travail, plus l'attachement au territoire transfrontalier est faible ; 2) avoir des amis au Luxembourg ou parler le luxembourgeois augmente l'attachement, de même que la satisfaction de l'emploi ; 3) enfin, de manière intéressante, pratiquer le territoire luxembourgeois (achats, loisirs, etc.) n'a pas d'effet sur l'attachement.

Image 1 : Œuvre-performance par-dessus la frontière de Javier Téllez, lors du festival Insite, organisé à Tijuana



Source : Site du Festival Insite, <http://insite.org.mx/wp/en/insite/>, consulté le 24.06.2016.

Dans la région de l'Øresund, entre la Suède et le Danemark, Bucken-Knapp (2001) observe un très fort décalage entre les Danois, peu intéressés par la région transfrontalière, et les Suédois qui le sont beaucoup plus. Cependant lorsqu'on leur demande s'ils seraient intéressés par le fait de travailler de l'autre côté, plus de la moitié des Danois et deux tiers des Suédois répondent positivement. En outre, environ la moitié des habitants de la région seraient intéressés par l'idée d'aller habiter de l'autre côté. Bien que les prix de l'immobilier soient effectivement largement moins élevés du côté suédois, il est tout de même étonnant que les Danois soient prêts à aller y habiter sans y être vraiment attachés. La relation avant tout fonctionnelle et économique que l'on peut observer pour certaines pratiques transfrontalières de travail, d'achats, voire de loisirs, semble pouvoir l'être aussi pour la mobilité résidentielle. Cela indique également que les contraintes liées à un déménagement transfrontalier sont ici évaluées comme faibles.

Au sujet des relations sociales, si quasiment tous les auteurs relèvent qu'elles sont cruciales pour la création d'identités transfrontalières et garantes de bonnes relations entre les deux côtés, Paasi et Prokkola (2008) précisent que bien souvent les réseaux sociaux s'arrêtent à la frontière, compliquant par exemple la mise en place de projets communs ; peu les ont quantifiés. Dans les études précédemment citées, les chercheurs relèvent également que l'histoire des territoires frontaliers est souvent marquée par des mariages liant les villages et les individus : il s'agirait d'ailleurs d'un bon indicateur des relations sociales et des pratiques transfrontalières (Hamez, 2005). Dans l'étude de Bolzman et Vial (2007) sur les frontaliers de la région franco-valdo-genevoise, il apparaît qu'un peu moins d'un tiers des frontaliers ont un réseau d'amis

transfrontalier, que 21 % ont de la famille des deux côtés de la frontière (5 % n'ayant de la famille qu'en Suisse) et que 30 % font partie d'associations dans les deux pays. Dans l'Arc jurassien franco-suisse, plus de la moitié des frontaliers déclarent avoir des amis des deux côtés de la frontière, et les non-frontaliers (actifs ou non) sont environ un quart à voir des amis de l'autre côté de la frontière (Dubois et Rérat, 2012). Ce résultat peut paraître élevé, mais nombre d'entre eux ont travaillé, à un moment ou à un autre de leur carrière, en Suisse ou sont en couple avec un(e) frontalier(ère).

II. MÉTHODOLOGIE

1

HYPOTHÈSES ET QUESTIONS DE RECHERCHE

La mobilité occupe désormais une place importante dans notre société et dans le quotidien des individus : on se déplace davantage, plus loin, plus vite et le quotidien se pense non plus à l'échelle du quartier ou de la commune, mais de l'agglomération, voire entre différentes agglomérations ou au-delà des frontières nationales. Plus largement, les individus semblent plus libres dans leurs choix et moins déterminés par leur provenance sociale dans leur manière de vivre. Cela se matérialise, entre autres, dans des rapports différenciés à l'espace et dans la mise en place de modes de vie singuliers qui traduisent les aspirations, les préférences, mais aussi les compétences et les ressources dont disposent les individus. Ceux-ci bénéficient d'une marge de manœuvre plus ou moins grande dans le déploiement de leurs modes de vie, influencée non seulement par leurs caractéristiques individuelles (revenu, formation, âge, etc.), par leur potentiel de mobilité, mais aussi par les caractéristiques du territoire. Celui-ci offre certaines « prises », mais conditionne et limite également les possibilités.

Si la mobilité contribue à redéfinir les configurations des territoires, elle redessine également le mode de vie des individus. À ce titre, la mobilité est devenue indispensable à l'insertion dans le monde du travail, toujours plus précaire et exigeant davantage de flexibilité, mais aussi pour s'insérer socialement (Boltanski et Chiapello, 1999; Bacqué et Fol, 2007; Urry, 2007b) : tous les individus ne sont pas mobiles ou, du moins, pas de la même manière, ce qui est une source d'inégalités potentielles. La motilité (Kaufmann, Bergman et Joye, 2004) permet d'aborder les différences interindividuelles dans le potentiel de mobilité. Ce concept est construit, nous l'avons vu, autour des accès individuels (à l'offre, c'est-à-dire au réseau de transport, mais aussi à l'information), des compétences (nécessaires à l'utilisation de l'offre) et de l'appropriation (de l'offre, c'est-à-dire les projets de mobilité).

La mobilité quotidienne et, par extension, les territoires s'affranchissent dans certains cas des frontières nationales et se déploient à l'échelle transfrontalière. Au cours de ces dernières décennies, les frontières ont vu leurs fonctions évoluer profondément, vers une ouverture plus grande qui a permis le développement de régions transfrontalières. Dans ces conditions, la frontière peut devenir une ressource. Par ses fonctions de barrière et de pont, qui séparent et qui relie, la frontière peut produire des territoires dont le potentiel d'accueil est particulièrement riche et diversifié. Les régions frontalières présentent ainsi de nombreuses différences, inégalités et asymétries : plus celles-ci sont importantes, plus l'étendue des activités (notamment illégales) et des opportunités possibles est grande (Anderson et O'Dowd, 1999). Les nombreuses et diverses pratiques transfrontalières évoquées dans le chapitre précédent illustrent l'utilisation des ressources situées à l'échelle transfrontalière. Toutefois, la frontière ne constitue pas une ressource pour tout le monde, certains la percevant plutôt comme une menace ou une contrainte (O'Dowd, 2002 ; Paasi et Prokkola, 2008). Plus encore, tous les individus ne cherchent pas à saisir les opportunités offertes par la frontière, par manque d'informations, de compétences (linguistiques par exemple), d'infrastructures de transport pour y accéder ou parce que les opportunités ne sont pas jugées suffisamment attrayantes (qualité/diversité de l'offre, prix/salaire, etc.). L'ouverture « physique » des frontières ne signifie donc pas qu'elles n'existent plus : elles continuent de jouer un rôle important dans la vie quotidienne des individus, tant dans leurs pratiques que dans leurs représentations (Paasi, 1996 ; van Houtum et van der Velde, 2004 ; D. Newman, 2011). Le rapport à la frontière et aux opportunités offertes est individuel : il dépend des intérêts de chacun, de sa situation et de ses relations sociales (Wallman, 1978 ; Berg et van Houtum, 2003).

Cet ouvrage se propose de mobiliser le concept de motilité qui permet, on l'a dit, d'analyser l'utilisation différenciée des ressources produites par la frontière, ainsi que le déploiement de modes de vie multiples à différentes échelles. Cette notion permet de considérer le rapport à la frontière entretenu par les acteurs et, par extension, leur mode de vie. Le franchissement de la frontière ou, au contraire, le cantonnement au territoire national influence la spatialité du mode de vie des individus. En combinant des éléments relatifs à l'offre (de transports), aux compétences et aux projets de mobilité, la motilité permet d'approcher, avec un seul outil, divers freins à la mobilité transfrontalière observés dans la recherche tels que le manque d'accessibilité, le manque d'informations ou encore l'indifférence portée aux territoires situés au-delà des frontières nationales. Plus largement, la motilité permet également de prendre en compte et d'analyser les passages des « autres frontières », linguistiques, sociales ou culturelles.

Les recherches existantes sur les habitants des régions transfrontalières portent en général sur l'un ou l'autre des aspects de la vie quotidienne – le travail frontalier, les identités, le tourisme d'achat, etc. –, mais n'adoptent que rarement une approche multidimensionnelle sur le mode de vie en traitant ces différents éléments ensemble. De plus, les recherches se limitent souvent à une seule population (par exemple les frontaliers) et/ou à un seul côté de la frontière (par exemple les Français ou les Suisses, mais pas les deux ensemble).

En nous appuyant sur les conceptualisations précédentes (entre autres : Kaufmann, Jemelin et Guidez, 2001 ; Hradil et Spellerberg, 2011 ; Thomas, 2013), nous nous pencherons sur le mode de vie et sur sa spatialité et, plus spécifiquement, sur trois dimensions qui le composent : 1) les pratiques de mobilité (pratiques modales, travail, loisirs, achats) ; 2) les pratiques de sociabilité (localisation, type et fréquence des contacts) ; 3) les attitudes vis-à-vis de l'espace, entre autres les questions d'attachement aux espaces et d'identité. De plus, nous tiendrons compte de l'ensemble de la population d'une agglomération transfrontalière, que ces habitants soient frontaliers ou non, qu'ils vivent d'un côté ou de l'autre de la frontière.

Une telle approche multidimensionnelle de la vie quotidienne dans les régions transfrontalières permettra d'identifier l'influence des frontières et, notamment, les conséquences de leur ouverture sur les individus et sur les territoires. L'impact de ces mouvements à travers les frontières est en effet perçu de manière négative dans certaines régions et, par manque de données, la recherche s'est jusqu'à présent peu intéressée à ces questions. En analysant le mode de vie des habitants – leurs conditions de vie, leurs pratiques de mobilité, etc. –, il est possible de mieux comprendre les enjeux auxquels font face ces régions transfrontalières.

Au vu des éléments présentés dans les parties précédentes, nous proposons d'organiser notre recherche autour d'une question principale et de trois hypothèses :

Quelle est l'influence de la frontière nationale, en tant que limite institutionnelle et juridique et facteur de différenciation social, culturel et économique, sur les modes de vie des individus dans les agglomérations transfrontalières ?

H1: Selon les rapports qu'entretiennent les habitants avec la frontière et avec les opportunités qu'elle offre, des modes de vie spécifiques au contexte transfrontalier se créent. Selon le mode de vie, la mobilité quotidienne des habitants se pense à différentes échelles.

H1.1 : L'échelle du mode de vie se déploie avant tout à l'intérieur des frontières nationales pour la plupart des individus.

H1.2 : Les dimensions du mode de vie peuvent être indépendantes les unes des autres : cela signifie que la spatialité peut être différente pour chaque dimension (mobilité quotidienne, réseaux sociaux et attitudes), de même que l'effet des diverses influences personnelles ou territoriales mentionnées ci-dessous.

H2: Les modes de vie et les échelles auxquelles ils se déploient sont influencés par la motilité des habitants et par leurs caractéristiques sociodémographiques (ressources et contraintes individuelles).

H2.1 : Certains habitants peuvent tirer un avantage des opportunités produites par la frontière et d'autres non. Pour ces derniers, la frontière est synonyme d'obstacle ou d'indifférence.

H2.2: La composante transfrontalière du mode de vie peut avoir un impact sur les ressources individuelles positives (en termes de profit économique par exemple) ou engendrer certaines contraintes supplémentaires.

H3: Le territoire, au travers de son potentiel d'accueil, et les frontières immatérielles (institutionnelles, culturelles, sociales, linguistiques) ou matérielles (distance, système douanier, etc.) qui le traversent exercent une influence sur le mode de vie. Cette influence varie en fonction des ressources et des contraintes individuelles.

H3.1: Le territoire a une influence avant tout sur la dimension fonctionnelle du mode de vie et, notamment, sur les pratiques modales.

H3.2: Malgré l'ouverture des frontières, le pays de résidence est un facteur clé de différenciation des modes de vie.

2

DESIGN DE LA RECHERCHE

Pour répondre à notre questionnement, nous avons mis en place un dispositif méthodologique mixte, combinant une approche quantitative et une approche qualitative, ainsi que des données contextuelles²⁰. Ces dernières années, les méthodes mixtes, qui combinent au moins un élément quantitatif et un élément qualitatif, ont connu un développement important dans la recherche, notamment en sciences sociales, et représentent une troisième voie hybride, à côté des approches mono-méthodes qualitatives et quantitatives. D'une manière générale, les méthodes mixtes permettent de dépasser les faiblesses des deux approches pour n'en garder que le meilleur (Bergman, 2008). Les principaux avantages des méthodes mixtes sont (Bryman, 2008 ; Tashakkori et Teddlie, 2008 ; Johnson, 2014) :

- La triangulation des données, dans la mesure où les deux méthodes (qualitative et quantitative) peuvent être combinées pour vérifier que les résultats vont dans le même sens.
- Une appréhension plus large et complète du phénomène, en utilisant des données de différents types.
- L'utilisation des éléments qualitatifs dans le but de développer et de construire des instruments ou des outils de mesure, comme un questionnaire pour la partie quantitative.
- L'utilisation de l'une des deux approches pour faciliter l'échantillonnage de l'autre.
- La génération de nouvelles hypothèses à l'aide d'une des deux méthodes, puis leur confirmation avec l'autre.

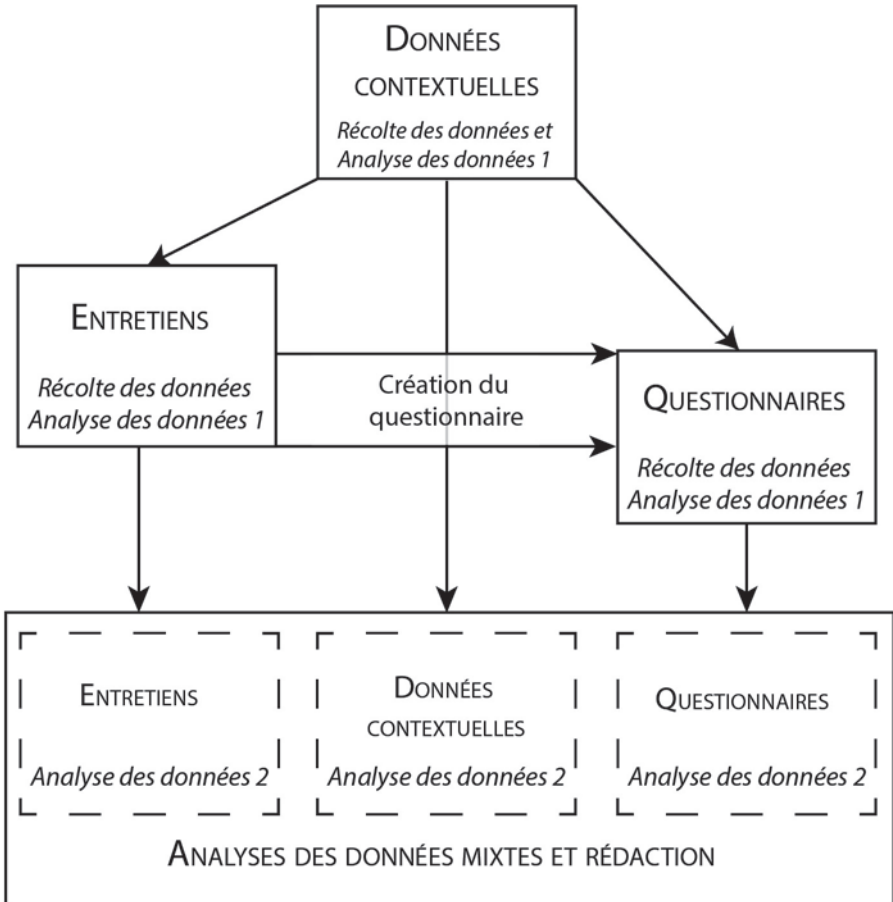
²⁰ Cette présentation méthodologique est une version résumée de celle fournie dans le manuscrit original de notre thèse ; pour plus de détails, voir Dubois (2017b).

Dans notre recherche, le choix de réaliser une enquête quantitative *ad hoc* tient principalement au manque de données uniformisées à l'échelle transfrontalière et portant sur les modes de vie. Les enquêtes de mobilité à l'échelle nationale passent à côté de certaines pratiques à cette échelle, et elles n'abordent que certains aspects du mode de vie. Par conséquent, ces enquêtes existantes ne permettent pas de répondre à notre questionnement, ce qui rend nécessaire la réalisation d'une enquête spécifique. Il est vite apparu, cependant, que pour développer au mieux l'enquête quantitative, l'apport d'une phase qualitative en amont, comme une aide à la conception, était indispensable. Dans une approche mixte, les entretiens présentent aussi plusieurs avantages lors de l'analyse, qu'il s'agisse de confirmer les résultats, d'apporter des pistes explicatives ou encore d'offrir une vue plus large et compréhensive du phénomène observé. Plus spécifiquement, nous pouvons dire de notre dispositif qu'il est « séquentiel exploratoire » (Creswell, Plano Clark et Garrett, 2008), c'est-à-dire que la phase qualitative se situe en amont du quantitatif (avec une dominante quantitative). En plus des éléments qualitatifs et quantitatifs, nous avons mobilisé des données territoriales qui comportent aussi bien des éléments quantitatifs (cartographiques, statistiques) que qualitatifs (avis d'experts, littérature grise, articles de presse, etc.). D'un point de vue temporel, la récolte des données contextuelles et leur analyse se sont étalées sur toute la durée de la recherche, car cette troisième source a permis, dès le début de la recherche, de nourrir les entretiens qualitatifs en documentant certaines réalités du terrain, de choisir les secteurs de l'enquête quantitative, de cibler certaines questions et d'offrir des pistes d'explication contextuelles, tant aux analyses quantitatives que qualitatives.

En outre, si la récolte des données a bien été effectuée en deux phases distinctes, qualitative puis quantitative (sans considérer les données contextuelles), comme la figure 4 le montre, la temporalité des analyses s'est inscrite dans une structure beaucoup plus complexe. Une première analyse des entretiens qualitatifs a été menée en amont, dans le but notamment de créer le questionnaire. De même, après la récolte des données quantitatives, une phase d'analyse purement quantitative a été conduite. Mais, très rapidement, nous nous sommes rendu compte que notre analyse gagnerait en efficacité, mais aussi en validité, si les deux sources (en plus des données contextuelles) étaient analysées de manière conjointe. Concrètement, l'étude croisée des différentes sources de données – principalement les entretiens et l'enquête quantitative – a donné lieu à d'incessants allers-retours dans l'analyse et dans la manière de penser la structure des chapitres. De plus, par cette manière de faire, le degré de « mixité » – quantitatif et qualitatif – de l'analyse a été renforcé en comparaison de ce que deux analyses séparées temporellement puis mises en relation à la fin de la recherche auraient pu produire. Cela s'est traduit également dans la présentation des résultats, où les chapitres se construisent, en général, avec des données contextuelles, quantitatives et qualitatives, plutôt que sur le fondement d'une seule source de données avec une conclusion « mixte » (Leech, 2012). La volonté exprimée ici de créer un produit véritablement mixte ne nous a cependant pas empêché d'adopter une approche mono-méthode pour certaines thématiques ou pour certaines parties de la recherche.

Figure 4: Un design de recherche mixte personnalisé

Design de la recherche



3

ANALYSES TERRITORIALES

Premier élément de notre dispositif méthodologique, les analyses territoriales visent non seulement à caractériser, d'une manière générale, l'agglomération transfrontalière de Bâle, mais aussi à comprendre l'influence du territoire sur les individus et sur leurs modes de vie ainsi que, à l'inverse, l'influence des modes de vie sur le territoire.

Caractériser un territoire transfrontalier est une tâche compliquée. Peu de données existent à l'échelle transfrontalière, la plupart d'entre elles étant renseignées à l'échelle nationale. Dans la mesure où les appareils statistiques des trois pays sont différents, les données produites le sont souvent également, de même que les années de récolte ou encore les thèmes couverts. Une étude menée par la Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (CEAT) (Faure *et al.*, 2013) sur la production de données statistiques dans l'agglomération franco-valdo-genevoise a relevé l'ampleur des différences entre les systèmes et, par conséquent, entre les données. Ainsi, l'objectif de disposer de données comparables peut se révéler très difficile, voire impossible, à atteindre. Travailler à cette échelle demande donc parfois des compromis à propos des données utilisées, par exemple en recourant, dans les données disponibles, au plus petit dénominateur commun aux trois pays. Cela ne signifie pas toutefois que les analyses effectuées ont une validité moins grande, car, bien souvent, seuls des détails diffèrent ; pour plus de transparence, nous nous efforcerons de mentionner, le cas échéant, si les données exploitées présentent des différences importantes entre les pays.

Le premier temps des analyses territoriales a donc consisté à caractériser le territoire de l'agglomération, tout en le situant dans un espace plus large (Suisse du Nord-Ouest, Alsace, Bade-Wurtemberg). La contextualisation du territoire d'enquête s'est faite principalement à l'aide d'indicateurs économiques, démographiques ou encore morphologiques, à la fois de manière cartographique et statistique. À

ces données quantitatives se sont ajoutées également des données plus qualitatives issues de la littérature, d'entretiens avec des experts ou encore d'illustrations. Les éléments tirés des entretiens qualitatifs ont apporté un complément sensoriel à ceux précédemment évoqués et ont permis de mettre en lumière d'autres aspects territoriaux cruciaux.

Dans un deuxième temps, ces éléments d'ordre territoriaux ont également été utilisés dans le but de comprendre les modes de vie des habitants de la région. D'autres indicateurs plus complexes relatifs à l'offre en matière d'aménités ou de transports ont été créés spécifiquement. Ces facteurs territoriaux ont été utilisés en parallèle ou de manière conjointe avec d'autres facteurs relatifs aux ressources et aux contraintes individuelles (des facteurs sociodémographiques, par exemple) pour expliquer au mieux les comportements observés. L'influence du territoire fait d'ailleurs, nous l'avons vu, l'objet d'une hypothèse de travail à part entière (H3). Dans l'enquête quantitative, la commune de résidence, voire le quartier ou la localité (pour les plus grandes communes), a été renseignée, tout comme le lieu de travail ou de formation, ainsi que certains lieux de loisirs ou d'achats. Ces données ont permis de réaliser de multiples analyses spatiales et de déterminer les secteurs cibles dans lesquels se déroulerait l'enquête quantitative (voir ci-dessous).

3.1 CHOIX DES ZONES CIBLES

Afin de garantir la représentativité de l'échantillon de l'enquête quantitative, nous avons choisi de nous concentrer sur certains secteurs de l'agglomération. Pour définir les secteurs et les communes dans lesquels l'enquête quantitative prendrait place, nous avons défini une série de critères répondant soit à des interrogations liées à la recherche, soit à des impératifs statistiques. La carte indiquant les secteurs enquêtés (carte 10) est présentée dans le chapitre suivant.

Dans la mesure où les interactions avec le centre de l'agglomération (la ville de Bâle) et le rôle de la distance dans les modes de vie et les pratiques de mobilité nous intéressent particulièrement, nous avons utilisé, comme premier critère pour le choix des secteurs et des communes, des gradients de distance partant du cœur de l'agglomération (Bâle) dans trois directions (une par pays).

En relation avec le premier critère, mais aussi en lien avec des impératifs statistiques, c'est-à-dire avec le fait de disposer d'effectifs suffisants par secteur, nous avons découpé les axes en deux, en fonction de la distance à la ville de Bâle. Il en est résulté la création de deux secteurs par pays, l'un « suburbain » et « proche » du centre, l'autre « périurbain » et « éloigné ». Un premier découpage a été réalisé à environ 5 à 7,5 km du centre de Bâle : le périmètre ainsi défini correspond environ à la première couronne de Bâle. Pour déterminer les limites extérieures de la zone étudiée, nous avons utilisé la part des frontaliers dans la population active. Cet indicateur fournit un aperçu intéressant, certes partiel, des relations transfrontalières entretenues dans

l'agglomération. La part des frontaliers étant clairement plus faible au-delà d'un rayon de 20 km (nous y reviendrons dans le chapitre III), nous avons retenu cette limite extérieure.

Pour que des interactions potentielles entre les habitants des trois pays soient possibles, nous avons opté pour des secteurs situés à l'ouest de l'agglomération. En effet, le choix d'axes/gradients suivant la frontière franco-suisse en direction du Jura, ou germano-suisse le long du Rhin en direction de Schaffhouse, aurait eu potentiellement comme conséquence de très faibles interactions entre les Français et les Allemands.

Afin de disposer d'une certaine diversité parmi les communes enquêtées, nous avons fait en sorte de prendre en compte des secteurs incluant des communes de taille et de type différents²¹. Toutefois, il nous a semblé également crucial de choisir des territoires relativement « similaires » dans les trois pays, ce qui nous a amené à écarter la ville de Lörrach, pour laquelle il n'existe pas de centralité d'importance similaire dans la partie suisse et française de l'agglomération. Bâle est en effet situé à un échelon supérieur dans la hiérarchie des villes – la ville de Bâle fait d'ailleurs l'objet d'un secteur à part entière – et Mulhouse se situe à l'extérieur de l'agglomération bâloise. Afin de tenir compte des interactions de la population avec ces villes, une question relative aux liens entretenus avec Bâle, Lörrach et Mulhouse a été intégrée au questionnaire.

²¹ Pour ce faire, nous avons créé une typologie des communes à l'échelle de la région transfrontalière, en nous basant sur des données relatives à la population, à l'emploi et à la densité. Pour plus de détails, voir Dubois (2017b).

4

ENTRETIENS

La deuxième composante du dispositif méthodologique est qualitative, il s'agit d'entretiens semi-directifs. Ces entretiens ont pour but d'aider à la création du questionnaire, et ils ont donc été effectués en amont de ce dernier. Mais les entretiens ont également servi à solidifier le cadre théorique et à développer les hypothèses. Par ailleurs, ces entretiens ont été utilisés en tant que matériau à part entière pour comprendre certains processus, pour mettre en évidence des manières de faire ou des discours spécifiques.

Les entretiens de type semi-directifs ont été réalisés durant l'été et l'automne 2013 dans la région de Bâle (Suisse et France). La durée en était de 1 h-1 h 30 en général, et ils se sont déroulés au domicile des individus ou dans des cafés. Tous les entretiens ont été enregistrés avec le consentement de l'enquêté et anonymisés (voir les pseudonymes dans le tableau 2), puis retranscrits entièrement.

Afin de permettre aux enquêtés de s'exprimer dans leur langue de tous les jours, les entretiens avec les personnes parlant le suisse-allemand ont été réalisés dans cette langue. Cette tâche a été accomplie par Daniel Baehler, géographe et doctorant à l'Université de Lausanne; les textes recueillis ont été ensuite retranscrits en «bon allemand» («*Hochdeutsch*»). Les autres entretiens, en français, ont été réalisés par l'auteur.

4.1 LES ENQUÊTÉS

Pour la phase qualitative, nous avons choisi de réaliser une quinzaine d'entretiens en amont de la phase quantitative. Dans la mesure où ces entretiens étaient exploratoires et visaient principalement à créer le questionnaire, nous n'avons pas cherché à atteindre une saturation de l'information, mais avons décidé d'un nombre minimal d'entretiens à réaliser durant une période donnée en fonction du temps à disposition (Johnson et Christensen, 2014). Dans la mesure où les entretiens devaient

Tableau 2 : Pseudonymes et caractéristiques des participants à la phase qualitative

Pseudonyme	Domicile	Âge	Sexe	Lieu de travail	Frontalier	Type de ménage
Andreas	Bâle	34	Homme	Bâle et reste de la Suisse	Non	En couple sans enfant
Anja	Bâle	32	Femme	Bâle	Non	Seule
Eric	Rheinach (CH)	53	Homme	Münchenstein	Non	En couple sans enfant (grands enfants)
Christian	Bâle	50	Homme	Berne	Non	En couple sans enfant
Julia	Bâle	31	Femme	Aarau	Non	En couple sans enfant
Sandra	Bâle	36	Femme	Riehen et Bâle	Non	Vit seule
Aurélie	Saint-Louis (FR)	29	Femme	Bâle	Oui	En couple (relation à distance)
Claude	Saint-Louis (FR)	61	Homme	Bâle	Oui	En couple sans enfant (grands enfants)
Julien	Huningue (FR)	27	Homme	Saint-Louis	Non	Vit seul
Laurent	Hausgauen (FR)	41	Homme	Hausgauen	Non	Vit seul
Nicolas	Saint-Louis (FR)	28	Homme	Saint-Louis	Non	Vit seul
Nicole	Saint-Louis (FR)	61	Femme	Zwingen	Oui	En couple sans enfant (grands enfants)
Quentin	Sierentz (FR)	30	Homme	Bâle	Oui	En couple avec enfants
Sébastien	Uffheim (FR)	24	Homme	Bâle	Oui	En couple sans enfant
Karim	Bartenheim (FR)	54	Homme	Mulhouse	Non	En couple avec enfant

être réalisés, retranscrits et analysés avant qu'ils puissent être utilisés aux fins de création du questionnaire, un phasage serré a été retenu.

Malgré le statut exploratoire de ces entretiens, nous avons souhaité obtenir une certaine homogénéité dans les profils des personnes rencontrées. Certains critères de choix précis ont été mis en place. Le premier point concerne l'activité professionnelle : nous n'avons interrogé que des actifs. Cette condition nous a permis de distinguer les frontaliers des non-frontaliers (actifs), satisfaisant ainsi au deuxième de nos critères. Finalement, nous avons choisi de concentrer notre terrain qualitatif et de réaliser les entretiens en Suisse et en France, ce qui nous a permis de récolter des éléments cruciaux, notamment sur les frontaliers, tant du point de vue de la Suisse (où les flux de travailleurs frontaliers se dirigent) que de celui de la France (pays dans lequel résident de nombreux frontaliers), que ces actifs soient frontaliers ou non. Nous l'avons déjà évoqué, la question du travail frontalier est parfois très épineuse et provoque souvent des débats animés dans la population²². Ce choix a aussi permis

²² Comme nous le verrons par la suite, ce constat est un peu différent à Bâle de ce qu'il est à Genève ou au Tessin, par exemple.

d'aller plus loin concernant la composante bilingue de l'agglomération. Notons également que les personnes interrogées ont été choisies grâce à l'intermédiaire de contacts locaux, puis que, dans un second temps, il a été demandé aux enquêtés de nous transmettre d'autres contacts, selon la méthode dite de la boule de neige.

Parmi les quinze individus rencontrés, neuf habitent en France (dont cinq frontaliers) et six en Suisse. Bien que cet échantillon n'ait pas pour ambition d'être représentatif de la population, notons toutefois que les hommes y sont surreprésentés, de même que les jeunes. Loin d'être un problème, ce dernier élément nous a permis de rencontrer des jeunes disposant de bas revenus et de mettre en lumière la manière avec laquelle les individus dans cette situation peuvent «jouer» avec les frontières pour trouver des solutions. Comme corollaire à la surreprésentation des jeunes, nous avons rencontré peu de familles avec enfants; la plupart des personnes interrogées vivaient seules ou en couple, mais n'avaient pas ou plus d'enfant à charge. Dans la mesure où ces entretiens étaient exploratoires et que leur nombre ne permettait de toute façon pas d'atteindre une représentativité parfaite, ces «biais» ne posent pas véritablement problème.

4.2 DU QUALITATIF AU QUANTITATIF

Le passage du qualitatif, c'est-à-dire du matériel issu des entretiens, au questionnaire revêtait une importance cruciale pour le dispositif méthodologique. Il s'agissait notamment de définir quelles thématiques seraient abandonnées, ajoutées ou affinées lors de la deuxième étape, c'est-à-dire pour l'enquête quantitative. La phase qualitative a été d'un grand secours pour la conceptualisation de la motilité et des modes de vie, deux éléments centraux du présent ouvrage, en permettant de tester certaines pistes, de valider ou, au contraire, de supprimer certains éléments qui avaient été envisagés dans un premier temps (voir tableau 3).

Concernant le mode de vie et, particulièrement, la question des «valeurs», la prise en compte de celles-ci avait été imaginée tout d'abord au travers des valeurs générales qui guident les individus dans leur vie quotidienne, valeurs souvent mesurées et opérationnalisées avec les valeurs dites de Schwartz (2006). D'une part, une telle approche aurait allongé fortement le questionnaire, d'autre part, les «valeurs» de ce type sont de nature très différente de notre conception avant tout spatiale du mode de vie. Ainsi, la réalisation des entretiens nous a permis de recentrer notre questionnement sur des attitudes relatives à l'espace, à la mobilité ou à la vie de tous les jours.

Le concept clé de motilité a également pu bénéficier des entretiens qualitatifs. Dans la littérature, une des lacunes soulignées du concept est l'absence de prise en considération des compétences sociales. La phase qualitative a permis de comprendre comment ces compétences sociales entraînent en jeu dans le potentiel de mobilité, plus spécifiquement encore dans un contexte transfrontalier où traverser la frontière implique une certaine

Tableau 3 : Thématiques traitées à l'aide des matériaux qualitatifs, quantitatifs et mixtes

QUALITATIF UNIQUEMENT	QUALITATIF ET QUANTITATIF	QUANTITATIF UNIQUEMENT
Motivations/freins ; pratiques transfrontalières Valeurs, Attitudes Socialisation/apprentissage à la frontière	Pratiques de mobilité (achats et loisirs) ; liens entretenus avec des villes suprarégionales ; usage des modes de transport, travail frontalier Attitudes relatives à l'espace (attachement, identité, consommation, préférences spatiales) Réseaux sociaux Accès à la mobilité ; compétences de mobilité (dont langue et compétences sociales) ; projets de mobilité Ressources et contraintes individuelles Évolution du rapport à l'agglomération transfrontalière	Influence des facteurs sociodémographiques Influence du territoire Motilité Mode de vie

ouverture à l'altérité, à certaines compétences pour s'y sentir à l'aise ou s'y adapter. De plus, les entretiens ont donné l'occasion de tester différentes manières d'aborder ces compétences dans le but de sélectionner puis de transformer les plus pertinentes en indicateur pour la phase quantitative. Même si l'opérationnalisation du concept de motilité ne s'est faite que de manière quantitative, la typologie de la motilité retenue est très fortement imprégnée des considérations formulées pendant le terrain qualitatif ; nous reviendrons sur ces aspects en détail dans le chapitre IX.

Au titre des éléments qui ont été abordés uniquement dans la phase qualitative, relevons par exemple les processus d'apprentissage, de socialisation à la frontière ou les éléments relatifs aux facteurs qui motivent ou qui freinent les pratiques transfrontalières, principalement en termes de consommation, voire de loisirs. Les différences dans le prix ou l'offre ou encore la question du revenu concernant le travail frontalier sont souvent évoquées dans le cadre des recherches sur la frontière pour expliquer la réalisation ou non de pratiques de l'autre côté de la frontière. Abordées dans la phase qualitative, les réponses fournies par les individus interrogés étaient, dans la plupart des cas, comparables aux éléments déjà mis en avant dans la littérature existante. Nous avons donc estimé que l'approche qualitative suffisait pour aborder ces questions et que d'autres aspects, plus singuliers, méritaient davantage de considération, comme les rapports entretenus par les habitants à différentes villes à l'échelle suprarégionale ou encore les attitudes liées la mobilité. Ces deux aspects ont donc été approfondis durant la phase quantitative.

Finalement, il est crucial de souligner que ce que nous avons appelé ici « le passage du qualitatif au quantitatif » s'est effectué fréquemment *via* un passage par le cadre théorique. Les entretiens nous ont permis de discuter, d'affiner et de faire évoluer nos questionnements généraux, avant de les traduire en questions et en indicateurs dans la phase quantitative. D'une question générale ou d'une idée qui émerge des entretiens relatifs à une thématique naissent, au bout d'un long processus, une ou plusieurs questions très précises, sous réserve, bien sûr, que ces indicateurs soient utiles et en phase avec la théorie (voir ci-après).

5

ENQUÊTE QUANTITATIVE

É lément principal de notre dispositif méthodologique, la partie quantitative visait, d'une part, à mesurer et à quantifier les modes de vie dans l'agglomération transfrontalière de Bâle et, d'autre part, à déterminer ce qui les influençait. Plus précisément, il s'agissait d'un questionnaire auto-administré (voie postale), comprenant également un dispositif de type « *mixed modes* » avec la possibilité de remplir le questionnaire sur internet.

5.1 CONCEPTION DU QUESTIONNAIRE

La conception d'un questionnaire est un processus complexe dont l'objectif est de rendre ce questionnaire le plus utile et le plus fonctionnel possible pour le chercheur, tout en facilitant son accès aux enquêtés (niveau de langue, concision, facilité à répondre, etc.). Ainsi, le choix des questions et de leur formulation fait l'objet d'un examen minutieux et de divers tests. Trois éléments relatifs à la conception du questionnaire, à savoir les sources utilisées, la formulation des questions et les différentes versions « locales » (en termes de langues notamment), méritent un rapide approfondissement.

Premièrement, les principales sources d'inspiration du questionnaire sont au nombre de trois :

- 1) Les entretiens qualitatifs.
- 2) Les différentes recherches menées au LaSUR sur les concepts de motilité et de mode de vie ainsi que sur la mobilité, ou d'autres enquêtes plus générales (European Social Survey, Microrecensement Mobilité et Transports, etc.).
- 3) La revue de la littérature pointant certains aspects à améliorer ou offrant des possibilités de comparaison, comme des recherches menées sur des questions

transfrontalières dans l'Arc jurassien (Dubois et Rérat, 2012) ou dans la région genevoise (Thomas *et al.*, 2011).

En nous appuyant à la fois sur ces trois sources, sur le cadre théorique et sur le questionnement scientifique, nous avons évalué les besoins en matière de questions. Dans la mesure où le questionnaire ne devait pas être trop long pour rester attractif et que certaines thématiques étaient indispensables, nous avons dû faire des choix et viser une certaine concision dans les questions posées (par exemple pour créer l'indicateur de motilité). Il a donc fallu vérifier 1) que toutes les questions du questionnaire étaient utiles, c'est-à-dire qu'elles permettraient de répondre aux questions et aux hypothèses de recherche et pourraient être rattachées aux concepts utilisés (pas de questions en trop) et 2) que toutes les questions nécessaires pour répondre aux objectifs ou pour créer les concepts indispensables étaient présentes (pas de questions qui manquent). En effet, on ne peut pas revenir en arrière une fois que le questionnaire a été lancé, contrairement aux entretiens où il est toujours possible de faire évoluer, dans une certaine mesure, les questions posées.

Deuxièmement et au-delà du fait de savoir si chaque question ou chaque thématique a sa place dans le questionnaire, il est important que le type de question (ouverte, fermée, etc.) et la formulation (clarté, neutralité, etc.) permettent de répondre aux objectifs, tout en restant accessibles pour les enquêtés. Les questions choisies sont la plupart du temps de type fermé, c'est-à-dire que les différentes modalités de réponse sont limitées et prédéterminées, les entretiens exploratoires ayant permis de cibler au mieux les modalités de réponses. Néanmoins, des espaces pour des commentaires ont été ajoutés afin de donner la possibilité aux enquêtés d'apporter des compléments. D'une manière générale, une grande attention a été portée à la formulation des questions afin d'éviter les doubles sens, les formulations peu précises ou ambiguës, etc. La phase de prétest, menée avec plus d'une trentaine de personnes, a largement permis de souligner les problèmes de formulation et de compréhension. Ce panel de prétest était composé de personnes résidant dans la région, de personnes disposant de formations diverses, de personnes «âgées», de personnes non francophones (langue maternelle) pour la version française et non germanophones pour la version allemande pour vérifier que les questions étaient suffisamment simples et compréhensibles par tous. En outre, des spécialistes de la mobilité et de la conception de questionnaires ont été consultés et ont participé au prétest.

Finalement, en raison de la nature transfrontalière et multilingue du terrain d'étude, plusieurs versions du questionnaire ont dû être créées. La différence la plus importante entre les versions concerne bien entendu la langue du questionnaire. Pensé et rédigé en français, il a été traduit ensuite en allemand par l'auteur, puis corrigé par des germanophones. D'autres modifications (mineures) ont été apportées dans les différentes versions «locales», qu'il s'agisse de l'ordre des questions, de la formulation ou encore des modalités de réponse (notamment en ce qui concerne le revenu et la formation, dont les réalités sont très différentes d'un pays à l'autre)²³.

²³ Pour plus de détails, voir Dubois (2017b).

Finalement, le questionnaire pour la Suisse a été décliné en deux versions, l'une dont la structure est analogue aux versions françaises et allemandes, l'autre spécifique à la ville de Bâle (avec deux questions supplémentaires sur la vie de quartier)²⁴. Dans l'ensemble, les différences entre les quatre versions du questionnaire sont très minimales, mais permettent aux enquêtés de se sentir véritablement au cœur du questionnement, tout en respectant leur sensibilité nationale.

5.2 ENVOI ET TRAITEMENTS DES RÉPONSES

Nous avons décidé, on l'a vu, de cibler certains secteurs de l'agglomération afin de garantir la représentativité de notre échantillon. Sept secteurs ont été choisis comme zones d'étude, à destination de chacun desquels 1 200 questionnaires ont été envoyés. Si le nombre des questionnaires envoyés dans chaque secteur était indépendant de la taille de la population de chacun de ces secteurs, la répartition des envois par commune au sein de chaque secteur a été effectuée au prorata du nombre d'habitants desdites communes. Le choix des destinataires s'est opéré *via* un tirage aléatoire d'adresses figurant dans les annuaires téléphoniques, en dépit des biais potentiels que leur utilisation implique, auprès de certaines couches de la population (les plus pauvres, les plus riches) ou de certaines catégories d'âge (les plus jeunes, etc.). Il s'agissait, en effet, de la seule base d'adresses disponible de façon similaire dans les trois pays (la France ne tenant pas de registres communaux, les individus ne sont pas tenus de s'enregistrer officiellement dans les communes, comme c'est le cas en Allemagne ou en Suisse). Le questionnaire était accompagné d'une lettre présentant la recherche et l'auteur de celle-ci, les modalités de remplissage (temps), de renvoi et de traitement des données (confidentialité). Dans le but de maximiser les retours, le courrier adressé a été rédigé dans la mesure du possible de manière simple et concise, et comprenait les en-têtes du LaSUR, de l'EPFL ainsi que de l'Université de Bâle. Dans le courrier envoyé se trouvait également une enveloppe préaffranchie pour permettre aux enquêtés de répondre gratuitement à l'enquête et pour favoriser ainsi la participation. Enfin, la possibilité a été offerte aux enquêtés de répondre par internet afin de maximiser le taux de réponses («*mixed modes*»), notamment auprès des personnes qui préfèrent les supports numériques (ordinateurs, smartphones) et/ou apprécient la liberté supplémentaire de ne pas avoir à poster le courrier de réponse, le tout pouvant permettre de faire baisser le taux de non-réponses en touchant également un autre public. L'utilisation d'une technique «*mixed modes*» telle que l'envoi postal-internet permet de ne pas influencer la validité des éléments récoltés (de Leeuw et Hox, 2008), tout en réduisant sensiblement les coûts d'affranchissement (retours) et le temps de codage des questionnaires. Un lien internet a été ainsi ajouté

²⁴ Dans la version bâloise et dans la version allemande, la question portant sur le domicile précisait le quartier ou la localité de résidence : en effet, les trois communes de Bâle, Weil am Rhein et Kandern sont particulièrement grandes et ont été subdivisées en quartiers.

dans le courrier pour permettre au destinataire de se rendre directement sur la page du sondage en ligne²⁵.

Dans l'ensemble, la qualité et la quantité des données récoltées sont bonnes. L'échantillon final s'est élevé à 1 615 enquêtés, pour 8 400 questionnaires envoyés. Le taux de réponses se situe ainsi à un peu plus de 19%. Si l'on ne prend en compte que les envois effectivement parvenus au destinataire (certaines adresses utilisées étant fausses ou inactuelles), le taux de réponses dépasse même 20%. Pour la méthode choisie (enquête autoadministrée par voie postale) et le public ciblé (la population adulte sans autres spécifications), ce taux de réponses peut être considéré comme plutôt bon. Au titre des différences de taux de réponses entre les pays, on note que c'est en Suisse que ce taux est le plus élevé (23,4% au total et 24,7% à Bâle). Il est de 18,9% en France, et est un peu plus faible en Allemagne (13,3%). Ce dernier résultat traduit peut-être la moins grande imbrication du territoire allemand dans l'agglomération transfrontalière (voir partie analytique). Ces différences entre les taux de réponses ont nécessité certains ajustements en matière de pondération des effectifs. Les méthodes d'enquêtes classiques, comme l'enquête autoadministrée, sont confrontées, pour la plupart, à des problèmes de représentativité de l'échantillon : il est très fréquent que les personnes répondant à l'enquête ne reflètent pas à l'identique la population cible choisie. Dans ce cas, il est possible de pondérer les données afin de corriger la représentation de l'échantillon en fonction de la population cible, c'est-à-dire de donner un poids plus ou moins important à certains individus ou groupes d'individus si ceux-ci sont, respectivement, sous- ou surreprésentés dans l'échantillon.

Dans le cadre de cette recherche, en plus du critère géographique, deux critères sociodémographiques ont été retenus pour déterminer un coefficient de redressement, à savoir l'âge et le genre. Ce coefficient est fondé sur la distribution de ces caractéristiques dans la population de chaque pays²⁶ : les poids de correction sont calculés et appliqués à l'échelle du secteur. Après pondération, l'échantillon est donc représentatif de la population de l'agglomération (25 ans et plus) : les Suisses représentent environ 65% de la population (21% à Bâle, 20,1% dans le secteur (sub)urbain et 23,7% dans le secteur périurbain) ; les Allemands, environ 25% (15,3% dans le secteur urbain et 9,6% dans le secteur périurbain) ; et les Français, 10% (4,3% dans le secteur urbain et 6,1% dans le secteur périurbain). Si la distribution de l'échantillon en termes d'âge, de genre et de localisation résidentielle a pu être corrigée, l'absence de données fiables et uniformes dans les trois pays nous a empêchés de procéder à d'autres corrections (formation, revenu,

²⁵ Seuls 74 individus (soit 4,6% des retours) ont préféré remplir le questionnaire en ligne, plutôt que sur la version papier.

²⁶ Les données utilisées proviennent des recensements de la population par commune. Pour la Suisse, il s'agit de données datant de 2013, pour la France de 2012 et pour l'Allemagne de 2013. Pour le secteur 01 allemand (Weil am Rhein), les données officielles étaient suffisamment fiables et ont été utilisées ; pour le secteur 02, en revanche, ce sont les valeurs de l'ensemble du *Landkreis* de Lörrach qui ont servi de base au redressement.

etc.). Pour les mêmes raisons, nous n'avons pas corrigé la part des frontaliers, même si celle-ci est surreprésentée dans notre échantillon, si l'on se réfère à une estimation effectuée à l'aide d'un croisement de données de l'OFS et de l'INSEE : les frontaliers représentent environ 34 % de la population des 25-64 ans en France et environ 15 % en Allemagne. Dans notre enquête, cette part s'élève à 49,1 % pour la France et à 29 % pour l'Allemagne, donc pour les deux pays, entre 13 et 15 points de plus. Dans l'enquête menée sur les questions transfrontalières dans l'Arc jurassien, les frontaliers sont également surreprésentés : de par leur activité à cheval sur deux pays, il est fort probable qu'ils se sentent plus concernés par la thématique de la recherche et participent donc davantage à l'enquête (Dubois et Rérat, 2012). Bien que certains écarts avec la population réelle existent et qu'une petite marge d'erreur peut s'appliquer aux résultats, nous pouvons considérer notre échantillon, sur le plan statistique, comme représentatif de la population de l'agglomération trinationale de Bâle, ou plus précisément de certains secteurs de celle-ci (voir chapitre III, section 6), et, à ce titre, les analyses comme généralisables à l'ensemble de la population locale.

Finalement, relevons encore certaines précautions en matière de significativité statistique. Dans les graphiques et les tableaux présentés dans cet ouvrage, il est fait mention d'un niveau de significativité. Celui-ci indique la probabilité que le lien observé entre les deux variables soit dû au hasard. Dans les sciences sociales, on considère un résultat comme statistiquement significatif si la probabilité que le lien soit dû au hasard n'excède pas 5 %. Le niveau de significativité est accompagné d'autres tests statistiques comme le V de Cramer, qui montre la force du lien entre deux variables.

III.
L'AGGLOMÉRATION
TRANSFRONTALIÈRE DE BÂLE :
ANALYSE CONTEXTUELLE

1

INTRODUCTION

Située au carrefour de la Suisse, de l'Allemagne et de la France, l'agglomération transfrontalière de Bâle compte environ 830 000 habitants, dont la majeure partie réside en Suisse. Elle s'inscrit dans un espace économique et politique plus large, celui du Rhin supérieur, comprenant l'Alsace pour la France, le Bade-Wurtemberg, voire le Sud de la Rhénanie-Palatinat pour l'Allemagne et les cantons de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne, de Soleure, d'Argovie et du Jura pour la Suisse.

Axée sur les services (finance, assurance), la chimie et l'industrie pharmaceutique, l'agglomération de Bâle compte 410 000 emplois, dont 170 000 dans la seule ville de Bâle, véritable centre de l'agglomération transfrontalière. Située en Suisse, Bâle entretient cependant depuis longtemps des relations privilégiées avec ses voisins français, allemands et suisses. Ces liens se traduisent au niveau économique, notamment par la présence de nombreux frontaliers et des investissements de part et d'autre de la frontière, mais aussi sur le plan politique et de la coopération transfrontalière. On compte ainsi environ 55 000 frontaliers qui travaillent dans les deux cantons de Bâle, et près de 80 000 si l'on considère l'entier de la Suisse du Nord-Ouest (y compris le Jura). Sur le plan de la coopération transfrontalière, la région bâloise est souvent citée en exemple comme une réussite en la matière (Walther et Reitel, 2013), tant au niveau politique qu'au niveau de la gestion de la mobilité (plusieurs lignes transfrontalières de S-Bahn, tram ou bus ont été mises en place). Un autre symbole des liens à travers les frontières est l'aéroport de Bâle-Mulhouse-(Fribourg-en-Brisgau) et son fonctionnement binational, qui remonte aux années 1950.

En termes d'intégration (Martinez, 2005; de Oliveira, 2009; Sohn, Reitel et Walther, 2009; Reitel, 2013), l'agglomération transfrontalière de Bâle présente des caractéristiques plutôt fortes. Sur le plan morphologique, le tissu urbain est continu de

part et d'autre de la frontière à plusieurs endroits, et le réseau routier et de transports publics permet de lier le centre à ses périphéries suisse, française et allemande. Sur le plan fonctionnel, les flux sont importants entre les différentes parties de l'agglomération, qu'il s'agisse de travail frontalier mais aussi d'autres pratiques du quotidien comme les loisirs ou les achats (voir le chapitre VII). Sur le plan institutionnel et légal, les accords-cadres mis en place au niveau international ont donné lieu à de nombreuses instances de coopération transfrontalière dans la région bâloise : l'agglomération et la région sont considérées comme des modèles en la matière. La coopération transfrontalière et les liens importants à cette échelle se matérialisent également dans une vision commune transfrontalière de l'aménagement et du développement local, par des schémas directeurs, par des projets d'agglomération et par la mise en place de l'Eurodistrict Trinational de Bâle ([intégration intentionnelle] Reitel, 2013). La région bâloise a réussi à tirer profit de son morcellement institutionnel pour soutenir son développement (Schuler *et al.*, 2007).

Finalement, une des caractéristiques principales de la région de Bâle est la dimension linguistique qui voit se rencontrer deux langues nationales et plusieurs dialectes. En France, c'est le français qui prévaut, mais une partie de la population parle l'alsacien. Il s'agit d'un dialecte alémanique proche du suisse-allemand (bâlois) et du badois, deux dialectes usités à côté du « bon allemand » (« *Hochdeutsch* ») respectivement en Suisse alémanique et dans le Bade-Wurtemberg. Dans cette seconde région, l'usage du bon allemand est d'ailleurs plus important qu'en Suisse alémanique. Le canton du Jura (CH), à proximité de Bâle, est lui également francophone. La proximité culturelle et linguistique (dialectes alémaniques dans les trois pays) peut expliquer une certaine tradition et une identité commune (Eder Sandtner et Sandtner, 2002)²⁷.

Pour traiter de cette partie contextuelle, nous nous pencherons d'abord sur des données générales relatives à l'agglomération transfrontalière de Bâle, à propos 1) de la fragmentation institutionnelle et de la coopération transfrontalière ; 2) de la population ; 3) de l'économie et du travail frontalier ; 4) des transports. Nous nous intéresserons ensuite, plus spécifiquement, aux différents secteurs concernés par l'enquête.

²⁷ Voir le chapitre VIII.

2

FRAGMENTATION INSTITUTIONNELLE ET COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE DANS L'AGGLOMÉRATION TRINATIONALE DE BÂLE

Par définition, les régions transfrontalières se trouvent au point de rencontre de plusieurs systèmes administratifs et politiques différents. Dans le cas de l'agglomération transfrontalière de Bâle, ce sont l'Allemagne, la France et la Suisse, ainsi que leurs entités infranationales respectives – Land, département/région, canton, etc. – qui composent ce territoire. Nous n'entrerons pas dans le détail, mais soulignerons au fil du texte les différences nationales (ou infranationales) les plus importantes pour notre propos. D'une manière générale, il en résulte des territoires locaux avec des cultures politiques, des visions de l'aménagement, des compétences et des prérogatives diverses (Matthey et Schuler, 2017). Malgré cela, l'agglomération trinationale de Bâle est caractérisée par une intense collaboration transfrontalière. Les structures actuelles que nous présentons ci-dessous résultent d'échanges engagés durant l'après-guerre, à la suite de l'apaisement général en Europe. Si les structures de coopération transfrontalières ou les divers projets transfrontaliers mis en place au niveau local ou régional sont rendus possibles par des traités nationaux ou supranationaux (à l'échelle européenne par exemple) (Reitel, 2013), notre intérêt se porte avant tout sur les éléments renvoyant à l'échelle urbaine, voire régionale.

D'une part, Bâle est située sur une voie commerciale importante et sert de centre fonctionnel à toute une région située en Suisse, en France et en Allemagne depuis plusieurs siècles (Beyer, 2007). D'autre part, la ville de Bâle est dans l'obligation de coopérer avec ses voisins (suisse, allemands et français) pour soutenir son développement en raison de la taille de son territoire, d'ores et déjà très largement urbanisé (Reitel, 2013). Au-delà de sa composante transfrontalière, l'agglomération bâloise s'étend sur quatre cantons suisses: Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Soleure et

Argovie. La présence d'une frontière cantonale entre les deux demi-cantons de Bâle est une caractéristique importante de la région. Elle a constitué l'un des éléments qui ont conduit Bâle-Ville à se tourner particulièrement vers les territoires français et allemands voisins. Malgré l'échec de la fusion des deux cantons de Bâle en 1969, les processus entrepris ont néanmoins conduit à d'importantes collaborations entre ces deux entités, notamment en matière de mobilité et d'aménagement du territoire (Jemelin et Kaufmann, 2008). Cette collaboration n'a toutefois pas permis de «réconcilier» les deux (demi-)cantons: la fusion a été rejetée en votation en 2014, en raison de divergences de vues trop importantes entre les populations et les autorités des deux (demi-)cantons²⁸. Si les Bâlois (Bâle-Ville) ont approuvé cette fusion, les habitants de Bâle-Campagne l'ont largement refusée, et ce dans tous les districts, y compris les plus proches de Bâle. Ces divergences de vues entre les deux demi-cantons renvoient à des conceptions différentes du développement économique, territorial et sociétal et s'observent dans les tendances politiques locales. Elles s'illustrent également à travers des dissensions autour du financement de différentes institutions (théâtre, université²⁹, etc.) ou encore autour de la mobilité³⁰.

Si, selon Walter et Reitel (2013), les milieux économiques et politiques bâlois ont toujours cultivé la différence par rapport aux régions environnantes, elles valorisent toutefois l'idée d'ouverture et de coopération transfrontalière. Une des premières structures créées a été l'association Regio Basiliensis en 1963, sous l'impulsion d'acteurs publics, mais aussi de la société civile (entreprises, université)³¹. Toujours active, elle remplit deux fonctions majeures: elle est à la fois une association de promotion du développement régional transfrontalier et de la coopération transfrontalière et le «service de coordination intercantonal auprès de la Regio Basiliensis», c'est-à-dire un organe intercantonal (*i.e.* les deux cantons de Bâle, Soleure, Argovie et Jura) visant à représenter la région dans diverses instances de coopération transfrontalière et régionale et à coordonner les projets qui en résultent (elle s'occupe notamment de la Nouvelle Politique régionale de la Confédération suisse, par exemple). La réussite de cette association à vocation transfrontalière a également favorisé le lancement de projets similaires sur d'autres périmètres, comme la Regio du Haut-Rhin (1965) ou la Freiburger Regio-Gesellschaft (1985). En 1993, en coopération avec la Regio Basiliensis, s'est ouvert à Village-Neuf (France), dans d'anciens bureaux de douane, un bureau d'information trinational et de conseil sur toutes les questions transfrontalières, au service des citoyens, des associations, des entreprises, des administrations et des élus (INFOBEST PALMRAIN³²). Cette institution a été lancée sur le modèle d'un bureau

²⁸ Gigon Ariane, Swissinfo, 15.09.2014, http://www.swissinfo.ch/fr/politique/cantons-suisse_le-mariage-apparement-impossible-des-deux-b%C3%A2le/40693054, consulté le 08.04.2017.

²⁹ Gerny Daniel, NZZ, 30.01.2016, <https://www.nzz.ch/schweiz/basel-stadt-und-baselland-von-eigenstaendigkeit-keine-spur-ld.4703>, consulté le 30.05.2017.

³⁰ Voir le chapitre IX, section 4.

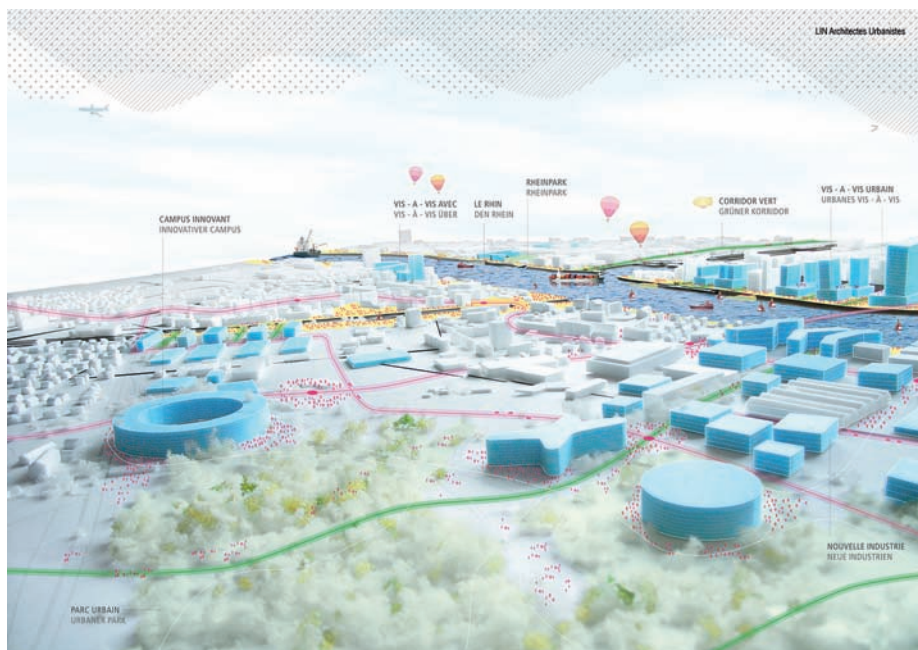
³¹ <http://www.regbas.ch/fr/info/bref-portrait/>, consulté le 01.02.2017.

³² Site de l'INFOBEST PALMRAIN, <https://www.infobest.eu/fr/a-propos-dinfobest/>, consulté le 01.02.2017.

similaire, ouvert deux ans auparavant à la frontière franco-allemande, entre l'Alsace du Nord et la région de Karlsruhe.

Dès les années 1990, avec la mise en place du programme européen transfrontalier INTERREG, les régions transfrontalières ont disposé de nouveaux outils (et de moyens financiers) pour soutenir le développement transfrontalier. À Bâle, l'Agglomération trinationale de Bâle a été créée au milieu des années 1990 pour renforcer la cohérence de l'agglomération, notamment en harmonisant les systèmes de planification territoriale, très différents d'un pays à un autre (Reitel, 2002). À cette structure est ajoutée, dès 2002, une agence d'aménagement qui est devenue, en 2007, l'Eurodistrict trinationale de Bâle (ETB). L'ETB est actif notamment dans l'aménagement du territoire, les transports ou encore le développement durable et s'emploie aussi à soutenir la coopération transfrontalière et à promouvoir l'identification à la région transfrontalière. Il est également responsable du projet urbain 3Land (voir image 2) et de l'exposition internationale d'architecture, IBA Basel 2020 (Internationale Bauausstellung), qui place la thématique transfrontalière au cœur de cette édition³³.

Image 2 : Image de synthèse du projet urbain 3Land, situé au croisement des trois pays



Source : Site internet du projet 3Land, Lin Architectes/Urbanistes.

³³ Site de l'Eurodistrict trinationale de Bâle (ETB), <http://www.eurodistrictbasel.eu/fr/>, consulté le 01.02.2017.

Le développement de l'agglomération bâloise à l'intérieur et à l'extérieur des frontières nationales a également été rendu possible par la politique des agglomérations mise en place par la Confédération suisse dès le début des années 2000. Cette nouvelle politique, accompagnée de fonds à destination des agglomérations, a notamment permis le développement des infrastructures de transport également hors des frontières nationales, avec le prolongement du tram 8 en direction de l'Allemagne. Cette politique est basée sur des «Projets d'agglomération», dessinant les futurs axes de l'aménagement, réalisés par les agglomérations suisses elles-mêmes, puis approuvés et financés (en partie) par la Confédération. Le Projet d'agglomération bâlois en est aujourd'hui à sa troisième mouture (soumise en 2016)³⁴.

Le *think tank* metrobasel, créé par Novartis et par le canton de Bâle, est un autre exemple de coopération transfrontalière: il regroupe divers acteurs économiques et de la société civile. L'implication d'acteurs non publics dans le développement de l'agglomération et dans la coopération transfrontalière est assez particulière et plutôt forte à Bâle, en comparaison avec d'autres agglomérations transfrontalières, comme au Luxembourg ou à Genève (Sohn, Reitel et Walther, 2009): elle se traduit également par un fort mécénat dans diverses institutions culturelles (*Beyeler, Musée Tinguely*, etc.) ou sportives (FC Bâle).

Les organes de coopération ne se limitent pas à l'échelle urbaine comme l'ETB, mais concernent aussi l'échelle régionale – comme la Regio TriRhena, qui regroupe les structures de la Regio Basiliensis, la Regio du Haut-Rhin et la Regio Schwarzwald-Oberrhein, dont le but est de renforcer la coopération transfrontalière et le développement économique régional – ou macro-régionale avec la Conférence du Rhin supérieur et la Région métropolitaine du Rhin supérieur qui regroupent les autorités exécutives et législatives d'un périmètre encore plus important (voir ci-dessous). Le réseau Eucor, fondé par plusieurs universités suisses, allemandes et françaises, est un autre exemple de coopération transfrontalière sectorielle dans l'enseignement supérieur.

Les propos qui précèdent illustrent les nombreux processus de coopération transfrontalière à l'œuvre dans l'agglomération transfrontalière bâloise, voire au-delà. Toutefois, la multitude d'acteurs et d'initiatives, à la fois publics et privés, à des échelles diverses, complémentaires ou non, rend très complexe la lisibilité de la coopération transfrontalière, notamment pour les citoyens (Sohn, Reitel et Walther, 2009). Par ailleurs, les compétences humaines, les prérogatives (notamment en Suisse où les cantons ont de très larges pouvoirs) et les moyens financiers alloués aux projets transfrontaliers sont très largement asymétriques entre la partie suisse (Bâle), d'un côté, et les parties française et allemande ainsi que les instances de coopération transfrontalières (comme l'Eurodistrict), de l'autre: Bâle assume un rôle de leader et d'initiateur dans la mise en place de ces projets, notamment en matière de transports

³⁴ Site du Projet d'Agglomération, <http://www.agglobasel.org/>, consulté le 01.02.2017.

(Walther et Reitel, 2013). Cependant, ces auteurs observent que les informations traversent plutôt bien les frontières entre les acteurs concernés (malgré les différences linguistiques) et que, si l'impulsion et la vision de l'agglomération promue sont avant tout helvétiques, les Suisses n'ont pas une approche unilatérale dans la mise en place des projets : la fragmentation institutionnelle de la région oblige les Bâlois à communiquer et à négocier avec leurs voisins. Si les mêmes problèmes concernant les différences entre les compétences, les prérogatives et les moyens disponibles peuvent aussi être observés dans l'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise entre Genève, d'un côté, et ses voisins français (voire suisses) de l'autre, des problèmes plus importants touchant à l'échange d'informations, à la connaissance mutuelle des acteurs, aux territoires et aux démarches entreprises ont été mis en lumière à Genève, de même que certaines tensions entre les acteurs impliqués (Faure *et al.*, 2013).

2.1 DÉCOUPAGES INSTITUTIONNELS DE L'AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

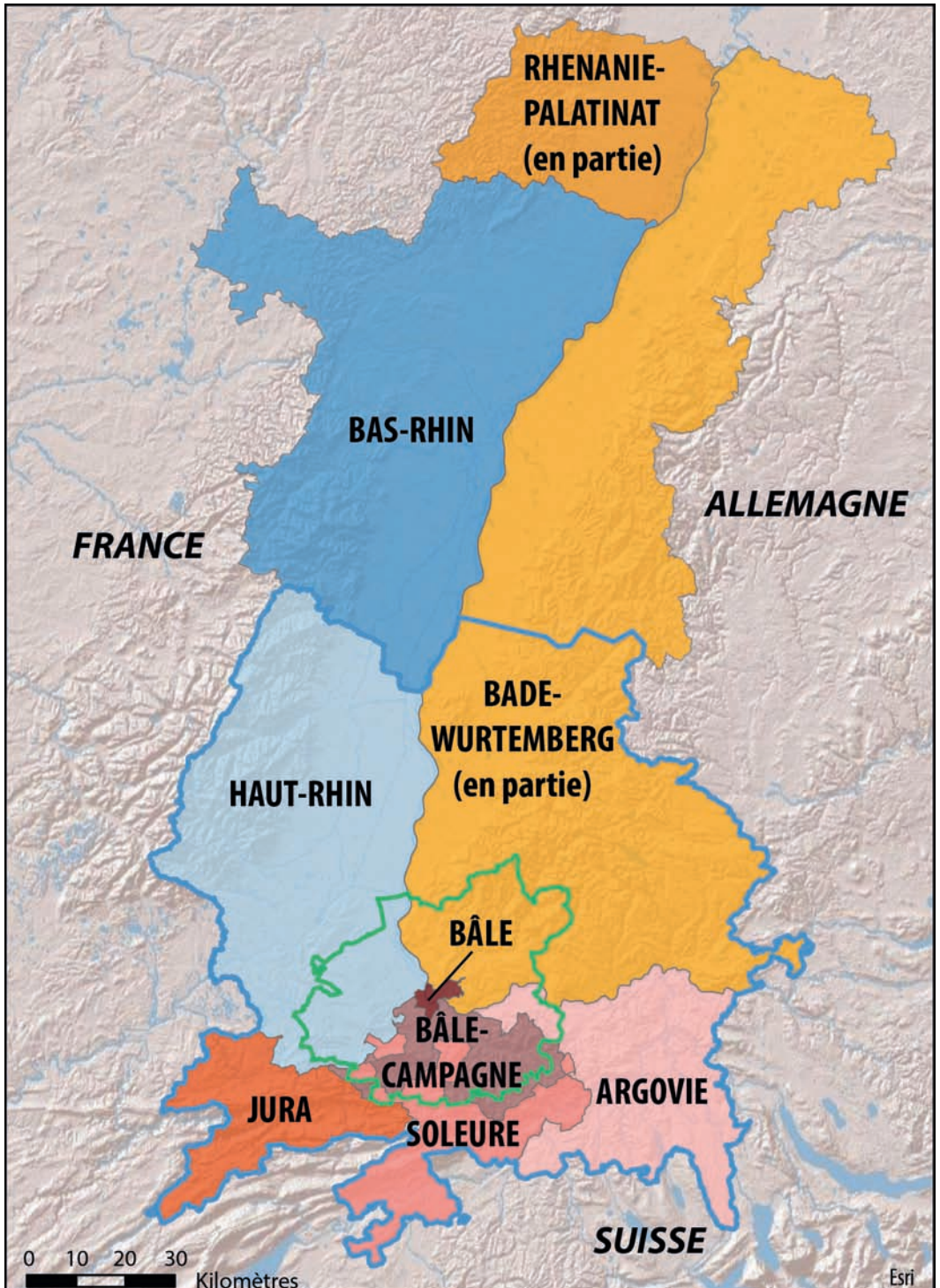
Pour compléter ces approches sur la coopération transfrontalière et la fragmentation institutionnelle dans l'agglomération bâloise, examinons rapidement les périmètres de ces différents organismes.

À l'échelle macro-régionale, la Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur comprend l'Alsace avec les villes de Strasbourg, de Colmar et de Mulhouse, plusieurs *Landkreis* du Bade-Wurtemberg avec les villes, entre autres, de Karlsruhe, Baden-Baden, Fribourg-en-Brigau et une partie de la Rhénanie-Palatinat avec Landau. En Suisse, le périmètre inclut les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, de Soleure, d'Argovie et du Jura. À une échelle régionale, l'espace TriRhena comprend le Sud du Bade-Wurtemberg (les *Landkreise* de Emmendingen, Breisgau-Hochschwarzwald, Waldshut, Lörrach, et la ville de Fribourg-en-Brigau), le département du Haut-Rhin et les cinq cantons suisses précédemment cités (voir carte 1).

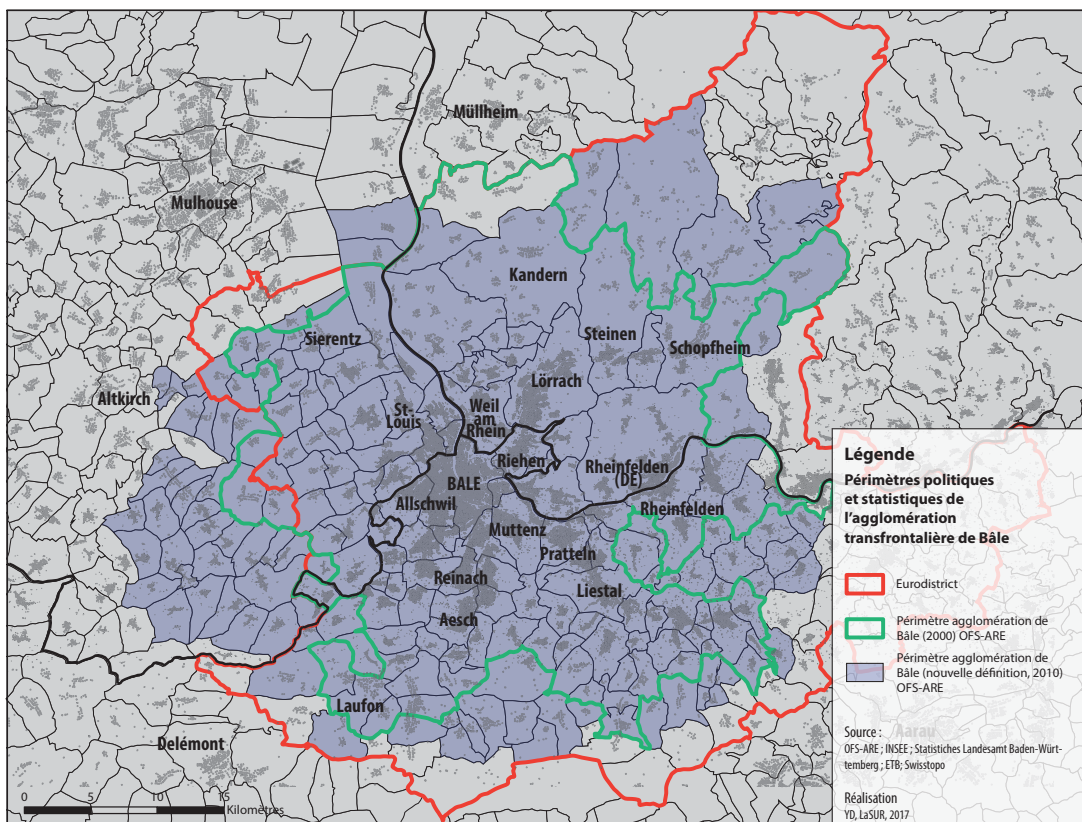
Sur la carte 2, à l'échelle urbaine de l'agglomération, le périmètre de l'Eurodistrict est représenté en rouge. Le périmètre de l'agglomération statistique (suisse), au sens de la définition de l'année 2000, est marqué en vert. Finalement, le troisième périmètre, la zone grisée, correspond à la nouvelle définition des agglomérations, construite par l'Office du développement territorial (ARE) en 2012³⁵. Étant donné qu'il s'agit du périmètre le plus récent et qu'il renvoie à un espace plus fonctionnel qu'institutionnel et politique, il sera utilisé comme périmètre de référence pour la suite de cet ouvrage. Relevons toutefois que dans l'ensemble, les trois périmètres sont relativement similaires.

³⁵ ARE, Espace à caractère urbain, 2012, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/bases-statistiques/niveaux-geographiques.assetdetail.349561.html>, consulté le 01.02.2017.

Carte 1 : Périmètres de la Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur et de la Regio TriRhena (en bleu)



Carte 2: Périmètres de l'agglomération statistique (définition 2000 et nouvelle définition) et de l'Eurodistrict Trinational de Bâle



3

POPULATION

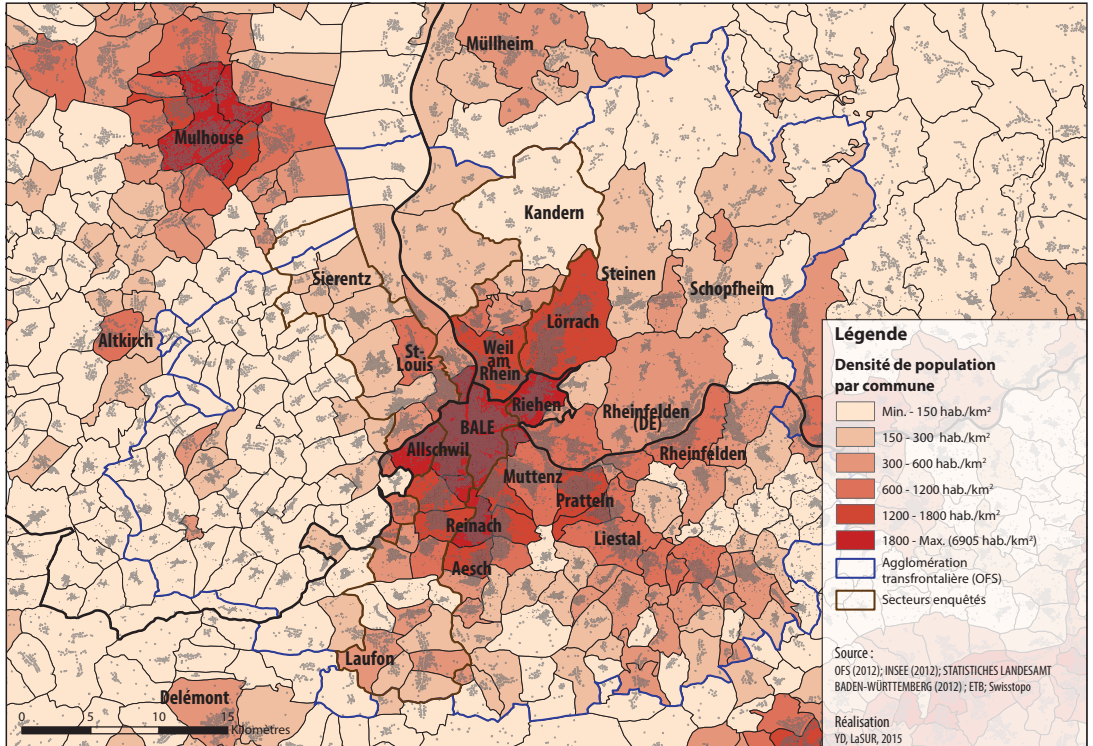
L'agglomération trinationale de Bâle compte environ 830 000 habitants. Si la majeure partie habite en Suisse, plus du tiers réside dans les parties voisines : 205 000 en Allemagne et un peu moins de 100 000 en France. Hormis Bâle, la partie suisse compte environ 362 000 habitants.

À une échelle plus large, celle de la région (périmètre de la Regio TriRhena), deux autres agglomérations se distinguent en termes de population : Fribourg-en-Brigau, avec 218 000 habitants et, dans une moindre mesure, Mulhouse qui compte 110 000 habitants³⁶. Les villes de Colmar en France et celle de Lörrach en Allemagne, à proximité directe de Bâle (respectivement 67 000 et 48 000 habitants), complètent le tableau des villes grandes et moyennes de la région. Finalement, une zone de peuplement importante est localisée sur le Plateau suisse, autour des agglomérations d'Aarau, Wettingen, Olten ou encore Soleure.

Du côté suisse, après Bâle (la ville la plus peuplée et la plus dense de la région, 6 095 hab./km²), la commune de Riehen (au nord-est de Bâle) est la plus importante, avec plus de 20 000 habitants. La carte 3, qui représente la densité de la population, permet de distinguer les grands axes de l'urbanisation bâloise en direction des cantons de Bâle-Campagne, de Soleure et d'Argovie : 1) au sud, en direction de Reinach (18 660 hab.) et d'Aesch (10 220 hab.); 2) au sud-est, en direction de MuttENZ (17 340 hab.), de Pratteln (15 280 hab.), puis de Liestal (13 710 hab.), le chef-lieu du canton de Bâle-Campagne ; 4) à l'est, le long du Rhin, en direction de Rheinfelden (12 170 hab.); 5) à l'ouest de l'agglomération, plusieurs communes importantes et denses, situées dans la continuité du bâti bâlois comme Allschwil (19 900 hab.), Binningen (14 820 hab.) ou Bottmingen (6 190 hab.). La topographie, avec notamment

³⁶ Il s'agit de la population des communes-centres et non pas des agglomérations.

Carte 3: Densité de population par commune (habitants au kilomètre²) dans l'agglomération transfrontalière de Bâle



la présence du Jura au sud de l'agglomération, conditionne largement l'extension urbaine, celle-ci se faisant en grande partie dans les vallées du massif jurassien. Notons également quelques poches «urbaines» dans le reste de l'agglomération, comme au sud-ouest de l'agglomération avec Laufon.

Du côté français, l'agglomération est composée majoritairement de petites communes rurales. Mis à part Saint-Louis, relativement étendue, ce qui explique en partie sa densité limitée (1 183 hab./km²), aucune autre commune ne dépasse 10 000 habitants. Huningue, située entre Saint-Louis et Bâle, avec ses 6 700 habitants et sa densité élevée (près de 3 000 hab./km²), présente également un visage plutôt urbain. Les autres communes, en revanche, sont plus petites et moins denses, malgré quelques polarités plus importantes le long du Rhin (Sierentz par exemple). Contrairement à la partie suisse, plus marquée par le relief, le Sud de l'Alsace s'étend en grande partie dans le Fossé rhénan, une large plaine, délimitée à l'ouest par le massif des Vosges (France) et à l'est par la Forêt-Noire (Allemagne), et au milieu de laquelle coule le Rhin, frontière naturelle entre l'Allemagne et la France. La ville de Bâle se trouve d'ailleurs à l'extrême sud de cette grande plaine. Cette configuration topographique fait dire à Reitel (2002) que, sans la présence de frontières nationales, la ville de Bâle se serait probablement étendue davantage en direction des plaines françaises, voire allemandes.

Dans la partie allemande se situent trois grandes communes: Lörrach (48 160 habitants, 1 215 hab./km²), Weil am Rhein (28 940 habitants, 1 480 hab./km²) et Rheinfelden (31 930 habitants, 506 hab./km²). Bien que moins denses que les communes suisses de la couronne bâloise, elles n'en présentent pas moins un visage urbain, du moins dans leur partie centrale. Ces communes sont issues de fusions importantes menées durant les années 1970: elles sont très étendues, ce qui en limite la densité, et elles combinent des noyaux urbains avec des zones suburbaines, mais aussi des zones clairement plus rurales. Cela s'applique également à d'autres communes de la région, comme Kandern (env. 8 000 habitants et 128 hab./km²), composée de six localités en plus du centre. Schopfheim (18 830 habitants) et Grenzach-Wyhlen (13 960 habitants) font également partie des communes importantes de l'agglomération. Plus à l'est se trouve Bad Säckingen, qui présente un visage urbain, mais qui se trouve hors du périmètre de l'agglomération. En Allemagne, l'urbanisation suit également les axes de transport et les vallées principales: le long du Rhin en direction du nord et en direction de l'est, mais aussi le long de la Wiese en direction de Schopfheim. L'urbanisation devient moins prégnante au nord-est, près des contreforts de la Forêt-Noire.

3.1 ÉVOLUTION DE LA POPULATION

Les dynamiques d'urbanisation sont très fortement différenciées selon les parties de l'agglomération. Elles résultent à la fois de tendances nationales spécifiques (Reitel, 2002) dans la région, mais aussi des reconfigurations spatiales propres aux

villes, avec durant les années 1970 un déclin des centres au profit des couronnes suburbaines et périurbaines, puis dès les années 2000, un retour en grâce des villes (Rérat, 2016a).

Bâle a connu son apogée en termes d'habitants pendant les années 1970, avec plus de 212 000 habitants. Après cette période, la ville a connu un fort déclin, perdant 30 000 habitants en dix ans, déclin qui s'observait encore durant les années 1990 (voir carte 4). En fait, c'est toute la partie centrale de Bâle (dont sa première couronne) qui a vu sa population diminuer. En revanche, les communes, alors plus rurales, situées à une quinzaine de kilomètres de la ville, au sud de Liestal ou dans la partie argovienne de l'agglomération, ont connu une croissance plus forte et soutenue (plus de 2 à 3 % par an).

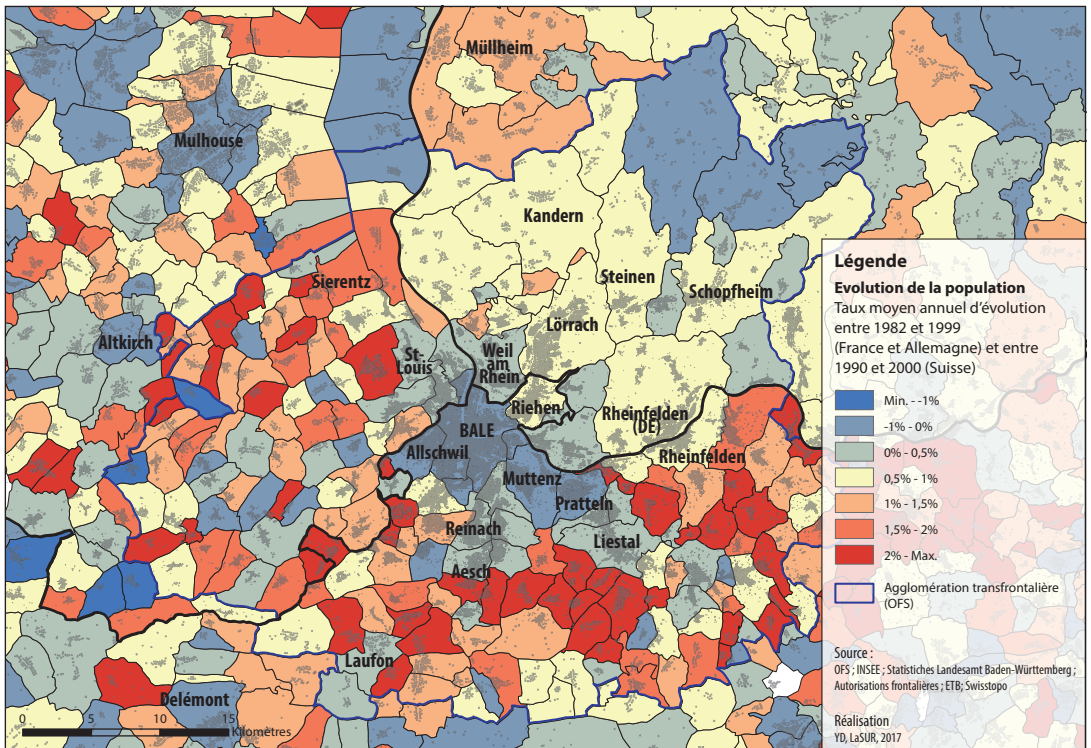
Pendant la période 1982-1999, la partie allemande a vu une croissance de sa population, entre 0,5 % et 1 %, dans quasiment l'ensemble des communes de l'agglomération, grâce à la réunification allemande et à l'arrivée, entre autres, d'Allemands de l'Est ou d'autres migrants en provenance des pays de l'Est (Reitel, 2002). Dans les communes les plus « urbaines » de Weil am Rhein ou de Grenzach-Wyhlen, cette croissance a été moins forte néanmoins. Bien qu'elles existent, les dynamiques de périurbanisation s'observent moins qu'à Bâle. Dans les villes de Weil am Rhein ou de Lörrach, très étendues spatialement, se trouvent aussi, à côté des centres urbains, de grandes zones périurbaines et d'anciens villages.

Durant cette période (1982-1999), c'est dans la partie française que la croissance de la population a été la plus marquée. Si les communes urbaines de Saint-Louis ou de Huningue avaient connu durant les décennies précédentes une croissance plus forte – les nombreux logements collectifs ou « cités » témoignent de cette croissance démographique –, celle-ci est dorénavant portée par les communes périurbaines. Dès les années 1970, le Sud du Bas-Rhin connaît une forte périurbanisation (Reitel, 2002). Cette période correspond à une forte augmentation du nombre de frontaliers en provenance de France : entre 1980 à 1990, ils passent de 14 000 à 31 000. Le développement de l'habitat individuel et de l'étalement urbain est également favorisé par les revenus plus élevés des frontaliers (voir chapitre IV, section 3 et chapitre IX, section 4.1).

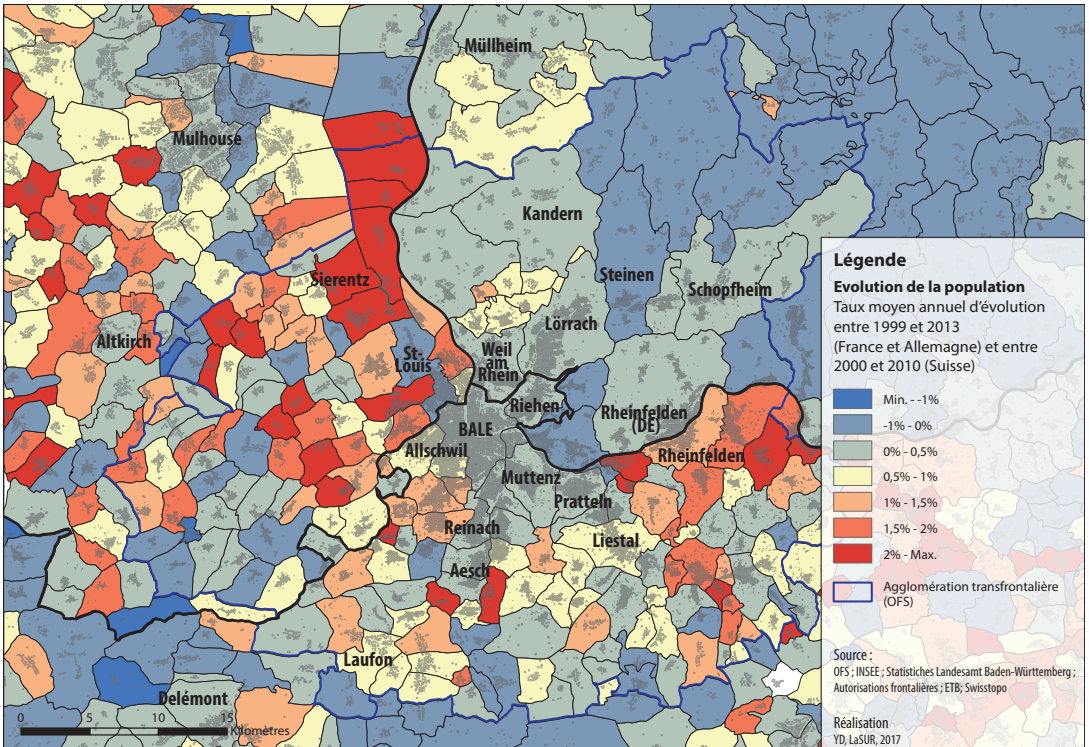
Durant les années 2000, les dynamiques d'évolution de la population ont changé considérablement (voir carte 5). Tout d'abord, la baisse constante de la population dans le centre de l'agglomération (à Bâle et dans les communes environnantes) a été stoppée, et la courbe s'est inversée entre 2010 et 2015, ce qui correspond à une tendance générale au retour en grâce des centres urbains (Rérat, 2016a). L'emprise spatiale de la ville de Bâle s'étendant quasiment sur l'ensemble du territoire communal, les projets urbains visent à densifier et à valoriser le bâti existant : le nouveau siège de Roche est par exemple le bâtiment le plus haut de Suisse. Un concept de densification en hauteur existe d'ailleurs au niveau cantonal, et de nombreuses tours sont en projet et/ou en cours de construction par différents acteurs économiques (Novartis,

POPULATION

Carte 4: Évolution de la population dans l'agglomération transfrontalière de Bâle (années 1980-1990-2000)



Carte 5: Évolution de la population dans l'agglomération transfrontalière de Bâle (années 2000-2010)



UBS, CFF, Bâloise assurances, etc.)³⁷, même si deux projets de densification dans le quartier de Bruderholz et dans celui de Hirzbrunnen (le long du Rhin) ont été refusés par la population bâloise. Cet attrait retrouvé pour l'urbain concerne également les communes suburbaines, dont certaines plus fortement que d'autres, par exemple dans la zone d'Oberwil-Therwil. L'Est de l'agglomération, dans la partie argovienne, se caractérise par une forte croissance démographique continue.

Au cours des années 2000, l'augmentation de la population dans la partie allemande de l'agglomération est faible, notamment dans les grandes communes. Si certaines petites communes, au nord de Weil am Rhein et Lörrach, voient leur population augmenter (Binzen, Schallbach, etc.), d'autres perdent des habitants comme à Grenzach, Steinen ou encore dans les communes périphériques proches de la Forêt-Noire. Dans l'ensemble, la population de la partie allemande de l'agglomération bâloise reste plutôt stable, ce qui la distingue des deux autres parties dont la croissance est plus forte.

La partie française a constaté, pendant les années 2000, une forte augmentation de sa population. Sierentz et Bartenheim, situées le long de l'axe Bâle-Mulhouse, de même que les communes à proximité de la frontière à l'ouest de Saint-Louis (Hésingue ou Hégenheim) connaissent une augmentation de plus de 1,5 % annuellement durant cette période. En revanche, le Sundgau, moins urbanisé et plus périphérique, observe une stabilisation de sa population, voire une diminution. De même, Saint-Louis, qui est pourtant à proximité directe de la frontière, perd des habitants durant cette période (et la précédente d'ailleurs). Comme nous le verrons dans les chapitres suivants, la ville haut-rhinoise a plutôt une mauvaise image, et les habitants de la région privilégient des communes plus rurales à proximité.

À côté de l'évolution de la population, les prix du foncier permettent de mieux comprendre les tendances d'urbanisation dans la région (voir tableau 4³⁸). Tout d'abord, les prix français sont clairement les plus bas, suivis des prix allemands et finalement des prix suisses, bien plus élevés. À l'intérieur de chaque pays, des différences s'observent également. En France, les petites communes frontalières à proximité de Bâle font partie des plus chères, avec Leymen (sur la ligne de tram) ou Hégenheim. Saint-Louis est sensiblement moins chère, ce qui renvoie à son attractivité plus faible, mais aussi à la part plus importante d'appartements. Les communes qui se situent au-delà d'une vingtaine de kilomètres de Bâle présentent des prix bien moins élevés, comme à Ferrette dans le Sundgau ou encore à Mulhouse. Dans la partie allemande, les villes de Lörrach

³⁷ Monnat Lucie, 24 heures, 11.12.2014, *Bâle prise par la folie des hauteurs*, <http://www.24heures.ch/suisse/Ble-prise-par-la-folie-des-hauteurs/story/14091924>, consulté le 14.02.2017.

³⁸ Les prix de l'immobilier à l'achat indiqués dans le tableau 4 sont avant tout indicatifs et doivent être interprétés avec prudence, car, ne faisant pas l'objet d'un recensement officiel, les données utilisées proviennent de divers spécialistes de l'immobilier (diversité des données et des techniques [non connues] de calcul, temporalités de récolte, etc.). Pour la Suisse, il s'agit de maisons individuelles (prix au m² en francs suisses), et en France et en Allemagne, d'une agrégation de maisons et d'appartements (prix au m² en euros).

et de Weil am Rhein font partie des plus chères de la région, de même que la commune, plus petite, de Fischingen, suivies des deux autres villes de la région, Rheinfelden et Bad Säckingen, et d'une série de petites communes à proximité de Bâle (Binzen, Rümmingen, Schallbach, etc.). Ensuite, dès que l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération, les prix baissent. Contrairement au Haut-Rhin, d'autres communes du Sud du Bade-Wurtemberg (dans l'agglomération de Fribourg-en-Brigau notamment) présentent des prix plus élevés (ou similaires) que ceux des communes de l'agglomération transfrontalière. La spécificité «frontalière» est ainsi moins marquée en Allemagne. Dans la partie suisse, c'est à Binningen, dont le tissu urbain est complètement intégré à celui de Bâle, puis dans le chef-lieu bâlois que les prix sont les plus élevés. Les autres communes principales de l'agglomération ont des prix similaires, autour de 10 000-11 000 francs au mètre carré. Quant à Pratteln et Bettingen, elles se révèlent être un peu moins chères. À l'intérieur de Bâle, les prix varient bien évidemment selon les quartiers. Saint-Johann et les quartiers situés dans l'ouest du Kleinbasel (Kleinhüningen, Klybeck, etc.), les plus précarisés, sont les moins chers. Au contraire, les biens situés sur la colline du Bruderholz ou dans la zone Breite/Saint-Alban sont les plus chers.

Tableau 4 : Estimation des prix de l'immobilier (achat) dans une série de communes de l'agglomération transfrontalière

Allemagne		France		Suisse			
Communes	Prix (€ m ²) Achat	Communes	Prix (€ m ²) Achat	Communes	Prix en franc suisse (m ²) Achat (maison individuelle)	Quartiers/ zones	Prix (CHF-m ²) Achat (appartement en PPE)
Lörrach	+3 500	Leymen	2 461	Binningen	14 097	Innenstadt	7 270
Weil am Rhein	+3 500	Hégenheim	2 425	Bâle	11 694	Breite/ Saint-Alban	8 950
Fischingen	+3 500	Village-Neuf	2 412	Riehen	11 403	Gundeldgine	7 190
Rheinfelden	3 000-3 500	Sierentz	2 406	Reinach	10 718	Bachletten/ Gothelf	7 040
Bad Säckingen	3 000-3 500	Huningue	2 322	Allschwil	10 540	Iselin	6 640
Binzen, Rümmingen, Wittlingen, Schallbach	3 000-3 500	Saint-Louis	2 187	Muttentz	10 339	Saint-Johann	6 290
Steinen	2 500-3 500	Bartenheim	2 113	Pratteln	8 710	Kleinbasel West	6 360
Schopfheim	2 500-3 000	Ferrette	1 598	Bettingen	8 315	Kleinbasel Ost	7 420
Kandern	2 500-3 000	Mulhouse	1 186			Bruderholz	9 350

Provenance des données : Allemagne: Immowelt.de (2016) ; France: Moyenne des estimations de meilleursagents.fr et de efficacy.fr (2016) ; Suisse: Wüest et Partner (2012).

4

ÉCONOMIE

Au niveau économique, l'agglomération trinationale bâloise compte environ 410 000 emplois dans les secteurs secondaire et tertiaire³⁹, dont plus de 170 000 sont localisés à Bâle. La partie française (surtout) et la partie allemande accueillent clairement moins d'emplois, respectivement 18 000 et 60 050. La partie française de l'agglomération se trouve en effet dans les aires d'emploi de Bâle et de Mulhouse et est largement résidentielle. En Allemagne, ce constat est moins marqué, même si Bâle (surtout) et Fribourg-en-Brisgau attirent une partie des travailleurs résidant dans l'agglomération. La partie suisse (hors Bâle) compte un peu moins d'emplois que Bâle, malgré son poids démographique plus élevé. Le chômage (en 2015) est moins élevé dans la partie suisse (3,7% à Bâle-Ville et 2,7% Bâle-Campagne) et dans la partie allemande (environ 3,5% dans le *Landkreis* de Lörrach) que dans la partie française (près de 8% dans la zone d'emplois de Saint-Louis)⁴⁰.

Toute la région est marquée par une forte présence industrielle, notamment dans les branches chimiques et pharmaceutiques. Bien que les plus grands sites et les sièges de ces entreprises soient concentrés en premier lieu à Bâle, comme le campus Novartis ou la nouvelle tour Roche, de nombreux sites de production se trouvent autour de la ville (Stein, Kaiseraugst), y compris en France à proximité immédiate

³⁹ Ces éléments et les suivants sont issus de l'analyse des recensements économiques des trois pays et sont complétés par d'autres sources (publications, rapports, etc.) : il s'agit des données SIRENE en France, du RFE en Suisse et de données directement fournies par le *Land* du Bade-Wurtemberg en Allemagne. Notons encore que les données pour l'Allemagne n'étant pas disponibles au niveau de la commune pour le secteur primaire (agriculture, foresterie, etc.), nous n'avons pas pris en compte ce secteur dans les trois pays. Ainsi, nos analyses sont basées uniquement sur les secteurs secondaire et tertiaire (hors emploi dans l'administration – également non disponibles en Allemagne par commune).

⁴⁰ Sources : SECO, Statistique du Land du Bade-Wurtemberg, Agence de développement d'Alsace (ADIRA).

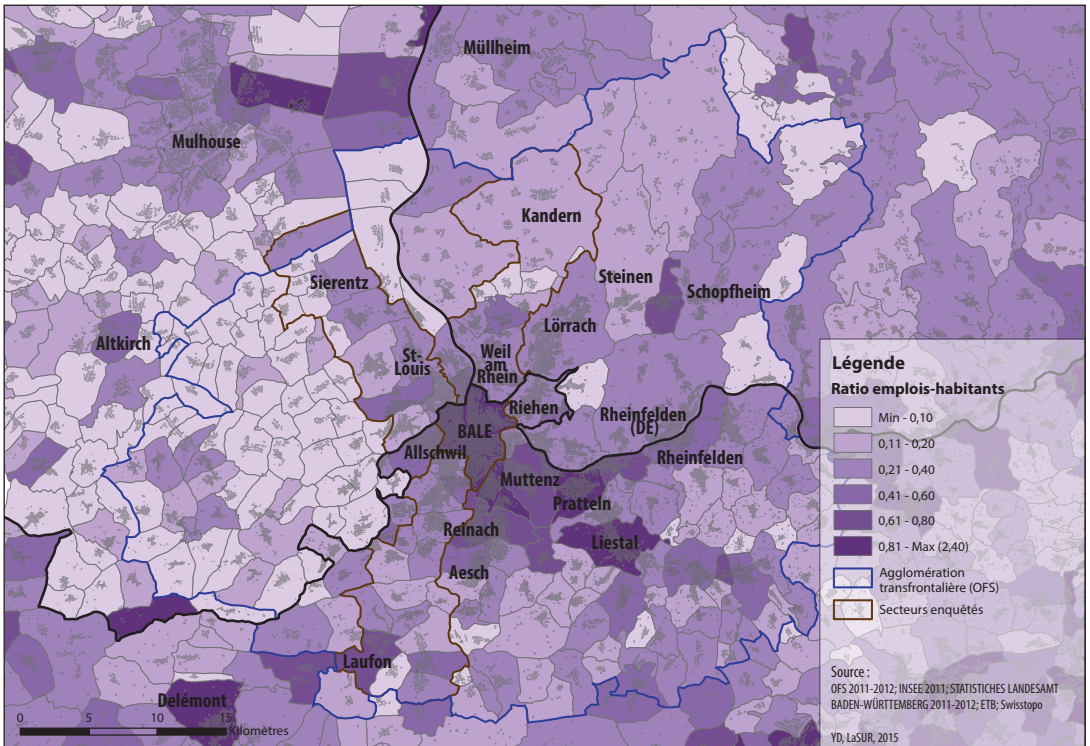
de la Suisse. L'industrie textile (France et Allemagne), automobile (France, avec l'usine PSA Peugeot-Citroën dans la banlieue mulhousienne) et horlogère (principalement en Suisse, dans le Jura), de même que les branches proches telles que la microtechnique/micromécanique sont également fortement présentes dans la région. Le Sud de l'Allemagne, comme la Suisse d'ailleurs, est également réputé pour ses nombreuses PME (Bourgeois, 2005). On y trouve également de grandes entreprises, comme la marque de meubles Vitra – avec son centre d'exposition, musée, etc., réalisé par les plus grands architectes – à Weil am Rhein ou la fabrique de Mondelez International à Lörrach qui possède et produit de nombreuses marques de chocolat connues.

Malgré ce fort ancrage historique de l'industrie, l'économie de la région est largement tournée vers le secteur tertiaire, qu'il s'agisse du secteur du commerce et de l'hôtellerie/restauration, des finances et des assurances (Bâle surtout), des activités scientifiques et techniques (Bâle et Fribourg-en-Brigau principalement) ou encore de l'administration publique et de l'enseignement. Au croisement des secteurs secondaires et tertiaires, les trois pays forment dans la région un «*cluster*» économique lié aux sciences de la vie (avec la ville/région de Strasbourg également) et se targuent de disposer, entre autres, de la présence de 15 000 scientifiques, 100 000 étudiants et 600 entreprises pharmaceutiques et de technologies médicales dans la région⁴¹. Ainsi, Bâle accueille le plus grand nombre d'employés dans les sciences de la vie et présente le ratio (investissement en R & D)/(Produit régional brut) le plus élevé du monde (étude BAK, 2010, citée dans Walther et Reitel, 2013). La ville de Bâle est également connue pour ses foires, dont les plus célèbres sont Baselworld (horlogerie) et Art Basel (arts). Dans le Kleinbasel, la zone de la «*Messe*» occupe plusieurs bâtiments servant aux expositions ainsi qu'un hôtel et une salle de spectacles.

En termes d'emploi (voir carte 6), la commune de Bâle est de loin celle qui regroupe le plus grand nombre d'emplois, à savoir plus de 170 000. Plusieurs communes de l'agglomération bâloise (partie suisse) comptent également plus de 10 000 emplois, comme Liestal (avec près d'un emploi par habitant, comme à Bâle), mais aussi Pratteln, Muttenz, Reinach ou Münchenstein. Pour ces dernières, le ratio emploi par habitant est également élevé, entre 0,6 et 0,8 emploi par habitant. Dans la région, c'est à Stein, qui se trouve juste au-delà des limites de l'agglomération statistique, que le ratio emploi par habitant est le plus élevé, à 1,06 : la commune, petite en termes d'habitants, accueille sur son territoire des sites de production de grandes entreprises, comme Novartis ou Syngenta. Au-delà des limites de l'agglomération, le Plateau suisse offre également un grand nombre d'emplois, notamment dans les villes de Granges, de Soleure, d'Olten, d'Aarau, de Baden.

⁴¹ Biovalley, The Life Sciences : <http://www.biovalley.com/industry/biovalley-the-place-to-be>, consulté le 06.04.2017.

Carte 6 : Ratio emploi-habitant dans l'agglomération transfrontalière de Bâle



Le deuxième pôle d'emplois le plus important est celui de Fribourg-en-Brigau en Allemagne, avec un peu plus de 100 000 emplois, sans compter ceux situés dans son agglomération. Dans la partie allemande de l'agglomération bâloise, c'est Lörrach qui compte le plus d'emplois (18 000), suivie par Weil am Rhein (près de 10 000 emplois) et Rheinfelden (8 800). Dans les deux premières, on trouve de grandes entreprises, comme Vitra ou Mondelez International. Les communes allemandes de la région présentent des ratios emploi par habitant plus faibles qui se situent autour de 0,3-0,4. Binzen, qui accueille une grande zone commerciale, et Maulburg, qui compte plusieurs industries importantes, comme Busch (pompes à vide industrielles), Müller Martini (systèmes d'impression) ou Endress + Hauser Maulburg (instruments de mesure), connaissent des concentrations d'emplois un peu plus élevées.

En France, Mulhouse et Sausheim (où se trouve l'usine Peugeot-Citroën), dans l'agglomération mulhousienne, forment le plus grand pôle d'emplois du Bas-Rhin (55 000), suivi de Colmar (environ 32 000). En revanche, la partie française de l'agglomération présente un visage économique bien différent des parties suisse (surtout) et allemande. On y compte relativement peu d'emplois. Saint-Louis, la plus grande commune de la zone, compte «seulement» 6 781 emplois, avec un ratio emploi par habitant de 0,34. Plus petite, Huningue, limitrophe de Bâle et de Saint-Louis, est un centre d'emplois relativement important de la région frontalière française avec 2 681 emplois, avec les usines de Novartis ou de Weleda (produits de soin) et de nombreuses infrastructures industrielles le long du Rhin. Cette zone industrielle se prolonge en direction de Village-Neuf (991 emplois), où se trouve l'usine DSM, active dans les biotechnologies. Un autre centre d'emplois est constitué par la commune de Hésingue, avec un peu moins de 1 500 emplois et un ratio emploi par habitant de 0,58 (le plus élevé de la partie française de l'agglomération). La commune de Sierentz fait également partie des cinq communes qui offrent les emplois les plus nombreux, avec entre autres une activité commerciale relativement importante. Le développement économique est principalement localisé autour de Saint-Louis, ainsi que le long de l'axe, routier et ferroviaire, Bâle-Mulhouse : le reste de la partie française de l'agglomération trinationale est surtout rural. Notons également la présence de l'Euroairport et des entreprises attenantes, géographiquement situés sur sol français et qui offrent de nombreux emplois. Selon un rapport, près de 5 000 emplois sont directement liés à l'Euroairport et aux entreprises qui y sont implantées : parmi ceux-ci, 86 % relèvent d'entreprises suisses présentes sur le site, le reste, d'entreprises françaises⁴².

4.1 TRAVAIL FRONTALIER EN SUISSE ET DANS LA RÉGION BÂLOISE

Le phénomène des travailleurs frontaliers existe depuis plusieurs décennies en Suisse, bien qu'il n'ait commencé à se développer «que» depuis les années 1960. Dans la région bâloise, des études conduites durant les années 1920-1930 évoquent déjà une

⁴² Cabinet Steer Davies Gleave (Londres), L'importance socioéconomique de l'Euroairport, Euroairport, 2010.

détente dans le passage des frontières qui rend le travail frontalier plus accessible, à un moment où l'on voit, entre autres, le développement de lignes de tram transfrontalières (voir la section suivante). Mais, cette ouverture est de courte durée, les années de guerre contribuant à interrompre ce phénomène. Les années 1950 et, surtout, la décennie suivante marquent le renouveau du travail frontalier dans la région bâloise : entre 1965 et 1971, le nombre des frontaliers augmente de 57 % en provenance d'Allemagne et de 140 % depuis la France (Rohner, 1999). Le développement du travail frontalier, dans la région bâloise, est dû principalement au manque de main-d'œuvre sur le marché suisse, aux différences de salaires, à la crise dans l'industrie alsacienne et également à l'ouverture d'un tronçon autoroutier entre Habsheim et Bartenheim, qui facilite les trajets pendulaires entre Mulhouse et Bâle (Rohner, 1999).

À partir des années 1990, l'augmentation se fait beaucoup plus forte, aussi bien à l'échelon européen qu'en Suisse, phénomène encore amplifié dès le milieu des années 2000 avec la conclusion des accords de libre circulation des personnes entre la Suisse et l'Union européenne. Comme le décrivent les chercheurs de l'Université de Neuchâtel et de Franche-Comté :

«L'Accord sur la libre circulation des personnes implique des simplifications légales qui facilitent l'intégration des frontaliers. Ainsi, depuis juin 2002, les frontaliers ne sont plus contraints de retourner à leur domicile chaque jour, mais une fois par semaine; ils peuvent changer librement d'emploi à l'intérieur de la zone frontalière (mobilités géographique et professionnelle); ils n'ont plus l'obligation d'avoir résidé pendant au moins six mois dans la zone frontalière pour obtenir un permis G. Enfin, depuis juin 2004, la suppression de la préférence pour la main-d'œuvre nationale facilite légalement l'embauche de frontaliers par rapport à des travailleurs locaux.» (Crevoisier et Moine, 2006, 6)

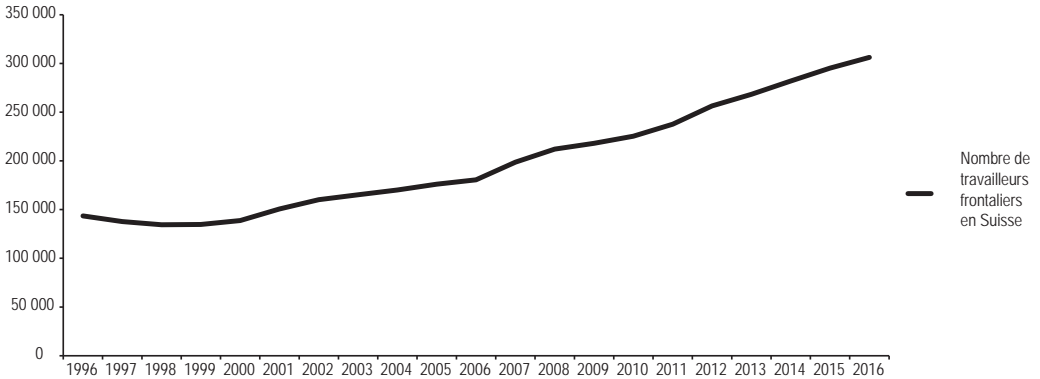
La figure 5 recense l'évolution du nombre de travailleurs frontaliers au cours des vingt dernières années : elle met en exergue une forte progression depuis 2002. Il faut toutefois préciser que ces chiffres ne tiennent pas compte des «résidents» suisses (y compris des personnes avec des permis C, par exemple⁴³) qui habitent dans les pays voisins (légalement ou non) et qui travaillent en Suisse. À Genève, ils seraient environ 20 000 dans cette situation⁴⁴. D'une manière générale, les chiffres officiels présentés dans cette section laissent de côté une partie des flux, illégaux ou trop spécifiques.

À l'échelle européenne, la France est le pays dans lequel vivent le plus grand nombre de personnes travaillant à l'étranger (437 900) ; elle est suivie de l'Allemagne (286 100), de la Pologne (154 500) et de la Slovaquie (147 200). Pour ce qui est de

⁴³ Pour ces personnes, déménager en France reviendrait à perdre leur statut (permis) suisse, ce qui est, pour ces raisons, impensable. Avoir une domiciliation secondaire (légal ou non) en France et garder la domiciliation principale en Suisse permet de contourner ce problème.

⁴⁴ OCTSAT 2016, Genève.

Figure 5: Évolution du nombre de travailleurs frontaliers en Suisse entre 1996 et 2016



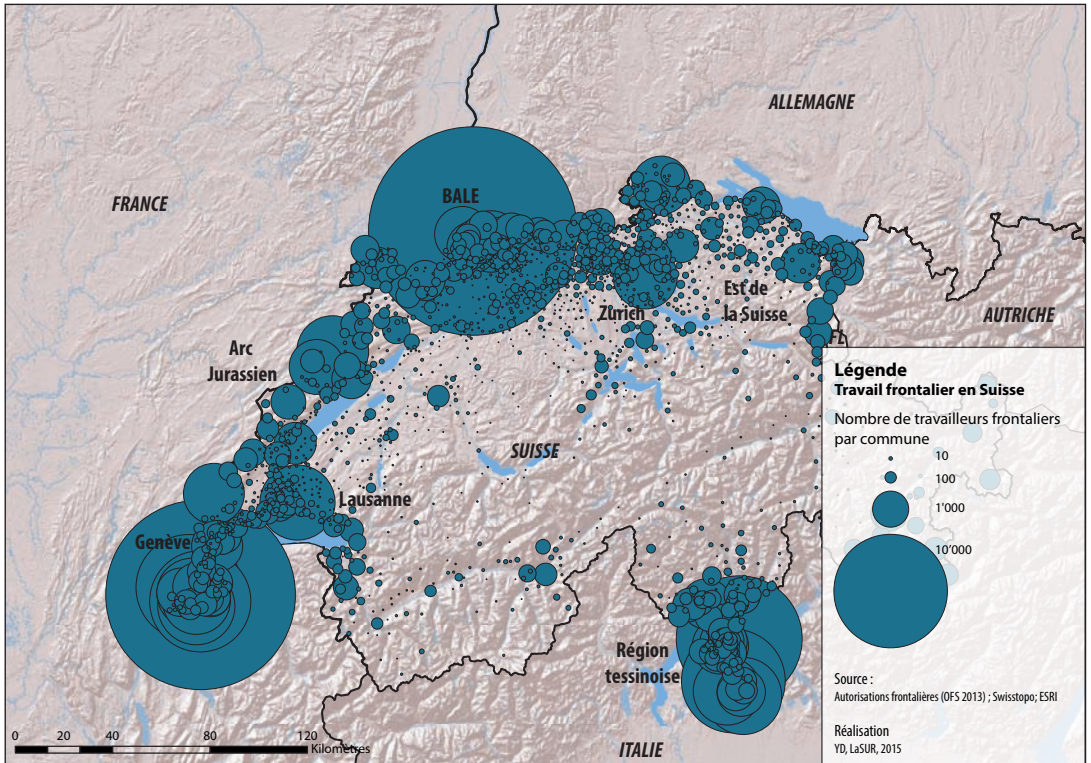
l'accueil sur le territoire national de travailleurs frontaliers, c'est en Suisse que leur nombre est le plus élevé, avec plus de 300 000 frontaliers (en 2016, contre 180 000 en 2006). En 2006, ils étaient 127 000 au Luxembourg, 86 000 en Allemagne, 58 000 aux Pays-Bas et 48 000 en Autriche. La France, quant à elle, n'en accueille que 10 000 sur son territoire⁴⁵. Les cartes 7 et 8 donnent un aperçu plus précis de la situation : la première (carte 7) montre les communes suisses qui accueillent le plus de frontaliers sur leur territoire. Les régions genevoise et bâloise sont les plus concernées, avec une concentration très forte dans la commune de Bâle, alors qu'à Genève, les autres pôles de l'agglomération (Meyrin, Carouge, Plan-les-Ouates, etc.) concentrent une bonne partie des emplois occupés par des frontaliers. Le Tessin et les villes de Lugano, de Mendrisio ou de Chiasso attirent plusieurs dizaines de milliers de frontaliers sur leur territoire. L'Arc jurassien, Lausanne, l'Est de la Suisse et Zurich sont également concernés au premier chef.

La carte 8 illustre la provenance des frontaliers (uniquement pour l'Allemagne et la France) selon l'endroit où ils vivent⁴⁶. En France, la plus grosse concentration se trouve autour de Genève, dans le Pays de Gex et en Haute-Savoie à proximité directe de Genève surtout, ainsi qu'au sud du lac Léman. Dans le Bas-Rhin, la concentration est forte également, jusqu'à Mulhouse, mais aussi plus loin, en direction de Colmar. L'Arc jurassien français, avec les communes de Pontarlier et de Morteau, concentre lui aussi de nombreux frontaliers. Du côté allemand, les frontaliers sont situés surtout au bord du Rhin, le long de la frontière suisse, ainsi que dans l'agglomération bâloise, avec en premier lieu les villes de Lörrach, Rheinfelden ou Weil am Rhein, toutes

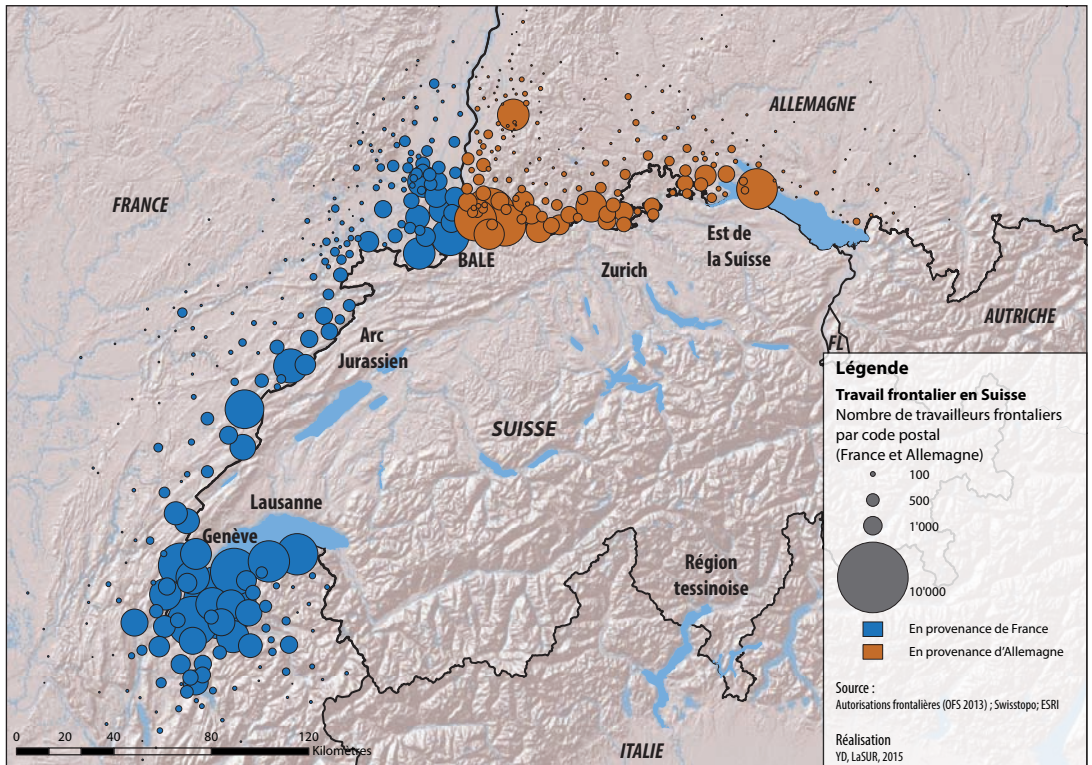
⁴⁵ MKW, et Empirica. 2009. « Scientific Report on the Mobility of Cross-Border Workers within the EU-27/EEA/EFTA Countries ». Munich, Sopron : European Commission DG Employment and Social Affairs.

⁴⁶ Les frontaliers sont recensés par code postal (et non par commune de résidence).

Carte 7: Travail frontalier en Suisse (par commune), 2013



Carte 8 : Provenance des frontaliers (Allemagne et France uniquement) travaillant en Suisse, par code postal du lieu de résidence (en nombre absolu), 2013



situées près de Bâle. La ville de Constance, au bord du lac du même nom, est le lieu de vie de près de 4 000 frontaliers. Fribourg-en-Brisgau, malgré son éloignement relatif de la frontière suisse, fournit aussi de nombreux travailleurs frontaliers : sa connexion, en train notamment, avec Bâle facilite les trajets rapides.

Comme nous l'avons déjà mentionné, les frontaliers ne sont plus obligés de regagner leur domicile tous les jours, mais seulement une fois par semaine, ni de résider dans une zone frontalière depuis six mois au moins pour prétendre au statut de frontalier (permis G). Ces changements ont entraîné deux évolutions spatiales du phénomène, sans parler de l'évolution quantitative du nombre de frontaliers (en Suisse du moins). Premièrement, la fin de l'obligation de résider 6 mois dans une région frontalière a attiré dans ces régions situées à proximité des frontières de nombreuses personnes venant d'autres régions : pour la France, par exemple, du Nord, de l'Île-de-France, etc. Ces individus sont parfois appelés « néofrontaliers », et leur arrivée peut susciter un certain mécontentement parmi les populations frontalières « historiques »⁴⁷. Deuxièmement, le fait de ne plus avoir à retourner tous les soirs à son domicile ouvre de nouvelles possibilités : on observe en France et en Allemagne (non visible sur la carte) que le domicile légal des frontaliers travaillant en Suisse est désormais réparti dans l'ensemble du territoire national concerné, à Paris, à Berlin, dans la région de la Ruhr, etc. De même, si la très grande majorité des frontaliers travaillant en Suisse proviennent des pays limitrophes, on dénombre en 2013 environ 175 « frontaliers » de Hongrie, 160 du Royaume-Uni, 150 de Pologne, 150 de Belgique, etc. Ces nouveaux frontaliers supportent une imposition à la source en Suisse, alors que dans la plupart des cantons suisses, les frontaliers « traditionnels » sont imposés au lieu de leur domicile (une partie de la recette fiscale étant rétrocédée à la Suisse). Bien que la question de l'imposition des frontaliers suscite des débats en Suisse, notamment dans le Jura et à Neuchâtel, nous n'en examinerons pas le détail dans cet ouvrage.

4.1.1 Travail frontalier dans la région transfrontalière de Bâle

Symbole des relations transfrontalières, le travail frontalier revêt une extrême importance dans la région. On compte environ 80 000 frontaliers travaillant dans les cinq cantons suisses de la région : 35 000 dans le canton de Bâle-Ville, 20 000 dans le canton de Bâle-Campagne, 13 500 dans le canton d'Argovie, 2 000 dans le canton de Soleure et 7 250 dans le canton du Jura (en 2016).

Dans la région TriRhena, les 80 000 travailleurs frontaliers résident pour 53 % d'entre eux dans la partie allemande et pour 47 % dans la partie française ; parmi ceux-ci, environ 65 000 travaillent en Suisse. Si les Alsaciens travaillent aussi bien en

⁴⁷ RTS - Intercités, 24 octobre 2013, Rivalité entre frontaliers (émission radio), <http://www.rts.ch/play/radio/intercites/audio/intercites-rivalite-entre-frontaliers?id=5299330>, consulté le 26.06.2016.

Rumley Tasch, l'Hebdo, 31 août 2011, Frontaliers : nos meilleurs ennemis, http://www.hebdo.ch/frontaliers__nos_meilleurs_enemis_118236_.html, consulté le 26.06.2016.

Allemagne (voir encadré 1 et tableau 5) qu'en Suisse (surtout dans ce dernier pays pour ce qui concerne les Haut-Rhinois), on dénombre très peu d'Allemands travaillant en Alsace (entre 400 et 1 900 selon les estimations⁴⁸), contre plusieurs dizaines de milliers en Suisse. De même, peu de Suisses travaillent dans les deux pays voisins (600 à 700 dans le sud du Bade-Wurtemberg et une centaine en Alsace). Les raisons principales de ces flux extrêmement limités en direction de la France ou de l'Allemagne (pour les Suisses) se trouvent sans doute, d'une part, dans le niveau des salaires et, d'autre part, dans la taille et dans la diversité du marché de l'emploi helvétique (voir chapitre I).

Encart 1 : Les travailleurs frontaliers français en Allemagne

L'analyse des lieux de travail des frontaliers français indique des logiques très différentes en fonction de la proximité avec la Suisse. Dans l'agglomération transfrontalière de Bâle, 87 % des frontaliers français sont actifs en Suisse et seulement 13 % en Allemagne. La Suisse semble ainsi largement plus attractive et constitue de loin la première destination d'emploi pour les frontaliers français. Dans le reste de la région TriRhena, la part des frontaliers français travaillant en Allemagne est plus importante (45,6 %). Plus on s'éloigne de la Suisse, plus l'attrait de cette dernière s'amenuise. La majeure partie des frontaliers français travaillant en Allemagne résident donc plutôt dans le Bas-Rhin et sont actifs dans les régions allemandes de Saarbruck ou Karlsruhe. Les communes allemandes de l'agglomération bâloise accueillent nettement moins de frontaliers français que les villes plus au nord : Weil am Rhein et Lörrach se situent en 20^e et 21^e positions, avec respectivement

469 et 441 frontaliers français. Ce qui correspond à une part de frontaliers dans l'économie locale de 4,7 % (des emplois occupés) pour la première et de 2,4 % pour la deuxième, des chiffres très éloignés des réalités helvétiques.

Tableau 5 : Communes allemandes attirant le plus de travailleurs frontaliers français en provenance d'Alsace

	Communes allemandes	Nombre de frontaliers (français)
1	Saarbruck	10 474
2	Karlsruhe	3 441
3	Kehl	2 248
4	Saarlouis	2 236
5	Rastatt	2 230
6	Wörth am Rhein	1 790
7	Baden-Baden	1 718
8	Fribourg-en-Brigau	1 410
9	Bühl	1 213
10	Homburg	1 077
...		
20	Weil am Rhein	469
21	Lörrach	441

⁴⁸ Si tous les travailleurs frontaliers travaillant en Suisse sont recensés de manière exhaustive selon le code postal de leur commune de domicile et de travail, les flux entre l'Allemagne et la France sont moins bien documentés. Les estimations présentées ici proviennent de l'ETB et de l'Office de statistique du Bade-Wurtemberg.

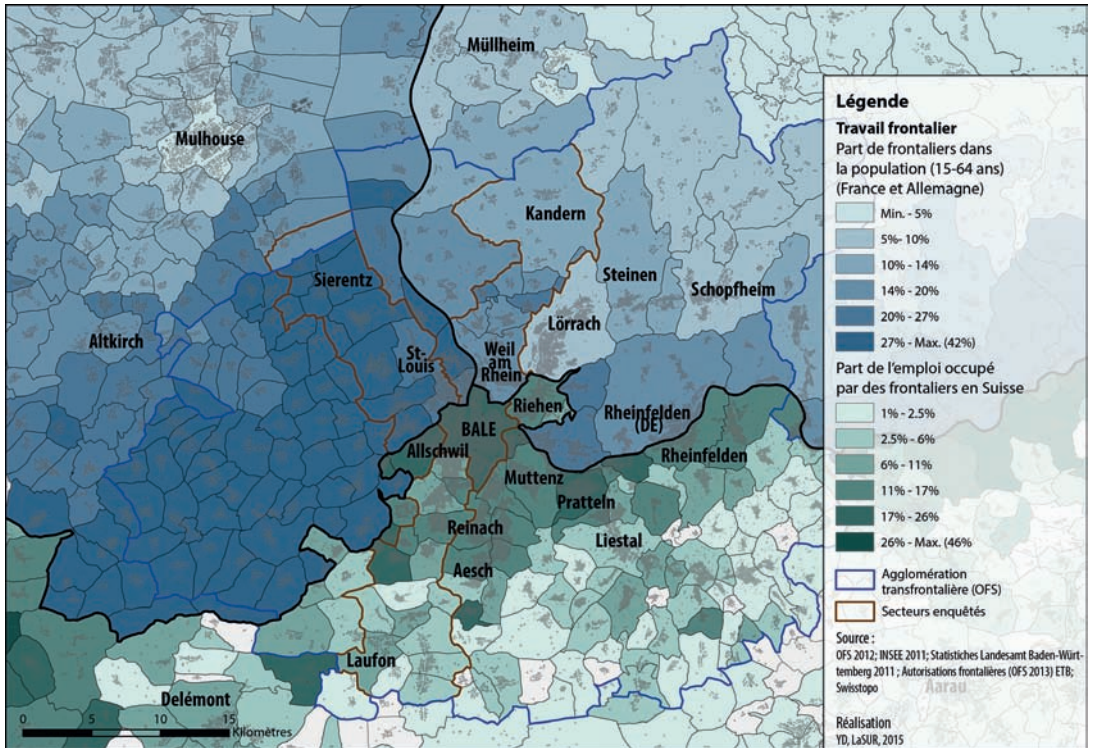
Dans l'agglomération transfrontalière, le travail frontalier occupe une place importante : environ 18 % de la population active des parties française et allemande est frontalière. La carte 9 offre un aperçu plus précis de la situation et montre à la fois la part des frontaliers par commune dans la population des 15-64 ans (pour la France et l'Allemagne) et la part des emplois occupés par des frontaliers par commune (en Suisse). En France, dans la plupart des communes situées autour de Bâle, on dénombre entre 25 et 35 % de frontaliers. Toute la région semble ainsi très fortement dépendante de l'emploi en Suisse. Par ailleurs, la part des frontaliers est clairement plus élevée qu'en Allemagne. En nombre absolu, ce sont les communes de Saint-Louis (3 292), Huningue (1 234) et Kembs (905) qui comptent le plus grand nombre de travailleurs frontaliers sur leur territoire. En termes relatifs, cela représente respectivement 25 % de la population active dans la plus grande commune et 27 % à Huningue et à Kembs. Hors de l'agglomération trinationale, de nombreux frontaliers vivent dans les villes de Mulhouse (1 645 soit 2 % des 15-64 ans) et Rixheim (1 016 soit 11 %).

Dans la partie allemande, ce sont Rheinfelden (3 412), Weil am Rhein (3 377) et Lörrach (2 099), les trois plus grandes villes allemandes de la région, qui dénombrent le plus de travailleurs frontaliers sur leur territoire. Il est intéressant de noter que la plus grande ville de la partie allemande est moins concernée par le travail frontalier que les deux autres villes susmentionnées : la part des travailleurs frontaliers n'y est que de 7 % contre respectivement 16 % et 18 %. Le marché de l'emploi de Lörrach semble être suffisamment attractif pour que les habitants de la ville restent travailler à Lörrach, ou du moins en Allemagne (voir chapitre IV, section 3). D'une manière générale, la proportion des travailleurs frontaliers dans la population active est généralement un peu plus faible qu'en France, comme le montre la carte 9, hormis dans certaines communes frontalières comme Grenzach-Wyhlen (1 911 frontaliers) et Inzlingen (323 frontaliers) avec 21 % de frontaliers dans la population active (15-64 ans). La plupart des communes allemandes de l'agglomération bâloise recensent entre 10 et 20 % de frontaliers, contre plus de 25 % dans la plupart des communes françaises.

C'est majoritairement vers Bâle que les flux de frontaliers se dirigent, puisque l'on y dénombre 32 000 frontaliers y travaillant. C'est de loin la commune qui compte le plus de frontaliers ; Pratteln, Allschwil et Muttenz dénombrent quant à elles respectivement 3 100, 2 200 et environ 2 000 emplois occupés par des frontaliers. Les concentrations les plus fortes de frontaliers par rapport aux emplois occupés par des résidents suisses se trouvent toutefois dans des petites communes, notamment le long du Rhin ou dans le Jura. À Bâle, à Pratteln ou à Allschwil, la part des frontaliers s'élève à environ 20 %.

Les communes allemandes et françaises situées à proximité de la frontière suisse comptent clairement plus de frontaliers sur leur sol. La distance est ainsi un puissant déterminant en matière de travail frontalier. Au-delà de 20 km de la frontière suisse,

Carte 9: Travail frontalier dans l'agglomération transfrontalière de Bâle, 2013



la part de frontaliers est visiblement plus faible qu'à proximité directe de la Suisse. Cette distance correspond également aux limites de l'agglomération transfrontalière (nouvelle définition de l'OFS), qui sont basées entre autres sur l'intensité des flux domicile-travail.

Dans la partie suisse, les frontaliers se concentrent avant tout dans les communes proches de Bâle, le long de l'axe Bâle-Münchenstein-Aesch-Delémont et le long du Rhin (est). D'ailleurs, dans cette direction, la concentration reste forte tout le long du Rhin, bien au-delà des limites de l'agglomération bâloise. Le long de l'axe Bâle-Liestal-Olten, des concentrations plus élevées qu'ailleurs sont également trouvées. À l'ouest de Bâle et le long de la frontière franco-suisse, les lieux de l'emploi frontalier sont plus diffus et sont moins facilement explicables d'un point de vue géographique. Si à Bâle et dans le sud de la couronne bâloise, les effectifs de frontaliers sont composés à parts égales de Français et d'Allemands, le reste de l'agglomération est découpé géographiquement : les Français sont nettement plus présents à l'ouest de l'agglomération et les Allemands, à l'est.

5

TRANSPORTS

L'agglomération transfrontalière de Bâle dispose d'un réseau d'infrastructures de transport important, à la fois en matière de trafic international et de trafic local/régional. Elle se situe à un carrefour important de routes commerciales, entre le Sud et le Nord de l'Europe, et ce depuis plusieurs siècles. Sa fonction de nœud de transport, selon Beyer (2007), est un des points clés de son développement économique. La région de Bâle voit aussi la dernière partie navigable du Rhin, ce qui lui permet d'être reliée directement à la mer du Nord. Plusieurs infrastructures portuaires jalonnent cette partie du Rhin, comme Muttenz, Birsfelden, Kleinhüningen, Hunningue ou encore Weil am Rein. Certaines de ces zones font d'ailleurs l'objet d'un projet de requalification urbaine (projet 3Land).

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est une composante importante du système de transports de la région. Il est aussi original du point de vue de la coopération transfrontalière. Il a été implanté à la fin des années 1950 sur sol français, en raison du manque d'espace sur le territoire suisse de l'agglomération (Beyer, 2007). Cette implantation a fait l'objet d'une convention en 1949 entre la Suisse et la France⁴⁹, et l'aéroport est géré par des partenaires suisses et français⁵⁰. Au niveau de l'organisation des flux et des bâtiments de l'aéroport, les parties suisse (accessibles depuis la Suisse *via* une route hors douane) et française sont séparées : les fonctions sont doublées à de nombreux endroits (restauration, parkings, accueil, etc.) (Beyer, 2007)⁵¹. Dès

⁴⁹ La France mettant à disposition le terrain pour l'aéroport et les voies d'accès, la Suisse assumant les frais de la première installation.

⁵⁰ Au conseil d'administration se trouvent uniquement des représentants français et suisses, les Allemands n'y sont qu'à titre consultatif. Comme le fait remarquer Beyer (2007), l'engagement moindre des Allemands provient de leur volonté de développer également l'aéroport de Baden-Baden, situé à environ 120 km plus au nord.

⁵¹ Le statut binational impose des solutions particulières concernant un certain nombre d'aspects. Ainsi, les autorisations de vol relèvent de la France, alors que le contrôle aérien est assuré par Skyguide (Suisse).

2008, le statut particulier de l'aéroport de Bâle-Mulhouse a été remis en question par la France, qui voulait imposer le droit du travail français à toutes les entreprises de l'aéroport et instaurer de nouvelles taxes⁵². En 2014, la situation s'est à nouveau crispée avec une intervention du gouvernement français portant sur de questions de fiscalité⁵³. Jusqu'alors, les entreprises situées dans la partie suisse étaient soumises au droit et à la fiscalité suisse. La décision prise par le gouvernement français n'a pas manqué de faire réagir les entreprises suisses concernées, les autorités bâloises, mais aussi celles du Haut-Rhin, toutes craignant une réduction de l'activité économique du site : ces dernières considèrent d'ailleurs cette décision comme un manque de prise en compte des spécificités des régions transfrontalières par les gouvernements nationaux (Walther et Reitel, 2013). Finalement, des solutions ont été trouvées à ces différends. Cet épisode montre comment les territoires locaux demeurent tributaires des pouvoirs nationaux et souligne leur dépendance par rapport aux accords-cadres discutés au niveau international (Reitel, 2013). L'aéroport binational n'en reste pas moins un cas emblématique de la coopération transfrontalière et symbolise l'intensité des relations transfrontalières dans la région.

Aux niveaux local et régional, le réseau de transports publics est largement développé, particulièrement dans la partie suisse. Bâle, au même titre que Zurich ou Berne, est souvent considérée comme un modèle en matière de transports publics (Jemelin et Kaufmann, 2008), à la fois pour son réseau dense, pour ses liaisons transfrontalières (voir ci-dessous), mais aussi pour son rôle pionnier en matière d'intégration des différents réseaux. La compagnie Basler Verkehrs-Betriebe (BVB, à Bâle) et la compagnie Baselland Transport AG (BLT à Bâle-Campagne), qui gèrent les réseaux de bus et de trams dans l'agglomération, sont les premières en Suisse à avoir créé une communauté tarifaire, en 1980 (Jemelin et Kaufmann, 2008). Celle-ci a intégré la totalité de l'offre de transports dans la région (avec les CFF et Car Postal) dès 1987, ainsi que certains tronçons transfrontaliers durant les années 1990. À Bâle, les BVB gèrent 9 lignes de trams et 13 de bus, et les BLT, 4 lignes de trams et 19 lignes de bus. À cela s'ajoute la compagnie nationale de chemins de fer (CFF), avec plusieurs lignes de S-Bahn (RER) et des liaisons (inter)nationales. Dans la partie française, le réseau local est principalement desservi par la compagnie Distribus, par les lignes de cars de Haute-Alsace et par la ligne de la SNCF Bâle-Mulhouse-Strasbourg) sur laquelle circulent les TER et les TGV. Dans la partie allemande, la compagnie Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL) est active à Lörrach, Weil am Rhein, Rheinfelden et aux alentours. D'autres lignes de bus/cars complètent l'offre en direction des plus petites localités. Aux limites extérieures de l'agglomération (est), Bad Säckingen se trouve déjà dans une autre communauté tarifaire, celle de Waldshut.

⁵² Hofstetter Matthieu, 14 juin 2013, Bilan, <http://www.bilan.ch/economie/et-si-la-suisse-annexait-laeroport-de-bale>, consulté le 09.02.2017.

⁵³ Keiser Andreas, 05.10.2014, Swissinfo, http://www.swissinfo.ch/fre/economie/suisse-france_le-conflit-fiscal-p%C3%A8se-sur-l-a%C3%A9roport-de-b%C3%A2le-mulhouse/40593422, consulté le 09.02.2017.

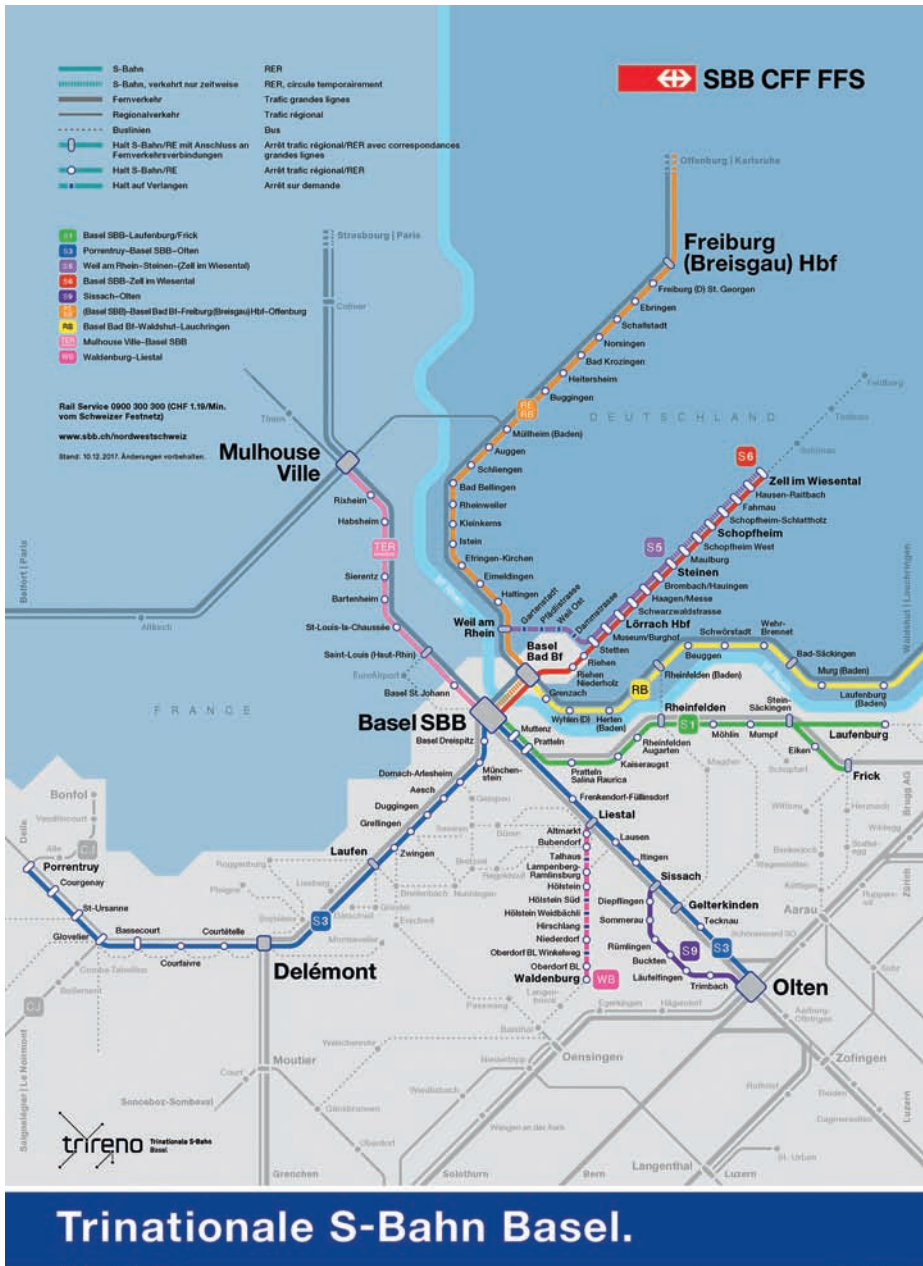
La compagnie ferroviaire Deutsche Bahn (DB) gère une ligne régionale et ICE le long de la frontière franco-allemande en direction de Fribourg-en-Brisgau et une autre le long de la frontière germano-suisse en direction de Bad Säckingen. Elle assure également des lignes de bus entre différentes localités du Sud du Bade-Wurtemberg (Südbadenbus).

Le réseau de transports bâlois est également connu pour ses lignes transfrontalières de trains/RER, de bus et, depuis 2014 à nouveau, de trams. L'histoire des trams transfrontaliers remonte au début du xx^e siècle. À son apogée en 1932, le réseau bâlois comportait 3 lignes transfrontalières, en direction de Saint-Louis, de Huningue (FR) et de Lörrach (DE). Les deux lignes en direction de la France avaient été inaugurées avant la Première Guerre mondiale, et celle en direction de l'Allemagne durant l'entre-deux-guerres. Si les phases d'exploitation sans interruption de parcours à la douane ont été assez courtes (pour plus de détails, voir Jemelin et Kaufmann, 2008), ces expériences transfrontalières soulignent cependant le haut degré d'internationalisation que connaissait la société occidentale avant et après la Première Guerre mondiale. Les périodes d'arrêt complet des lignes, d'exploitation avec transbordement ou, au contraire, de service ininterrompu à travers les frontières renvoient à la situation internationale et aux fonctions dévolues aux frontières : fermeture totale lors de conflits ou juste après, ouverture limitée pendant les phases d'«apaisement», ouverture large avec la dévaluation de la fonction de barrière (Reitel, 2013 ; Martinez, 2005). À l'échelle de Bâle, ces lignes témoignent des liens entretenus entre les trois économies durant cette période déjà. Sur le plan de l'urbanisation, les tissus urbains de Bâle ont fusionné avec ceux de Saint-Louis et de Huningue dès les années 1930, et avec ceux de Lörrach, de Weil am Rhein et de Grenzach dès les années 1960 (Reitel, 2002), sachant que durant cette dernière période, ces lignes ont toutefois été fermées à la fois pour des raisons d'exploitation et de difficultés liées à la présence de la douane. Sans compter que la pression sur les trams était alors forte, au profit de la voiture, voire des bus et des trolleybus, même si Bâle est parvenue à maintenir son réseau de trams (Jemelin et Kaufmann, 2008). Deux lignes de trams (8 et 3) du réseau BVB traversent à nouveau les frontières, l'une en direction de Weil am Rhein (ligne 8, depuis la fin 2014), l'autre en direction de Saint-Louis (ligne 3, depuis la fin 2017). Relevons également que le tram 10 Rodersdorf-Bottmingen-Binningen-Bâle-Arllesheim des BLT marque un arrêt sur le sol français à Leymen.

À côté des trams transfrontaliers, la compagnie française de bus Distribus gère 4 lignes transfrontalières, toutes à destination du nord de la partie suisse (Bâle et Alschwill). Le réseau allemand de bus comporte aussi trois dessertes transfrontalières à destination de Bâle, Riehen et Allschwil. La figure 6 montre l'extension du réseau de S-Bahn (RER) et de trains dans l'agglomération transfrontalière⁵⁴. Le développement d'une telle infrastructure dans une région transfrontalière est

⁵⁴ Pour plus de détails concernant le développement du réseau transfrontalier bâlois et notamment les nombreux obstacles rencontrés, voir Jemelin et Kaufmann (2008).

Figure 6 : Réseau de S-Bahn et de trains dans l'agglomération transfrontalière de Bâle



Source : Site des CFF, www.sbb.ch/nordwestschweiz, 2017.

quasiment exceptionnel. Jemelin et Kaufmann (2008) relèvent que les politiciens et les planificateurs suisses et leurs collègues allemands et français ont des référentiels très différents en matière de transports publics, et que ces différences fondamentales sont à l'origine d'obstacles dans la mise en œuvre de solutions transfrontalières en matière de transports publics, et qu'elles s'observent également dans la qualité et dans la densité des réseaux de transports à l'intérieur des frontières nationales dans les trois parties de l'agglomération (voir ci-dessous). Ce constat est également illustré par l'absence de lignes de transports publics transfrontalières entre l'Allemagne et la France dans la région. Certes, il existe une ligne de train entre Mulhouse et Müllheim, mais elle se situe hors de l'agglomération transfrontalière bâloise. De plus, la cadence est relativement faible : seuls 6 trains par jour circulent entre Müllheim et Mulhouse, ainsi qu'un train reliant Fribourg-en-Brisgau à Mulhouse et un TGV Fribourg-en-Brisgau-Mulhouse-(Paris). Pour rejoindre Mulhouse depuis la partie allemande de l'agglomération ou Müllheim/Fribourg-en-Brisgau depuis la partie française, le trajet est le plus rapide par Bâle.

Parallèlement aux transports publics, plusieurs autoroutes traversent l'agglomération transfrontalière en provenance d'Allemagne, de France et de Suisse, notamment en direction de Zurich et d'Olten. La traversée autoroutière de Bâle se fait par l'est de la ville (par le Kleinbasel). Le Sud-Est de la ville comporte plusieurs échangeurs autoroutiers qui font de cette zone l'un des points de passage les plus importants de Suisse. D'ailleurs, toute l'agglomération souffre d'une surcharge de trafic automobile (voir les chapitres VI et IX). Notons encore que pour rejoindre le Sud de l'agglomération bâloise par l'autoroute depuis la France, il est obligatoire de traverser le Rhin par le Dreirosenbrücke afin de rejoindre le contournement-est. Il n'existe pas, pour l'heure, de contournement-ouest de la ville.

Concernant la porosité du réseau routier à travers les frontières, de nombreuses connexions existent entre la Suisse et la France et entre la Suisse et l'Allemagne. En revanche, le Rhin fait office de frontière clairement moins poreuse entre la France et l'Allemagne. Dans l'agglomération, il n'existe qu'un seul pont routier entre les deux pays, le Palmrain entre Village-Neuf et Weil am Rhein. Il est nécessaire sinon de relier ces deux pays en passant par la Suisse ou en utilisant la passerelle piétonne/cycliste entre Huningue et Weil am Rhein. Le pont suivant se trouve à la hauteur de Mulhouse, soit beaucoup plus au nord. Ce manque d'accessibilité contraint en partie les pratiques transfrontalières entre les deux pays. En amont de la ville de Bâle, le Rhin fait également office de frontière, mais plusieurs ponts permettent de relier la Suisse et l'Allemagne, entre autres à la hauteur de Rheinfelden, de Stein ou de Laufenburg.

6

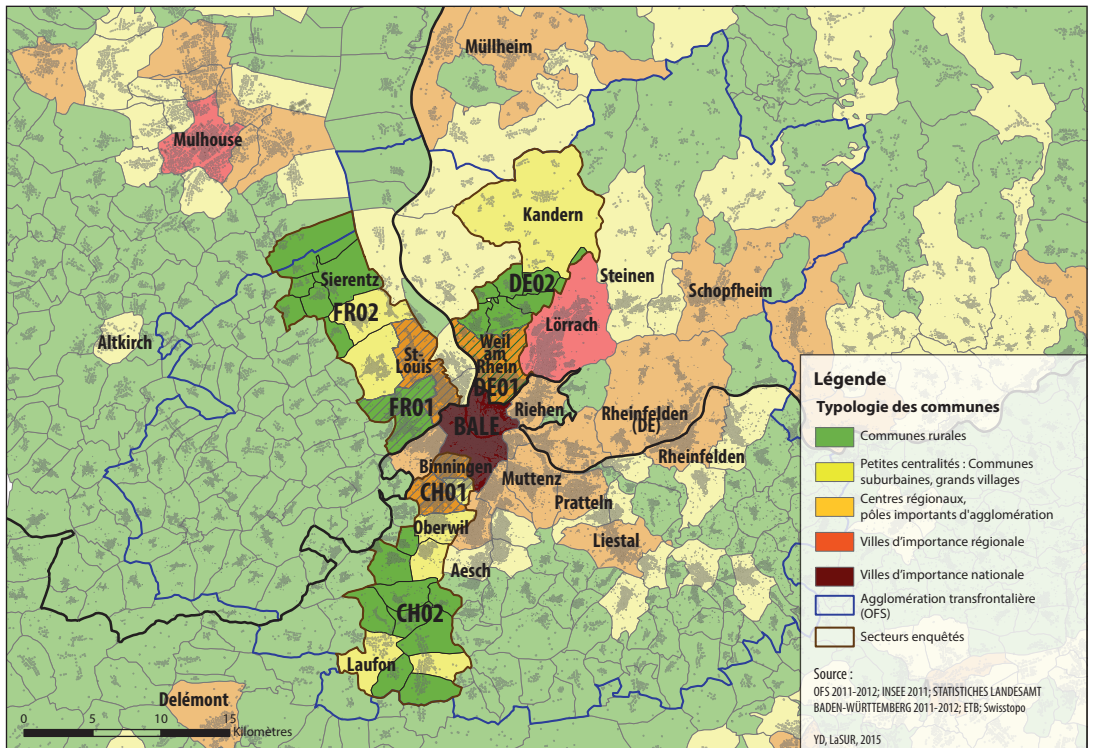
PRÉSENTATION DES SECTEURS CIBLÉS PAR L'ENQUÊTE

L'enquête quantitative s'est déroulée dans 7 secteurs de l'agglomération trinationale de Bâle (voir carte 10 et tableau 6). À l'intérieur des secteurs cibles, on dénombre 8 communes en Allemagne, 17 en Suisse et 12 en France. Ce sont donc 37 communes au total qui ont été choisies pour participer à l'enquête. Bien que le nombre des communes sélectionnées soit différent selon les pays, leur superficie est sensiblement comparable, avec 106 km² en France et en Allemagne et 126 km² en Suisse (dont 25 km² rien que pour la commune de Bâle). Toutes les communes, sauf celle de Schlierbach en France, font partie de l'agglomération bâloise selon la nouvelle définition de l'ARE: précisons ici que la nouvelle définition des agglomérations a été publiée postérieurement à notre choix des communes et des secteurs cibles.

Le secteur «urbain» français (FR01) est composé de trois communes. La plus grande d'entre elles est Saint-Louis. Il s'agit d'un centre urbain important de la partie française, qui remplit diverses fonctions administratives, commerciales et de loisirs. Cette commune accueille d'ailleurs trois supermarchés et deux hypermarchés sur son territoire, ce qui en fait un pôle commercial important de la région (derrière Mulhouse)⁵⁵. En termes de transports (carte 12), Saint-Louis est située sur la ligne de

⁵⁵ Les données suisses concernant les commerces (emplois et localisation des commerces) sont issues de la statistique des entreprises (STATENT 2012). En France, elles sont présentes dans la base permanente des équipements (BPE 2011). En Allemagne, il n'existe pas de telles données. Nous avons dès lors comptabilisé manuellement les commerces à l'aide d'un site internet recensant de nombreux magasins (<http://www.meinprospekt.de/>). Les magasins suivants ont été pris en compte: REWE (dont Marktkauf et Hieber's), ALDI, LIDL, ALNATURA et les grands magasins comme Müller et Karstadt. En France et en Suisse, les statistiques disponibles distinguent les magasins selon leur taille: seuls les supermarchés (entre 400 et 2 500 m²) et les hypermarchés (plus de 2 500 m²) ont été comptabilisés.

Carte 10: Secteurs enquêtés



TER Bâle-Mulhouse, et plusieurs lignes de bus passent également sur son territoire, de même que la nouvelle ligne de trams (3). Malgré son caractère urbain, Saint-Louis comporte plusieurs zones accueillant de petites maisons urbaines, y compris au centre. En revanche, les deux autres communes sont nettement plus petites et plus résidentielles. Depuis Héisingue et Hégenheim, il est toutefois possible de se rendre en Suisse grâce à une ligne de bus (en direction d'Allschwil), mais aussi à Saint-Louis. D'une manière générale, la desserte transfrontalière du secteur est plutôt bonne. L'accessibilité autoroutière⁵⁶ est bonne pour les habitants de Saint-Louis (5 mn) et médiocre pour les habitants de Hégenheim et de Héisingue.

Tableau 6 : Informations sur les secteurs cibles

Communes	Secteur	Nombre de communes	Habitants	Emplois	Supermarchés
Weil am Rhein	DE01, Secteur urbain	1	28 935	9 988	9 supermarchés
Kandern ; Binzen ; Eimeldingen ; Rümmlingen ; Wittlingen ; Schallbach ; Fischingen	DE02, Secteur périurbain	7	17 508	3 515	3 supermarchés
Saint-Louis ; Hégenheim, Huningue	FR01, Secteur urbain	3	25 990	8 631	6 supermarchés (dont 2 hypermarchés à Saint-Louis)
Blotzheim ; Bartenheim ; Sierentz ; Schlierbach ; Uffheim ; Waltenheim ; Magstatt-le-Bas ; Geispitzen ; Brinkheim	FR02, Secteur périurbain	9	14 929	2 979	6 supermarchés (dont 1 hypermarché à Sierentz)
Bâle	CH-BALE	1	173 484	171 331	40 supermarchés (dont 2 hypermarchés)
Binningen ; Oberwil ; Bottmingen	CH01, Secteur (sub)urbain	3	31 724	12 009	7 supermarchés
Therwil ; Laufen ; Ettingen ; Breitenbach ; Hofstetten-Flüh ; Zwingen ; Büslerach ; Brislach ; Witterswil ; Wahlen ; Dittingen ; Blauen ; Nenzlingen	CH02, Secteur périurbain	13	37 107	12 530	8 supermarchés

Le profil du secteur «périurbain» français (FR02) est nettement plus villageois. Les deux communes les plus proches de Saint-Louis, Bartenheim et Blotzheim – limitrophes de l'aéroport – sont un peu plus importantes, et elles disposent toutes deux de supermarchés. La première est sur l'axe du TER et est desservie par deux

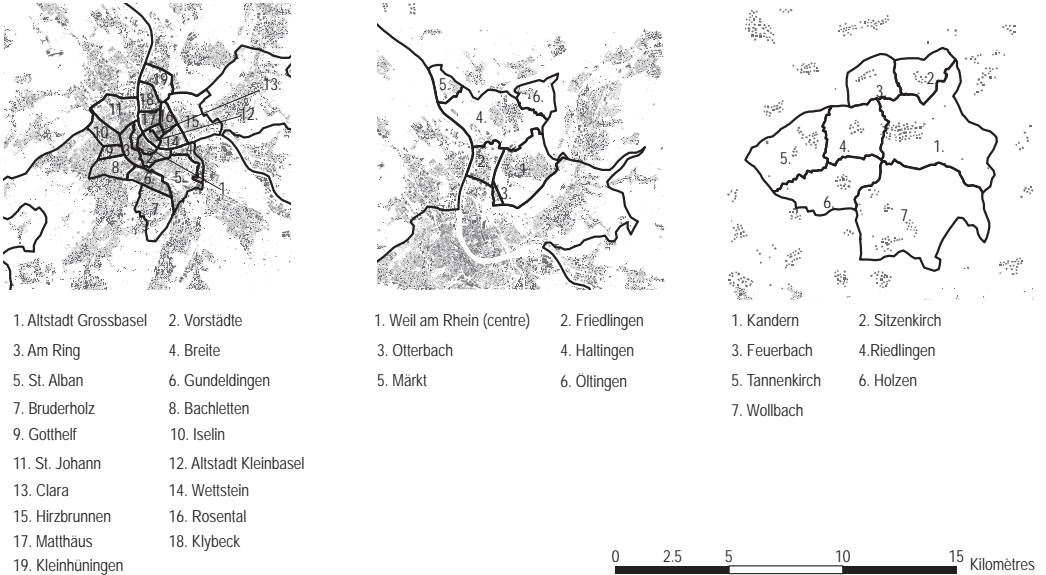
⁵⁶ Plus précisément, nous avons calculé pour chaque commune (quartier), si elle se trouvait à 5 mn de route (en semaine à 8 heures du matin) d'une entrée d'autoroute. Bien que partiel, un tel indicateur donne une idée de l'accessibilité dont chacun dispose en matière d'autoroute.

lignes en direction de la Suisse (sans changement), la deuxième est uniquement reliée à la Suisse et à Saint-Louis par le bus. Bien qu'il s'agisse d'une commune rurale, Sierentz a une certaine importance dans ce secteur. En plus de disposer d'un accès facile à l'autoroute et à la ligne de TER, elle accueille un hypermarché, deux supermarchés et d'autres commerces. Son secteur commercial est plutôt important avec 300 emplois, soit 27 % du total. Les autres communes de la zone sont largement plus villageoises et moins bien desservies : dans plusieurs d'entre elles, les bus passent moins d'une fois par heure et/ou sont concentrés uniquement le matin et le soir. Ces communes ne sont pas non plus reliées directement à la Suisse. D'une manière générale, les transports publics (carte 12) sont largement moins bons dans la partie française : même à Saint-Louis, où la desserte est meilleure, l'offre est nettement moins importante qu'en Suisse. En revanche, les habitants du secteur périurbain français ont majoritairement accès à l'autoroute Bâle-Mulhouse : celle-ci passe à proximité des communes les plus peuplées de ce secteur.

Le secteur «urbain» allemand (DE01) s'étend uniquement sur la commune de Weil am Rhein, composée d'une partie centrale (Weil am Rhein), mais aussi de localités plus périphériques et résidentielles (Märkt ou Öttingen par exemple) (voir carte 11). Weil am Rhein, comme Saint-Louis, peut être considérée comme un centre régional, même si Lörrach, distante de quelques kilomètres seulement, la concurrence davantage. Néanmoins, son offre commerciale est plutôt importante, de même que son offre de loisirs (voir chapitre VII). Après Lörrach, il s'agit du second pôle commercial de la partie allemande : 1 400 employés sont actifs dans le commerce de détail (14,3 % des emplois totaux) qui compte huit supermarchés (dont deux centres commerciaux). Contrairement à Lörrach, le caractère urbain de Weil am Rhein est moins marqué et son centre moins animé. En matière de transports publics, les zones situées au sud de la commune (le centre-ville et le quartier de Friedlingen) sont les mieux desservies : il s'agit également des quartiers les plus denses de l'agglomération. Toutefois, ils ne sont pas vides de maisons individuelles, mitoyennes ou en bande : à Weil am Rhein – et dans les communes alentour –, on trouve de nombreuses «*Reihenhäuser*». Enfin, en plus des lignes de bus et de trains desservant la partie allemande, Weil am Rhein est reliée à Bâle par le tram (ligne 8), par une ligne de bus transfrontalière et par le train (gare centrale et gare de Haltingen, dans le quartier éponyme). Le centre est en revanche moins bien relié à l'autoroute que les quartiers extérieurs.

Dans le secteur «périurbain» allemand (DE02), la plupart des communes conservent un caractère villageois et résidentiel marqué. Kandern est un peu plus importante, avec 8 000 habitants et plus de 1 000 emplois. Il faut préciser que la commune compte 7 localités qui, à l'exception du centre, sont de petits villages. Les infrastructures commerciales sont limitées, avec un supermarché et un *hard discounter* (Penny Markt). Les autres communes du secteur ne disposent, pour la plupart, d'aucun supermarché, mise à part Eimeldingen. Binzen accueille quant à elle une grande zone commerciale, avec des magasins de meubles et de bricolage : on y compte 413 emplois dans le commerce de détail (soit 25 % de l'emploi total). Ce

Carte 11 : Découpage infracommunal de Bâle, de Weil am Rhein et de Kandern



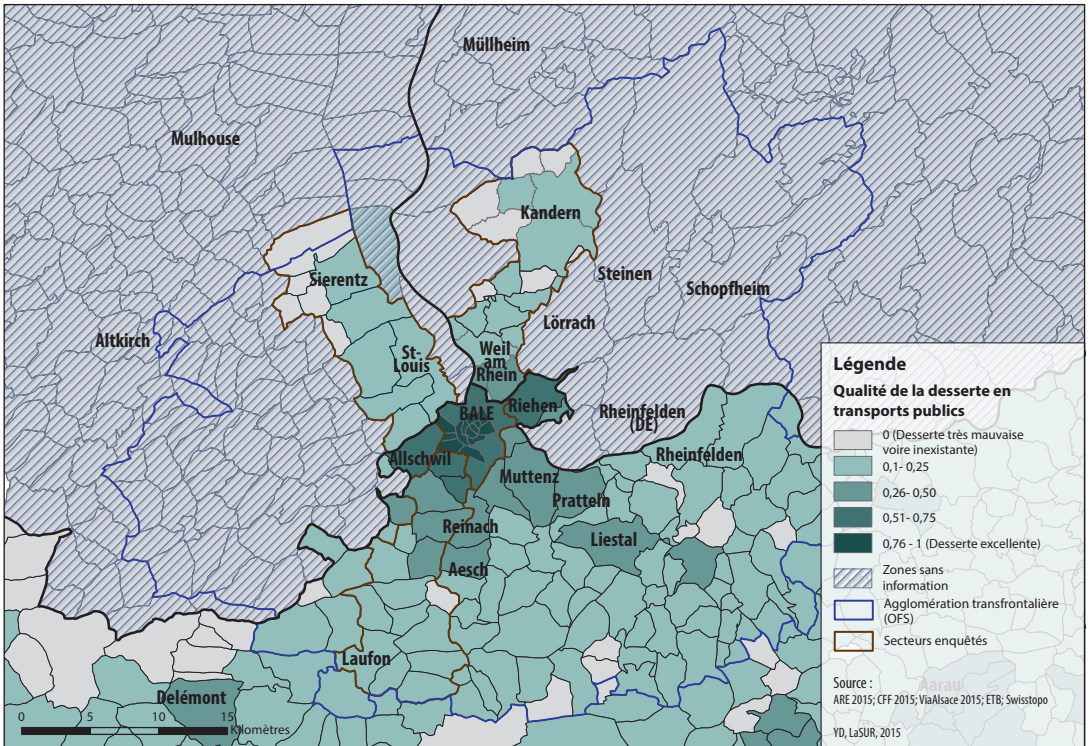
secteur est plutôt mal desservi par les transports publics (carte 12) : plusieurs zones de ce secteur n'ont pas ou peu accès à des bus réguliers. Il n'est pas non plus accessible en train. Il existe néanmoins une ligne de bus transfrontalière qui relie Kandern, Binzen ou encore Schallbach à Bâle. L'accessibilité autoroutière est également relativement mauvaise dans le secteur périurbain allemand, mis à part dans certaines communes comme Binzen ou Eimeldingen, proches de l'autoroute reliant Weil am Rhein à Lörrach, et/ou de l'autoroute pour Fribourg-en-Brisgau.

Le secteur «(sub)urbain» suisse (CH01) comporte trois communes, relativement importantes en termes d'habitants et intégrées dans le tissu urbain bâlois. En revanche, le ratio emploi par habitant est faible, car ces communes sont relativement denses mais d'abord résidentielles. Elles ne sont pas pour autant dépourvues de services : Binningen compte trois supermarchés, comme Oberwil. Dans cette dernière commune, 450 emplois sont d'ailleurs occupés dans le commerce de détail (14% du total). Les trois communes sont desservies par la ligne 10 du tram bâlois, qui se rend brièvement sur le sol français : il s'agit du seul accès direct à l'un des pays voisins, sauf pour une partie des habitants du nord de Binningen résidant à proximité de la ligne 8 du tram à destination de Weil am Rhein. La desserte à Binningen et à Bottmingen est particulièrement bonne, et ces deux communes se classent dans la deuxième catégorie, juste derrière les quartiers centraux de Bâle (carte 12). En revanche, les accès autoroutiers sont situés à plus de 5 mn de route.

Le secteur «périurbain» suisse (CH02) présente un profil un peu plus «urbain» que les secteurs périurbains allemand et français, avec Therwil qui compte près de 10 000 habitants ou encore Laufon, avec 5 300 habitants, mais près de 4 000 emplois. D'autres communes sont clairement plus rurales, comme Wahlen ou Nenzlingen. Concernant l'offre commerciale, des supermarchés sont présents à Laufon, à Breitenbach, à Therwil et à Ettingen; dans les autres communes, l'offre est nettement plus limitée. Relevons d'ailleurs, comme dans le secteur (sub)urbain suisse, qu'il n'existe aucun hypermarché dans le secteur périurbain. En termes de transports publics (carte 12), Therwil et Ettingen, les plus proches de Bâle, sont reliées par la ligne 10 du tram et disposent de la meilleure desserte du secteur. En outre, pour quasiment l'ensemble des communes, une offre existe avec plusieurs lignes de bus et avec le S-Bahn (S3) qui s'arrête à Laufon, une commune située par ailleurs sur la ligne d'Intercity entre Bâle et Delémont-Bienne-Lausanne, ce qui la rend très accessible. Comme dans le secteur (sub)urbain, aucun accès autoroutier ne se situe à moins de 5 mn.

Bâle, secteur central de l'agglomération, accueille le plus grand nombre d'habitants et d'emplois, est le mieux desservi, etc. On peut néanmoins noter des différences selon les quartiers: les plus grands et les plus peuplés ne sont pas nécessairement les plus centraux ou les plus emblématiques de la ville. Saint-Johann et Gundeldingen comptent chacun plus de 18 000 habitants. Les emplois sont quant à eux localisés plus au centre, dans le quartier de Vorstädte (26 000 emplois) et de Saint-Alban (24 000 emplois). Le quartier de Gundeldingen, derrière la gare centrale, compte plus de 20 000 emplois, de même que celui de Saint-Johann, où se trouve le campus Novartis, qui compte 16 000 emplois. D'autres zones de Bâle sont plus résidentielles, moins denses et offrent des possibilités de logement en maison individuelle ou mitoyenne, comme le quartier de Bruderholz, un des «quartiers huppés» de la ville, mais aussi certaines parties de Bachletten, de Saint-Alban ou de Wettsein. À propos de l'infrastructure commerciale, si des supermarchés sont implantés dans quasiment tous les quartiers bâlois, on ne trouve d'hypermarchés qu'à Saint-Alban (*Parc Saint-Jacques*), à Gundeldingen et à Kleinhüningen. Toutefois, le cœur de l'activité commerciale se trouve dans l'épicentre bâlois, sur les deux rives du Rhin: du côté de Grossbasel, 26 % des emplois sont d'ailleurs fournis par le commerce de détail. Avec la zone située autour de Claraplatz (Kleinbasel), cette partie de Bâle accueille de nombreux commerces franchisés, ainsi que de «grands magasins» comme Globus ou Pfauen, notamment autour de la Marktplatz. En termes de desserte en transports publics, ce sont les quartiers centraux qui sont les mieux couverts, ainsi que ceux situés à l'ouest de l'agglomération, c'est-à-dire à proximité de la gare. Cependant, tous les quartiers bâlois disposent d'une offre nettement plus importante que celle que l'on peut trouver dans les autres secteurs allemands, français et suisses de l'agglomération (hormis Binningen et Bottmingen). La plupart des quartiers bâlois ont accès à des lignes de bus, de trams ou de trains transfrontalières, en direction soit de l'Allemagne, soit de la France. Pour les transports individuels motorisés, un accès à l'autoroute en 5 mn n'est possible qu'à partir des quartiers à l'est de la ville.

Carte 12 : Qualité de la desserte en transports publics



6.1 DES SECTEURS CIBLES REPRÉSENTATIFS DE L'AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE ?

Pour conclure ce chapitre qui présente l'agglomération transfrontalière de Bâle et les secteurs de l'étude, on peut légitimement se demander dans quelle mesure ces secteurs sont représentatifs de l'agglomération dans son ensemble. Pour répondre à cette question, nous avons évalué les différences et les similitudes entre les secteurs cibles et le reste de l'agglomération en termes de hiérarchie urbaine ou encore de pratiques de mobilité⁵⁷.

Pour ce qui est de la Suisse, les communes choisies dans nos deux secteurs (hors Bâle) reflètent plutôt bien l'ensemble de la partie helvétique de l'agglomération : Binningen, Bottmingen et Oberwil dans le secteur urbain, communes dotées de fonctions de pôles secondaires, présentent des caractéristiques de densité et de population comparables à celles d'Allschwil, de Riehen ou de Reinach, situées hors du secteur enquêté. Elles sont néanmoins un peu plus résidentielles que Pratteln ou Liestal. Le secteur « périurbain » est composé de communes très variées : certaines avec une composante urbaine plutôt forte et dans la continuité du bâti bâlois (Therwil ou Ettingen), d'autres moins urbaines, voire très rurales. Dans ce secteur, on trouve également un pôle local autour de Laufon, certes moins important que Liestal ou Rheinfelden : il s'agit probablement de la plus grande différence entre le secteur cible en question et le reste de la périphérie bâloise. En termes d'accessibilité aux transports publics, les secteurs de l'enquête choisis sont représentatifs du reste de l'agglomération. S'agissant de la voiture privée, la donne est légèrement différente, car aucune autoroute ne traverse directement les communes concernées. Néanmoins, l'axe autoroutier reste relativement proche (entre 3 et 4 km à vol d'oiseau) et facile d'accès depuis les communes les plus urbaines des deux secteurs. Lorsqu'on compare les pratiques de mobilité des habitants des communes sélectionnées avec celles du reste de l'agglomération, on constate qu'elles sont, dans l'ensemble, similaires et que la plupart des différences ne sont pas significatives.

En France, les communes choisies du secteur urbain sont tout à fait représentatives de l'agglomération, dans la mesure où la seule « ville » de la partie française (Saint-Louis) est prise en compte, en plus de deux communes supplémentaires. Concernant le secteur périurbain, certaines des communes choisies sont un peu plus importantes et mieux desservies que le reste des communes de la partie française. Néanmoins, en termes de densité d'emploi ou d'habitants, voire de services commerciaux, les communes choisies sont plutôt comparables à celles du reste de la partie française, où l'on trouve des localités ayant des statuts de petit centre, comme autour de Ferrette ou de Kembs. La part des travailleurs frontaliers y est également identique. Relevons

⁵⁷ Les données sur la mobilité proviennent de trois enquêtes – l'une suisse (MRMT 2010), une autre, française (EMD France 2009 - ETB) et enfin une allemande (EMD Allemagne 2009 - ETB) – à partir desquelles nous avons procédé à une série de traitements.

toutefois qu'avec la nouvelle définition de l'agglomération, la composante rurale de la partie française s'est encore affirmée avec l'intégration dans le périmètre de nombreuses petites communes situées à l'est de l'agglomération. Concernant la mobilité quotidienne, les pratiques des habitants des communes enquêtées sont très semblables à celles des autres habitants de l'agglomération, si ce n'est un usage moins important de la voiture. Ce qui fait écho au poids des communes rurales non prises en compte dans les secteurs cibles français.

Enfin, en Allemagne, la situation est un peu différente, puisque nous avons fait le choix de ne pas prendre en compte la ville la plus importante de la partie allemande : Lörrach (voir les critères de sélection). Certes, les habitants de cette ville ont des comportements légèrement différents en matière de localisation d'emplois (on y trouve moins de pendulaires) ou de mobilité quotidienne (ils utilisent davantage les transports en commun), mais en termes de services ou de loisirs, l'offre est également élevée à Weil am Rhein. En revanche, Weil am Rhein présente des traits communs avec Rheinfeldern, commune qui a environ la même taille, mais qui est un peu plus éloignée de Bâle. Quant au secteur « périurbain », les communes sélectionnées correspondent bien au reste des communes de l'agglomération, avec des petits pôles comme Kandern ou des communes avec de nombreux emplois (Binzen), en plus des communes rurales. S'agissant d'infrastructures de mobilité, la zone choisie est un peu mieux desservie avec le réseau routier (autoroute en direction de Fribourg-en-Brigau) que le reste de l'agglomération, qui lui est mieux desservi par les transports publics (le Sud surtout). Les comportements de mobilité sont relativement semblables, même si dans le secteur cible l'usage de la voiture est plus élevé, ce qui renvoie aux éléments déjà mentionnés concernant la non-prise de compte de Lörrach.

Nous pouvons donc raisonnablement affirmer que les secteurs cibles sont dans l'ensemble représentatifs de l'agglomération, qu'il s'agisse de fonctions urbaines, d'infrastructures ou de comportements de mobilité. Un point est cependant relativement différent, c'est la localisation des secteurs dans l'Ouest de l'agglomération, qui doit permettre l'observation d'interactions entre la France et ses voisins. Dans l'Est de l'agglomération trinationale (vers Rheinfeldern par exemple), les interactions avec la France sont en effet probablement faibles. Faire ce choix n'implique pas nécessairement une surestimation des comportements transfrontaliers. D'une part, les relations avec la France sont d'une manière générale, y compris dans l'Ouest de l'agglomération, plutôt limitées (voir le chapitre VII); d'autre part, il est probable que dans l'Est de l'agglomération, une partie des interactions franco-suisse ou franco-allemandes sont remplacées par des relations germano-suisse plus nombreuses. Ainsi, bien que les secteurs cibles soient davantage localisés dans l'Ouest de l'agglomération trinationale, nous estimons que les conclusions de cette recherche seraient sensiblement les mêmes si d'autres secteurs cibles avaient été choisis ou si l'enquête avait porté sur l'ensemble de l'agglomération.

IV.
RESSOURCES ET CONTRAINTES :
QUELLE MARGE DE MANŒUVRE
DANS LE MODE DE VIE ?

Avoir des enfants, être en couple, être bien formé, être âgé ou disposer de revenus importants : voilà des caractéristiques qui exercent une influence certaine sur le cours de la vie quotidienne des individus. Ces éléments, relatifs à l'âge, au genre, au revenu, etc., permettent d'envisager et de réaliser certains projets plus facilement ou, au contraire, les limitent, voire en suscitent d'autres. Ceux que nous allons présenter ici nous serviront non seulement à mieux comprendre la mobilité quotidienne, les attitudes ou encore les relations sociales qu'entretiennent les habitants de l'agglomération trinationale de Bâle, mais aussi à présenter l'échantillon de notre enquête quantitative. Nous nous pencherons aussi, dans ce chapitre, sur le travail frontalier, sous l'angle de la forte influence qu'il exerce sur les modes de vie.

1

LES CARACTÉRISTIQUES SOCIODÉMOGRAPHIQUES

1.1 GENRE ET ÂGE

Analyser les modes de vie à travers le genre peut apporter une composante explicative nécessaire et intéressante, au même titre que l'âge ou la structure familiale (véhicules d'« inégalités horizontales »), la formation ou les revenus (véhicules d'« inégalités verticales ») (Ohnmacht, Maksim et Bergman, 2009). Cependant, être un homme ou une femme ne devrait pas représenter, *a priori*, dans notre société (et dans la région bâloise) une limitation des potentiels dans la conduite de la vie quotidienne ou un avantage incommensurable, même si certains effets persistent, notamment autour des questions liées à la conciliation entre la vie familiale et la vie professionnelle. Les femmes sont ainsi plus nombreuses à travailler à temps partiel ou à renoncer à exercer une activité professionnelle pour s'occuper des enfants⁵⁸. Dans notre échantillon, la répartition homme-femme montre une légère surreprésentation des femmes dans la région (51,9 %), observée également dans les trois pays.

Avoir 20 ans, 45 ans ou 80 ans a une influence certaine sur ce que l'on entreprend, sur ce que l'on peut ou sur ce que l'on envisage de faire et, par conséquent, sur les modes de vie et leur spatialité : cette influence renvoie notamment aux capacités

⁵⁸ OFS 2015, Égalité entre femmes et hommes. Données, indicateurs : Participation des mères et des pères au marché de l'emploi, <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/20/05/blank/key/Vereinbarkeit/01.html>, consulté le 23.09.2016.

physiques, qui déclinent inéluctablement avec l'âge (Alsnih et Hensher, 2003). Deux effets supplémentaires peuvent être assimilés à l'âge, un effet de génération et un effet du parcours de vie. Le premier décrit plutôt les différences de comportement selon les générations : une personne âgée de 30 ans aujourd'hui n'aura pas nécessairement le même comportement qu'une personne âgée de 30 ans en 1950. La sensibilité écologique, par exemple, est liée à un effet de génération et non pas au fait que l'on devient moins «écologique» avec l'âge. Le parcours de vie renvoie quant à lui à l'idée qu'à certaines étapes de la vie, les comportements ou les envies sont différents. Devenir propriétaire, sortir faire la fête ou avoir des enfants correspond à certaines étapes de la vie, même si tous les individus n'ont pas les mêmes envies au même âge (Lanzendorf, 2003). Concernant l'échantillon, 35,4 % des enquêtés sont âgés de 25 à 44 ans, 38,4 % se situent dans la classe d'âge intermédiaire (45-64 ans) et 26,1 % sont âgés de plus de 65 ans. Les trois pays présentent des profils plutôt similaires ; il faut relever toutefois que dans la partie française, les plus jeunes sont surreprésentés et, symétriquement, les plus âgés sont sous-représentés. Il est vrai que, du fait de sa configuration plus rurale, la partie française offre de nombreuses possibilités d'acquisition d'une maison individuelle à proximité directe de Bâle, facteur attractif pour les familles.

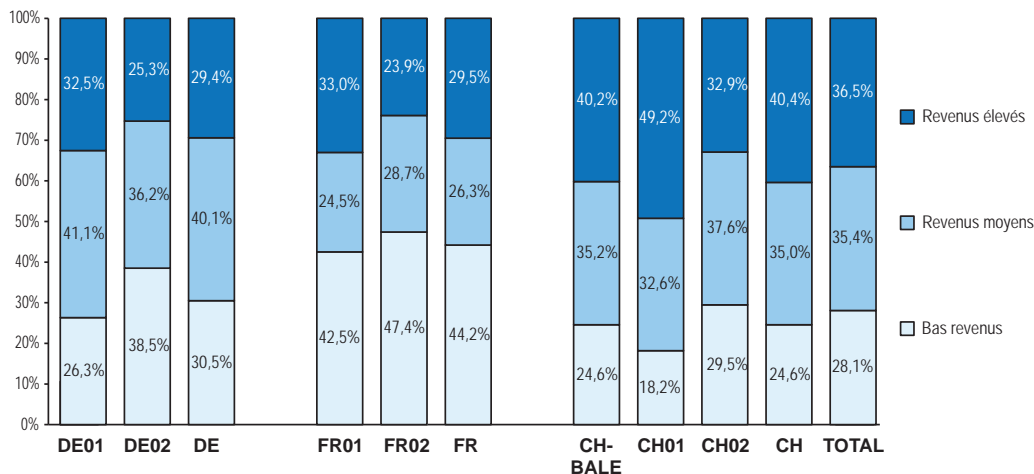
1.2 REVENU ET FORMATION

La formation et le revenu revêtent une grande importance pour la compréhension des modes de vie, au même titre que l'âge et le genre. Avoir plus ou moins d'argent, disposer ou non d'une bonne formation, voilà qui conditionne en partie les pratiques des individus : chacun dispose d'une certaine marge de manœuvre pour agencer sa vie quotidienne comme il l'entend.

Analyser les modes de vie au travers du niveau de formation renvoie indirectement aux travaux de Bourdieu sur les capitaux et, plus précisément, sur le capital culturel, bien que le «diplôme» n'en constitue qu'une des dimensions (Coulangeon, 2010). Les personnes ayant le niveau de formation le plus élevé, c'est-à-dire sans formation post-obligatoire, ne représentent que 6,3 % de l'échantillon. Ils sont 10,1 % en Allemagne, 6,8 % en France et 4,8 % en Suisse. Plus nombreux sont ceux disposant d'un niveau de formation de type secondaire II (39,3 % des individus de la région) ; soit 39,7 % des Allemands, 42,3 % des Français et 38,7 % des Suisses. Enfin, le niveau de formation tertiaire concerne plus de la moitié des enquêtés (56,6 %), et ce dans les trois pays. En Suisse, 56,5 % des enquêtés disposent de formations de ce niveau, 50,9 % en France et 50,2 % en Allemagne.

Le deuxième aspect analysé concerne le revenu (figure 7). Dans le contexte transfrontalier bâlois, la question des revenus demande un traitement particulier, dans la mesure où, d'une part, deux monnaies sont utilisées (l'euro et le franc suisse) et, d'autre part, le coût de la vie est très différent entre la Suisse d'un côté

Figure 7: Revenus par secteurs et par pays de résidence



Effectifs: 1618; Différences entre pays : $\chi^2=39,69$, $V.=,111$, $\text{Sig}.=,000$; Différences entre secteur: $\chi^2=70,81$, $V.=,149$, $\text{Sig}.=,000$

et l'Allemagne et la France de l'autre. Indépendamment de la question frontalière, le revenu d'un ménage est également influencé par sa composition: disposer d'un revenu de 8 000 francs pour une personne seule ou pour une famille de cinq personnes n'est pas équivalent. Aussi, pour permettre les comparaisons à l'échelle transfrontalière en tenant compte de ces différents éléments, nous avons créé un indicateur de revenu en utilisant: 1) un taux de change moyen CHF-euro d'une année donnée (juillet 2014-juillet 2015, 1 € = 1,15 CHF); 2) un facteur correctif en fonction du coût de la vie dans chaque pays, basé sur « l'indice du niveau des prix » calculé par l'OFS et Eurostat pour l'ensemble des pays européens, les valeurs de correction étant de 1,22 pour l'Allemagne (le pays où le coût de la vie est le moins élevé), 1,07 pour la France et 0,8 pour la Suisse⁵⁹; 3) un facteur correctif en fonction de la composition du ménage, basé sur les unités de consommation de l'INSEE⁶⁰; 4) enfin, les questions relatives au revenu s'accompagnant souvent d'un taux de non-réponses plus élevé dans les questionnaires, nous avons « imputé » un revenu fictif pour les individus n'ayant pas répondu à cette question, en nous appuyant sur d'autres variables connues. À l'aide de ces différentes opérations, nous obtenons un indicateur fonctionnel du revenu pour l'ensemble des participants à l'enquête qui tient compte à la fois de la composition du ménage et de la localisation

⁵⁹ OFS, Indice du niveau des prix <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/prix/parites-pouvoir-achat.html>, consulté le 06.04.2017.

⁶⁰ INSEE, Unité de consommation du ménage, <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1802>, consulté le 06.04.2017.

géographique des individus. Plus d'informations sur la constitution de l'indicateur et notamment sur l'imputation des revenus se trouvent dans le manuscrit de thèse (Dubois, 2017b).

À l'échelle de l'agglomération trinationale, 36,5 % des individus se trouvent dans la catégorie supérieure, 35,4 % dans la catégorie moyenne et 28,4 % dans la catégorie de salaires la plus basse⁶¹. Les Suisses sont surreprésentés dans la classe la plus haute (40,4 %) : même en tenant compte des différences nationales en matière de coût de la vie, les revenus restent plus hauts sur le territoire helvétique. En Allemagne et en France, 29,5 % des personnes de l'échantillon se situent dans cette catégorie. Quant à la part des bas salaires, elle est plus élevée en France (44,2 %).

Au niveau territorial, la part des revenus élevés est plus importante dans les secteurs urbains et suburbains que dans les secteurs périurbains où les personnes disposant de faibles revenus sont plus représentées. En Suisse, ce n'est pas à Bâle que le niveau de revenu est le plus élevé, mais dans la proche couronne, à Binningen, à Bottmingen et à Oberwil, ce qui fait de ce secteur le plus « privilégié » de l'agglomération, avec près de la moitié des individus disposant de revenus élevés. Ces communes figurent également parmi les plus chères de l'agglomération pour le logement (voir chapitre III).

Deux aspects complémentaires touchant au budget des ménages ont été traités : la satisfaction financière et l'argent disponible à la fin du mois lorsqu'ont été payées toutes les factures (tableau 7). Un peu plus d'un tiers de la population de l'agglomération trinationale de Bâle est très satisfaite de sa situation financière, alors que 54,6 % se déclarent plutôt satisfaits et seulement environ 10 % insatisfaits. D'une manière générale, c'est en Suisse que les individus sont les plus satisfaits, suivis des habitants de l'Allemagne et de la France. Ces tendances renvoient en grande partie à la distribution des revenus entre les trois pays avec, en Suisse, les plus hauts revenus, puis l'Allemagne et la France, sachant bien sûr que le revenu n'est pas le seul déterminant de la satisfaction : 20 % des personnes disposant de bas revenus se disent très satisfaites et, inversement, 4,6 % des personnes aux revenus les plus élevés ne le sont pas. Pour certains, on peut s'en sortir avec peu d'argent, en ayant un train de vie modeste, par exemple, ou en faisant des économies sur les achats quotidiens, sur les assurances ou encore sur la mobilité. Dans le cas bâlois, faire ses courses ou acheter certains produits spécifiques de l'autre côté de la frontière peut offrir un potentiel d'économies non négligeable.

⁶¹ Les individus ont été distribués en trois parts égales (revenus faibles, moyens et forts), lors d'une opération dans laquelle les trois pays avaient artificiellement la même population. C'est pourquoi, dans les résultats présentés (où l'échantillon de chaque pays est proportionnel à la taille de sa population), les proportions s'éloignent de la parité entre les trois classes.

Tableau 7: Satisfaction financière et argent disponible à la fin du mois, selon le pays de résidence

	Allemagne	France	Suisse	Total
Situation financière : Très satisfait	28,0 %	24,2 %	35,7 %	32,7 %
Plutôt satisfait	57,6 %	56,7 %	53,2 %	54,6 %
Peu ou pas satisfait	14,4 %	19,1 %	11,1 %	12,7 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Effectifs : 1 553 ; $\chi^2 = 18,1$; V. = ,076 ; Sig. =,000				
Assez d'argent après avoir payé toutes les factures	68,5 %	50,0 %	70,0 %	67,5 %
Peu ou pas d'argent	31,5 %	50,0 %	30,0 %	32,5 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Effectifs : 1 509 ; $\chi^2 = 25,4$; V. = ,13 ; Sig. =,000				

Pour ce qui est de l'argent disponible à la fin du mois, en Allemagne et en Suisse, les habitants de l'agglomération sont environ 70 % à déclarer en avoir suffisamment, contre seulement 50 % en France. Sur ce point, si les personnes disposant de bas revenus en Suisse et en Allemagne sont environ 44 % à affirmer s'en sortir plutôt bien, en France, près de 75 % d'entre elles déclarent n'avoir que peu, voire pas du tout, d'argent disponible après que toutes les factures du mois ont été payées. Comment les ménages s'en sortent-ils dans ces conditions, et dans quelle mesure les frontières impactent-elles leur vie quotidienne ? Le phénomène du travail frontalier et ses impacts possibles sur les conditions de vie des individus en France et en Allemagne, tant positivement – c'est-à-dire en permettant de gagner plus d'argent – que négativement – comme catalyseur de disparités sociales importantes entre les individus –, seront traités dans les sections et les chapitres suivants.

2

TRAVAIL, FAMILLE, ARGENT ET TEMPS LIBRE : UNE ÉQUATION DIFFICILE

L'activité professionnelle et ses implications financières, temporelles, sociales ou encore spatiales sont au cœur des modes de vie et de leur spatialité. À la fois comme une ressource, dans la mesure où elle procure aux individus et à leur famille des revenus, comme une contrainte, car elle demande une implication temporelle importante (temps de travail et de déplacement), et comme une pratique spatiale quotidienne, l'activité professionnelle occupe une place particulière dans cet ouvrage.

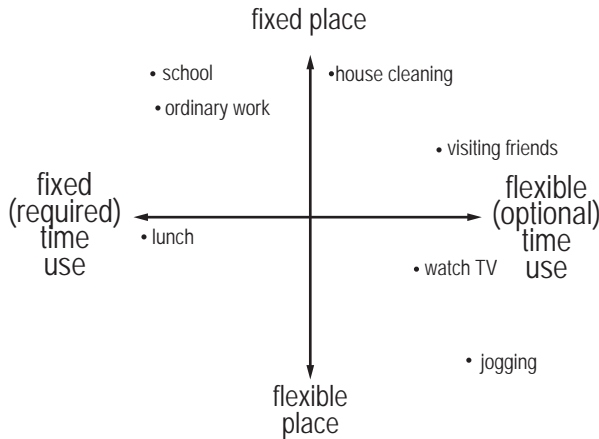
2.1 L'EMPLOI

Au-delà des éléments financiers, l'emprise horaire que peut représenter l'activité professionnelle, à laquelle s'ajoutent les déplacements, est déterminante pour les modes de vie (Hägerstrand, 1975 ; Vilhelmson, 1999). Elle est en général relativement fixe dans l'espace et le temps – au contraire des loisirs par exemple –, même si le développement des horaires flexibles ou le télétravail offrent plus de liberté dans la conduite du quotidien (figure 8).

Dans notre enquête quantitative, deux tiers de la population ont une activité rémunérée. Cette part est un peu plus élevée en France (68,1 %) qu'en Suisse (65,5 %) et en Allemagne (63,6 %). La population de la partie française est sensiblement plus jeune, et elle compte donc aussi moins de retraités/rentiers. Les non-actifs sont composés en grande partie de retraités (28,3 %) ainsi que d'hommes ou de femmes au foyer, de personnes à la recherche d'un emploi ou en formation (catégorie « autres » : 6,4 %)⁶².

⁶² Dans la plupart de nos analyses, ces derniers forment avec les retraités/rentiers la catégorie des non-actifs en raison d'effectifs faibles.

Figure 8: Classification des activités du quotidien selon leur fixité spatiale et temporelle: Vilhelmson (1999, 181)



Les contraintes temporelles de l'activité professionnelle varient passablement entre les individus en fonction de leur situation : de quelques heures de travail par semaine à 40-42 heures (soit un plein-temps classique en Suisse), voire encore davantage pour certains individus. Travailler à temps partiel ou, dans le cas d'un couple, que l'un des deux membres ait un temps partiel, peut permettre de mieux concilier la vie professionnelle avec la vie privée (les enfants par exemple), mais aussi avec les nombreuses activités annexes, qu'elles soient entièrement libres et choisies (loisirs) ou qu'elles soient plus contraintes (achats, tâches administratives, ménage, etc.). À l'échelle de l'agglomération, 58,3% des individus travaillent 40 heures ou plus par semaine, 19% entre 30 et 40 heures et 25,1% moins de 30 heures.

L'activité professionnelle et le temps de travail continuent d'être largement influencés par les questions de genre. Aussi bien parmi les personnes non actives que parmi les personnes travaillant moins de 40 heures par semaine, les femmes sont largement représentées. Ce constat peut être fait dans les trois pays ; c'est en France que les différences de genre sont les moins fortes : 63% des femmes sont actives et un tiers travaillent plus de 40 heures par semaine. En Suisse, on compte 58% de femmes actives et 55% en Allemagne. Dans ces deux derniers pays, les femmes qui travaillent recourent davantage au temps partiel. Il semble, d'une manière générale, que la structure du marché du travail et des salaires en France (plus bas) incite les femmes à prendre une plus grande part à la vie active.

Au-delà d'une plus grande marge de manœuvre dans l'agencement des activités du quotidien (achats, garde d'enfants, rendez-vous chez le médecin, etc.), bénéficier

d'horaires flexibles permet d'optimiser les déplacements. Se caler sur les horaires des transports publics, choisir les relations pour lesquelles la fréquentation est la plus agréable et/ou où le temps de trajet est le plus court, mais aussi éviter les bouchons des heures de pointe : autant de possibilités offertes à ceux dont les horaires sont flexibles. En lien avec les réflexions sur le *mobility pricing*⁶³, c'est-à-dire l'adaptation des prix des transports en fonction de la demande, l'adoption d'horaires adaptables pourrait représenter une forte plus-value financière si de tels systèmes de *pricing* étaient mis en place. Plus généralement, la question de l'accès temporel, qui combine à la fois les horaires des services et des activités avec les possibilités offertes par les transports, est souvent pensée par rapport au travail, aux écoles et autres services et équipements publics, mais pas forcément en relation avec les équipements commerciaux privés ou avec les liens familiaux et les relations sociales de la vie quotidienne (Urry, 2007a). Or, les contraintes temporelles imposées notamment par les services de transport influencent la possibilité d'avoir une vie sociale dense : cet aspect est particulièrement intéressant dans les parties française et allemande de l'agglomération bâloise où l'offre sur certaines liaisons (transfrontalières) est surtout construite sur la base des déplacements domicile-travail (heures de pointe). Dans notre enquête quantitative, deux tiers des travailleurs ont la possibilité d'adapter leurs horaires. Même si, pour la plupart, il ne s'agit que d'une petite marge (par exemple, l'arrivée à son poste de travail entre 7 h et 9 h du matin), cette organisation du travail permet déjà certaines adaptations qui rendent les trajets plus agréables et qui donnent la possibilité d'insérer d'autres trajets (par exemple l'accompagnement d'enfants) avant ou après le travail, voire à midi. Pour environ 21 % de notre échantillon, la flexibilité est totale.

Le deuxième aspect enquêté concerne la possibilité de télétravailler. Ce mode d'activité consiste à travailler depuis son domicile, voire d'un lieu tiers, tel un espace de *coworking*, un café, un train, etc., afin de limiter les déplacements physiques jusqu'au lieu de travail «classique»; le télétravail fait par ailleurs un large usage des technologies de l'information et de la communication (Patricia Lyon Mokhtarian, 1991). Il offre non seulement divers potentiels en matière de réduction d'émissions polluantes, de réduction de la surcharge des voies de transports, etc., mais aussi à un niveau individuel, en matière de gain de temps à disposition, voire de réinvestissement de ce temps «économisé» dans une localisation résidentielle plus lointaine (Patricia L. Mokhtarian, Collantes et Gertz, 2004). Le télétravail ouvre également des possibilités de conciliation famille/travail en libérant du temps au domicile, même s'il est associé à une plus grande interpénétration des sphères professionnelles et privées (Tremblay, Paquet et Najem, 2006). Dans notre enquête quantitative, si les horaires plus ou moins flexibles sont une réalité pour la majorité des actifs, «seuls» 37 %

⁶³ DETEC (Confédération suisse), <https://www.uvek.admin.ch/uevek/fr/home/transports/mobility-pricing.html>, consulté le 25.09.2016.

des actifs ont la possibilité de télétravailler. C'est parmi les actifs suisses que cette possibilité est la plus souvent offerte⁶⁴.

2.2 VIE ACTIVE ET VIE DE FAMILLE

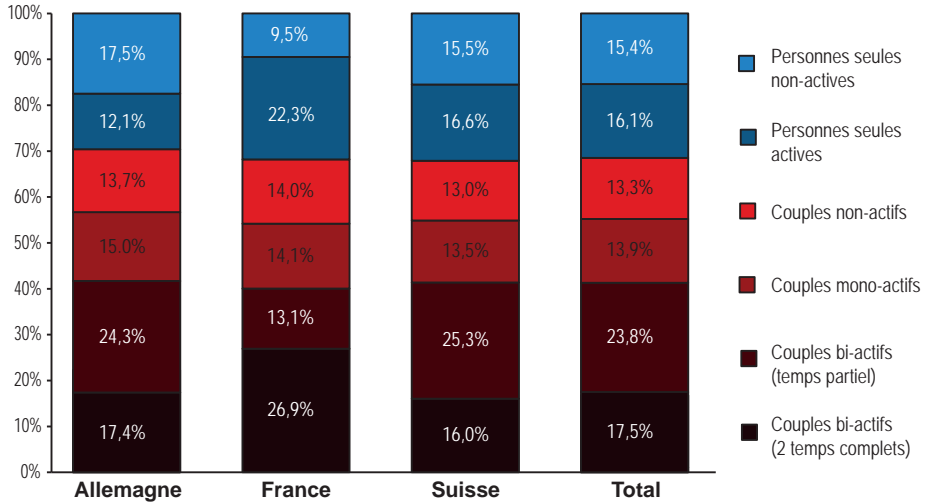
La composition et l'organisation des ménages jouent un rôle important dans l'appréhension des modes de vie (Spellerberg, 1996). La conciliation de la vie familiale et de la vie professionnelle est particulièrement déterminante dans le quotidien des ménages avec enfant(s). Le fait d'être en couple ou célibataire a également un impact sur les pratiques quotidiennes, sur les possibilités en matière de soutien – qu'il soit émotionnel ou organisationnel –, ce qui limite et ouvre les potentiels, et influence les aspirations. Dans l'échantillon, ce sont les familles biparentales qui sont les plus représentées, suivies des couples sans enfant et des personnes seules, pour respectivement 36,9 %, 32 % et 24,3 %. Les familles monoparentales ne représentent que 3,5 %. Le dernier groupe (3,3 % de l'échantillon) inclut les personnes vivant dans des configurations particulières : par exemple colocation ou personnes vivant avec leurs parents, ou encore accueillies par de la famille ou des amis⁶⁵.

La question de la bi-activité des couples, grand facteur de changement social, est cruciale pour l'organisation du quotidien (figure 9). La plus grande participation des femmes au marché du travail reconfigure les modèles familiaux traditionnels où seul l'homme travaillait. Cela implique l'instauration de mesures et de services (crèches, structures parascolaires, etc.) soulageant la charge familiale des ménages bi-actifs dans leur quotidien. En termes de mobilité, au-delà d'une plus grande quantité de déplacements domicile-travail, voire d'une bimotorisation des ménages, la bi-activité des couples soulève de nombreux enjeux concernant le choix de la localisation du domicile en fonction non d'un seul lieu de travail, mais de deux (N. Schneider et Meil, 2008). Dans l'agglomération bâloise, la part des personnes vivant dans un couple composé de deux actifs s'élève à environ 40 %. Les couples mono-actifs sont plus rares : sur l'ensemble de l'échantillon, ils ne représentent qu'une part de 14 %. En fait, dans de nombreux cas, les ménages ne sont pas en mesure de vivre avec un seul revenu. Dans l'échantillon, un peu plus d'une personne sur 10 vit au sein d'un couple formé de deux non-actifs ; il s'agit le plus souvent de personnes retraitées. Concernant les personnes seules (31 %), la moitié d'entre elles sont actives, l'autre moitié étant principalement composée de personnes âgées qui ne travaillent plus. Il est très intéressant de constater que l'organisation des ménages en termes de travail est largement comparable dans les trois pays. En France, les personnes seules actives

⁶⁴ Une analyse complémentaire montre que la flexibilité des horaires et le télétravail vont de pair : ce résultat a déjà été observé dans d'autres recherches (Taskin et Schots, 2005). En effet, les salariés totalement libres de leurs horaires sont près de 65 % à avoir la possibilité de télétravailler.

⁶⁵ En raison de la très grande hétérogénéité de ce groupe et de la faible part qu'il représente dans la population de l'agglomération, il ne sera pas considéré dans la suite des analyses.

Figure 9 : Organisation du ménage et activité professionnelle, selon le pays de résidence



Effectifs: 1503; $\chi^2=13,73$; $V.=,099$; $\text{Sig.}=,000$

sont légèrement surreprésentées – la part des familles monoparentales y est plus grande. Par ailleurs, la bi-activité n'est pas qu'un phénomène urbain : on trouve des couples bi-actifs dans tous les secteurs.

Une distinction a été faite dans la figure 9 entre les couples bi-actifs où les deux membres du couple travaillent plus de 30 heures par semaine (17,5% de l'échantillon) et ceux où l'un des membres travaille moins de 30 heures, voire les deux (plus rare). Concernant la charge familiale, 85% de ces derniers ont des enfants contre 40% des bi-actifs qui travaillent tous les deux à temps complet. Les couples mono-actifs sont également nombreux à avoir des enfants (environ 75%). Cet agencement familial offre sans doute des avantages sur le plan organisationnel, mais demande probablement certains sacrifices sur le plan financier. Parmi les couples avec enfants, les couples bi-actifs (avec les deux membres travaillant à temps complet) se situent pour 45,9% dans la classe supérieure de revenus, soit deux fois plus que ceux qui travaillent à temps partiel (23,8%) et près de 4 fois plus que les couples mono-actifs (12,7%). Pour les familles monoparentales, la situation semble plus difficile tant au niveau organisationnel que financier, puisque la majorité d'entre elles disposent de faibles revenus.

La situation est très différente pour les couples bi-actifs sans enfant, parfois décrits sous l'appellation de DINK (*Double Income No Kids*). Sans enfant à charge et disposant de hauts revenus – ils sont 71% à se situer dans la catégorie supérieure de revenus –, ils bénéficient d'une forte marge de manœuvre dans le déploiement de

leur mode de vie. Une grande partie des couples non actifs, en majorité des retraités, reçoivent des revenus relativement confortables et ne supportent que des contraintes temporelles limitées. Les personnes seules et non actives sont bien souvent dans une situation financière moins confortable : 41 % d'entre elles disposent de faibles revenus.

Au niveau spatial, les familles avec enfant sont localisées en périphérie plus fréquemment qu'au centre, alors que les personnes seules résident plutôt au centre. Cette tendance est portée notamment par la ville de Bâle qui connaît une plus forte proportion de personnes seules. La surreprésentation des personnes seules dans les zones urbaines se retrouve dans les trois pays, de même que celle des ménages sans enfant. Les couples bi-actifs sans enfant, les DINK, s'installent aussi plus volontiers dans les territoires urbains. Près de 40 % des couples bi-actifs à Bâle sont sans enfant contre 33 % en moyenne, et seulement 19 % dans le secteur périurbain français. Dans les trois pays, cette part décroît lorsqu'on s'éloigne du centre. Ces résultats sont plutôt attendus et résultent de choix de localisation souvent différents en fonction de la forme du ménage, de la présence d'enfants ou du statut d'activité.

Les couples avec enfant représentent une proportion sensiblement similaire dans les trois pays, autour de 37-39 %, avec une légère prépondérance de ceux-ci en France. Les familles monoparentales y sont également davantage représentées. Ainsi, la part des familles (mono- et biparentales) est plus élevée dans la partie française, 45 % contre 40 % en Suisse et en Allemagne. Par ailleurs, les zones suburbaines et périurbaines, de par leurs caractéristiques – entre autres, un accès facilité à la nature, un environnement supposé plus « sûr » ou encore la possibilité d'acquérir plus facilement un bien immobilier (prix plus bas) –, sont traditionnellement une destination prisée des familles, d'où une certaine surreprésentation de ces formes de ménage dans ces territoires, même si le regain d'attractivité des villes-centres est à même de limiter ces tendances, voire d'encourager un retour en direction des villes (Rérat, 2016a).

2.3 DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL : QUELLES CONTRAINTES TEMPORELLES ?

Les déplacements domicile-travail et les contraintes spatio-temporelles qui en découlent constituent un des aspects importants de l'activité professionnelle. Si les loisirs prennent une place de plus en plus importante dans nos modes de vie, les trajets pour se rendre au travail et pour en revenir, par leur récurrence et par leur fixité temporelle et spatiale, continuent d'exercer une influence forte dans nos modes de vie. En Suisse et en Europe, la part des travailleurs pendulaires a augmenté de manière importante (tableau 8). En Suisse, en 2014, 70 % des actifs travaillaient dans une autre commune, voire dans un autre canton (19 %).

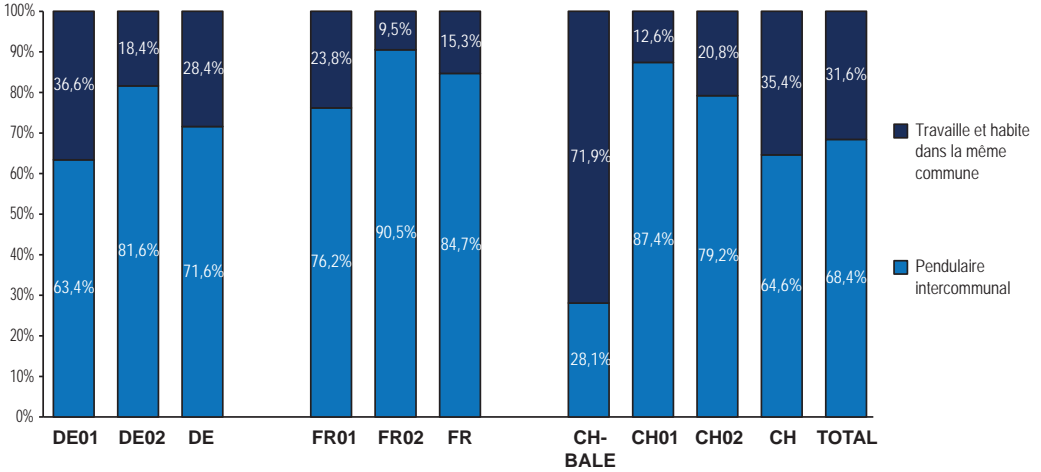
Tableau 8 : Pendulaires selon le trajet pour se rendre au travail, Suisse (OFS-PEND/RS)

	1990	2000	2010	2013	2014
À l'intérieur de la commune de domicile	41 %	36 %	32 %	30 %	30 %
À l'extérieur de la commune de domicile	47 %	49 %	49 %	50 %	51 %
Entre différents cantons	12 %	15 %	19 %	20 %	19 %
Total (en nombre absolu)	100 % (2,9 Mio)	100 % (3,1 Mio)	100 % (3,6 Mio)	100 % (3,8 Mio)	100 % (3,9 Mio)

Les moyens de transport actuels donnent la possibilité aux individus de pouvoir habiter, au sens strict du terme, et vivre leur vie quotidienne dans des lieux distincts. Ils permettent de se défaire, dans une certaine mesure, des contraintes spatio-temporelles. Pouvoir se déplacer plus signifie accéder à une plus grande offre de logements et à un plus grand marché de l'emploi. Mais bien souvent, « pouvoir » rime avec « devoir ». Se déplacer est pour certains une obligation pour trouver un travail, pour éviter le chômage, pour gagner plus ou, simplement, gagner suffisamment (Ravalet *et al.*, 2015). Cependant, la mobilité a un prix, à la fois en termes monétaires et en termes de qualité de vie, et peut affecter la vie de famille (risque de divorce, possibilité moindre d'avoir des enfants en raison de la vie professionnelle), la santé ou le temps disponible.

Dans notre enquête, un peu plus des deux tiers des actifs de la région transfrontalière sont pendulaires (intercommunaux), c'est-à-dire qu'ils travaillent dans une autre commune que celle où ils habitent (figure 10). C'est en France que cette part est la plus grande, puisque seule 15,3 % de la population travaille et habite dans la même commune. En Suisse, où ils sont les moins nombreux, les pendulaires représentent néanmoins 64,6 % de la population active. Ces chiffres tendent à masquer les effets de la structure urbaine de la région. Les Bâlois travaillent en grande majorité dans la cité rhénane : nous l'avons vu auparavant, la ville de Bâle concentre de nombreux emplois, et ce dans de nombreux secteurs d'activités, ce qui donne plus de possibilités à ses habitants en matière d'emploi. Dans le secteur (sub)urbain suisse, la part des non-pendulaires est très faible (seulement 12,6 %) : l'effet d'attraction de Bâle, située à quelques minutes de trajet à partir de ces communes, y est très fort (72 % des actifs de ce secteur travaillent à Bâle). Même dans le secteur périurbain, la part des pendulaires est plus faible.

Figure 10: Part des pendulaires (intercommunaux) parmi les actifs, selon les secteurs de résidence



Effectifs: 1036; Différences entre pays : $\chi^2=19,34$, $V.=,137$, $\text{Sig.}=,000$; Différences entre secteur: $\chi^2=241,58$, $V.=,49$, $\text{Sig.}=,000$

Encart 2 : Estimation des temps et des distances des trajets domicile-travail

Pour compléter la question des déplacements, nous avons évalué le temps et la distance de déplacement entre le lieu de domicile et le lieu de travail (estimé de centre à centre) à l'aide de Google Maps, un jour de semaine aux heures de pointe et en voiture. Ce choix, bien que ne reflétant que partiellement la réalité – beaucoup d'individus, surtout dans la partie suisse, utilisent d'autres moyens de transport –, nous semble opportun en termes de faisabilité, en raison de la disponibilité des données. En outre, même quand le trajet en transports en commun est plus rapide que le déplacement en voiture, il faudrait pour être précis ajouter quelques minutes avant et après le déplacement en transports publics pour donner une image plus correcte du déplacement. L'un dans l'autre, les résultats tendraient ainsi à être proches en voiture et en transports publics. Dans le cas où la personne n'est pas pendulaire, les distances/durées moyennes des déplacements intracommunaux pour motif travail (issues des enquêtes de mobilité MRMT/EMD) ont été utilisées. Finalement, il est important de relever que ces indicateurs visent plus à donner un ordre de grandeur qu'une estimation détaillée en minutes ou en kilomètres.

En Allemagne et en France, les dynamiques sont un peu différentes en raison de la moins grande orientation, ou dépendance, (en)vers Bâle. À Weil am Rhein, dans le secteur urbain allemand, la part des personnes qui travaillent dans leur commune de

domicile s'élève à 36,4 %, contre seulement 18,7 % dans le périurbain. En France, on observe le même phénomène : la part des pendulaires est plus faible dans le secteur urbain que dans le secteur périphérique. C'est dans le secteur périurbain français que la part de personnes travaillant dans la commune où elles habitent est la plus faible, seulement 10 %, car peu d'emplois sont situés dans cette zone-là. Relevons toutefois que la part des pendulaires est peut-être un peu surévaluée en France (surtout) et en Allemagne en raison de la surreprésentation des actifs frontaliers, qui sont par définition également pendulaires. En termes de temps de déplacement, on observe que 47 % des individus de notre échantillon ont un temps de trajet plutôt court, c'est-à-dire inférieur à 15 mn (par trajet). Il s'agit principalement des individus qui travaillent et vivent dans la même commune. En France, la part des individus ayant de courts trajets (34 %) est plus faible que dans les autres pays (48 %).

Environ 36 % des individus de l'échantillon ont des trajets de 15 à 30 mn (par trajet). Les Français sont surreprésentés dans cette catégorie. La plupart des trajets de durée moyenne sont effectués vers des destinations situées à l'intérieur de l'agglomération : nombre des déplacements vers Bâle entrent dans cette catégorie. Finalement, les longs (entre 30 et 60 mn par trajet) et très longs trajets (plus d'une heure par trajet) concernent environ 17 % de la population. En distinguant les longs des très longs trajets, on observe que ces derniers sont plus fréquents en Suisse (8,6 %) qu'en France (4,5 %) et qu'en Allemagne (3,6 %). Le système de transports, le réseau urbain des villes suisses ou encore la possibilité de déduire en grande partie les coûts de transports des impôts expliquent ces pratiques importantes parmi les Suisses (Kaufmann, 2008). Le large recours à ces formes de mobilité intensives s'observe également dans les enquêtes de mobilité à l'échelle suisse⁶⁶.

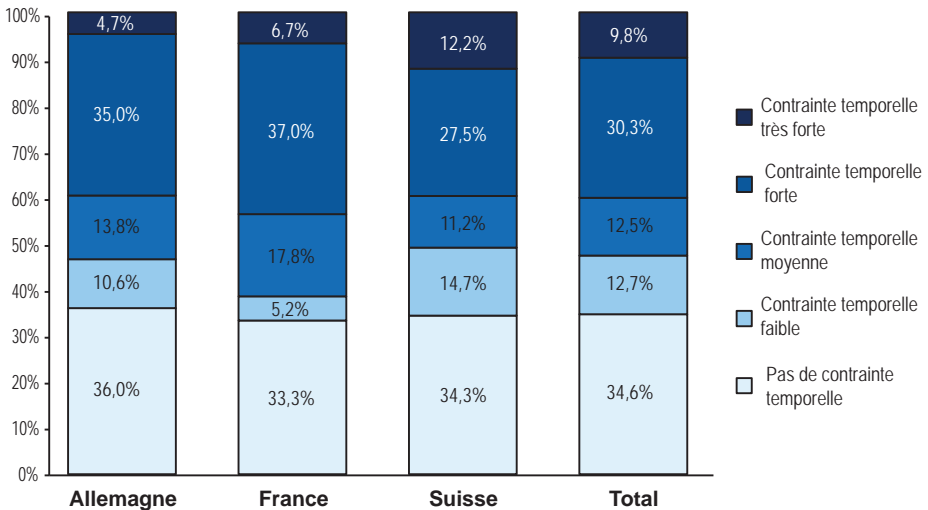
En termes spatiaux, plus la zone est urbaine et dense, plus les déplacements sont courts et vice versa⁶⁷. Les habitants de Bâle sont les plus nombreux, en proportion, à effectuer des courts trajets. Ils sont également plus nombreux, relativement, à accomplir de très longs trajets : environ 12 % contre près de deux fois moins dans les deux autres secteurs suisses, voire encore moins ailleurs. Les destinations de ces grands pendulaires bâlois sont avant tout l'agglomération zurichoise (le plus grand pôle d'emplois suisse), l'agglomération bernoise, capitale helvétique, qui offre de nombreux emplois notamment dans l'administration fédérale, et dans une moindre mesure le canton de Soleure, avec Olten en premier lieu. Ainsi, les Bâlois se distinguent par des mobilités domicile-travail à la fois très courtes et très longues.

Pour disposer d'une vision globale des contraintes temporelles (figure 11), qu'il s'agisse de l'activité professionnelle ou de la formation, nous avons combiné les

⁶⁶ OFS-ARE 2011, MRMT, Neuchâtel.

⁶⁷ Dans la partie suisse de l'agglomération (hors Bâle), ce constat est à nuancer puisque les habitants du secteur périphérique sont proportionnellement plus nombreux à faire de courts trajets que ceux de la proche couronne bâloise. Cela résulte principalement de la plus grande proportion de pendulaires dans le secteur urbain.

Figure 11 : Contrainte temporelle liée à l'activité professionnelle (temps de travail et temps de trajet), selon le pays de résidence



Effectifs: 1565; $\chi^2=43,0$; V.=,117, Sig.=,000

données relatives au temps de travail et de déplacement domicile-travail (ou de formation) sur une base hebdomadaire⁶⁸. Tout d'abord, on note qu'environ un tiers de la population ne subit pas de contraintes temporelles liées à l'activité professionnelle ou à la formation. Cette part est plus ou moins égale dans les trois pays. Sont concernés des individus à la retraite, des hommes et des femmes au foyer ou des personnes à la recherche d'un emploi. Garder les enfants, gérer le ménage, faire les courses, se rendre chez le médecin, etc., sont des activités également contraintes, parfois très chronophages, éventuellement plus que l'activité professionnelle, mais que nous n'avons pas prises en compte dans cet indicateur.

On remarque ensuite qu'un quart des individus supportent des contraintes temporelles faibles ou moyennes. Il s'agit principalement d'individus travaillant à temps partiel, avec des temps de déplacement relativement courts. Des différences entre les pays apparaissent ici, avec davantage d'Allemands et de Suisses dont les contraintes temporelles sont faibles. Peu de personnes vivant dans la partie française travaillent moins de 30 heures par semaine (voir section suivante). De même, beaucoup d'entre eux sont pendulaires. En revanche, les Français sont surreprésentés

⁶⁸ En fonction du temps de travail, le nombre de trajets a été estimé de la manière suivante: pour les personnes travaillant moins de 30 heures par semaine, il s'agit de 2,5 trajets hebdomadaires; pour les personnes travaillant entre 30 et 40 heures, 4 trajets hebdomadaires; pour les personnes travaillant plus de 40 heures, 5 trajets hebdomadaires.

dans la catégorie des contraintes temporelles moyennes: les individus travaillant 35 heures et ayant des temps de trajet de moins de 30 minutes (aller simple) – ce qui permet de couvrir une certaine distance dans la partie française de l’agglomération – se trouvent dans cette catégorie. Dans la catégorie des contraintes temporelles fortes (30,3 % de l’échantillon), les Français sont également surreprésentés tout comme les Allemands. Il s’agit très probablement d’un effet des travailleurs frontaliers (voir section suivante). Finalement, la dernière catégorie comporte les personnes qui travaillent beaucoup et/ou se déplacent beaucoup. Les grands mobiles, qui travaillent hors de l’agglomération, mais aussi les individus qui travaillent plus de 50 heures par semaine se trouvent dans cette catégorie: certains indépendants (agriculteurs, architectes par exemple), médecins/infirmiers ou des individus avec des fonctions dirigeantes travaillant de nombreuses heures chaque semaine. Les personnes ayant des contraintes temporelles très fortes liées à l’activité professionnelle sont davantage représentées en Suisse, notamment à Bâle (14 %) et dans le secteur suburbain suisse (13 %); la part des personnes travaillant beaucoup combinée à la surreprésentation des grands mobiles explique ces résultats.

En lien avec les contraintes temporelles, le dernier élément analysé ici concerne la satisfaction en matière de temps disponible pour les loisirs et la vie privée. À l’échelle de l’agglomération, un tiers des individus se déclarent très satisfaits du temps dont ils disposent pour leurs loisirs et pour leur vie privée, 46,1 % plutôt satisfaits, sachant qu’un peu plus de 20 % sont insatisfaits. Ce sont les résidents suisses de l’agglomération qui sont les plus satisfaits sur ce point, suivis des Allemands. Finalement, les Français, comme sur les autres points, sont un peu moins satisfaits. Plus le temps contraint est grand, plus la satisfaction est limitée: les personnes subissant les plus grandes contraintes temporelles liées à l’activité professionnelle sont 42,3 % à être peu ou pas satisfaites du temps dont elles disposent; 31,4 % de celles supportant des contraintes fortes sont dans la même situation, contre seulement 15 % de celles qui ont des contraintes faibles. Les non-actifs (hors étudiants) sont 4,4 % à déclarer qu’ils n’ont pas suffisamment de temps pour leurs loisirs ou pour leur vie privée. Disposer d’horaires flexibles et/ou avoir la possibilité de télétravailler exerce une influence positive sur la satisfaction relative au temps dont on dispose: cela permet de s’arranger plus facilement avec les contraintes temporelles qu’imposent le travail et la vie privée. Finalement, à propos du temps à disposition pour les loisirs, ce sont les familles monoparentales et les couples bi-actifs avec enfant qui sont les plus insatisfaits, en raison du temps de travail élevé, combiné aux nombreuses contraintes temporelles induites par la présence d’enfants dans le ménage. Les couples bi-actifs sans enfant semblent également peu satisfaits du temps disponible. Les personnes travaillant beaucoup et se déplaçant beaucoup sont en effet surreprésentées tant parmi les personnes enquêtées que parmi leurs conjoint(e)s: la contrainte temporelle de l’activité professionnelle au niveau du couple dégrade dans une certaine mesure leur qualité de vie ou, du moins, diminue le temps disponible pour les loisirs ou pour la vie de couple.

3

LE TRAVAIL FRONTALIER

Le travail frontalier, comme nous l'avons vu dans la partie théorique, est une des facettes les plus importantes des relations transfrontalières : de par son ampleur dans certaines régions, sa composante structurante du mode vie, sa localisation par nature en dehors des frontières nationales, ou encore en raison des salaires plus importants qui peuvent être acquis de cette manière⁶⁹. En Allemagne, 41,7 % de l'échantillon des individus vivent et travaillent dans leur pays, 21,9 % sont frontaliers et 36,4 % sont non actifs. En France, 28,2 % des actifs travaillent en France, 39,9 % sont frontaliers et 31,9 % sont non actifs. Pour rappel, la part des actifs frontaliers est un peu surestimée, mais n'a pas été corrigée (voir chapitre II). Une autre précision est nécessaire : la plupart des flux se font en direction de la Suisse. Une petite part seulement des frontaliers français (environ 1,6 % de l'échantillon français) travaille en Allemagne. Les flux en direction de la France sont quant à eux quasiment inexistant ; de même, il n'y a pratiquement pas de Suisses qui travaillent à l'étranger⁷⁰.

L'ampleur du travail frontalier est forte dans la région : plusieurs dizaines de milliers de travailleurs frontaliers sont actifs dans l'agglomération bâloise. Quelles sont les motivations de ces travailleurs frontaliers ? Dans quelle mesure les marchés du travail allemand ou français sont-ils concurrentiels face à l'attraction du marché suisse ?

⁶⁹ Cette partie a servi à la rédaction d'un article, et certains paragraphes sont similaires (Dubois, 2017a).

⁷⁰ Pour ces raisons et pour faciliter l'analyse, nous considérons tous les travailleurs frontaliers comme travaillant en Suisse. Les différences sont minimes lorsque les frontaliers travaillant en Allemagne sont exclus de l'analyse.

3.1 L'ATTRAIT FINANCIER

Le premier aspect est la question financière : travailler en Suisse permet en général de gagner davantage d'argent, car les salaires y sont plus élevés. Il s'agit d'un des facteurs les plus importants de l'attrait du travail frontalier. Ainsi, en matière de revenus, les différences avec les non-frontaliers sont importantes (tableau 9). En Allemagne, seuls 10 % des frontaliers enquêtés appartiennent à la classe des revenus les plus bas contre 30 % des actifs non frontaliers et 42,7 % des non-actifs. À l'inverse, 67 % des frontaliers se trouvent dans la classe des revenus supérieurs. En France, les tendances sont similaires : les frontaliers de notre échantillon disposent de revenus largement supérieurs à ceux des non-frontaliers (actifs ou non). Les différences toutefois sont encore plus fortes avec 65,1 % des actifs non frontaliers dans la classe des revenus inférieurs et seulement 16,3 % dans la classe supérieure, contre respectivement 12,2 % et 51,9 % chez les frontaliers. Ainsi, en comparaison, les Suisses non actifs ont de meilleurs revenus que les actifs non frontaliers et que les non-actifs allemands et français (surtout). En revanche, les actifs frontaliers disposent de revenus plus élevés que les actifs suisses. Ce résultat est un peu trompeur. Tout d'abord, comme nous le verrons ci-dessous, les frontaliers sont plus nombreux que les Suisses à travailler à temps complet. Ensuite, ces revenus prennent en compte les différences du coût de la vie entre les trois pays, les prix étant plus élevés sur le territoire helvétique.

Tableau 9 : Différences de revenus entre frontaliers, actifs non frontaliers et non-actifs, selon le pays de résidence

	Allemagne			France			Suisse	
	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Non-actif	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Non-actif	Actif	Non-actif
Bas revenus	10,0 %	29,9 %	42,7 %	12,2 %	65,1 %	65,5 %	22,9 %	27,8 %
Revenus moyens	22,9 %	53,0 %	35,9 %	35,9 %	18,6 %	21,4 %	34,3 %	36,4 %
Revenus élevés	67,1 %	17,2 %	21,4 %	51,9 %	16,3 %	13,1 %	42,8 %	35,7 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
	Effectifs : 321 ; $\chi^2 = 69,79$; V. = ,33 ; Sig. = ,000			Effectifs : 455 ; $\chi^2 = 132,16$; V. = ,38 ; Sig. = ,000			Effectifs : 845 ; NS	

Ces différences entre frontaliers et non-frontaliers se traduisent aussi par des écarts concernant l'argent mis de côté à la fin du mois, après le paiement des factures et des impôts (tableau 10). Alors qu'en France, 62,9 % des frontaliers sont dans une situation que l'on peut considérer comme bonne, 60,6 % des actifs non frontaliers et 56,5 % des non-actifs n'ont que peu ou plus d'argent à la fin du mois. En Allemagne, la situation semble un peu meilleure : environ 65 % des non-frontaliers déclarent disposer d'assez

d'argent comme 81,2% des frontaliers. Des taxations ou des systèmes d'assurance santé différents peuvent exercer aussi une forte influence sur ces résultats. Le coût élevé de la vie dans le Sud de l'Alsace, évoqué par plusieurs enquêtés, peut expliquer cette situation différente entre les deux pays. En Suisse, les actifs sont 71,3% à déclarer avoir suffisamment d'argent à la fin du mois contre 67,3% des non-actifs⁷¹ : leur situation apparaît en tout cas meilleure que celle des non-frontaliers ou des frontaliers français dont la situation semble pâtrer d'autres charges.

Tableau 10: Différences concernant l'argent disponible à la fin du mois entre frontaliers, actifs non frontaliers et non-actifs, selon le pays de résidence

	Allemagne			France			Suisse	
	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Non-actif	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Non-actif	Actif	Non-actif
À suffisamment d'argent	81,2%	64,1%	65,3%	62,9%	39,4%	43,5%	71,3%	67,3%
N'a pas ou peu d'argent	18,8%	35,9%	34,7%	37,1%	60,6%	56,5%	28,7%	32,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	Effectifs : 295 ; $\chi^2 = 6,75$; V. = ,151 ; Sig. = ,034			Effectifs : 433 ; $\chi^2 = 19,52$; V. = ,212 ; Sig. = ,000			Effectifs : 790 ; NS	

Ces constats sont encore plus visibles à l'échelle du couple. Les personnes seules actives non frontalières sont ainsi pour 78,6% dans la classe de revenus la plus faible en France, 56,1% en Allemagne. D'une manière générale, les ménages sans travailleur frontalier, même les couples bi-actifs, sont dans des situations financières plus difficiles que ceux qui comptent un travailleur frontalier ou, *a fortiori*, deux. Les individus placés dans ce type de situation disposent de revenus largement plus élevés : 89,5% d'entre eux figurent parmi les plus hauts revenus en Allemagne et 63% en France. Le plus frappant, toutefois, est le fait que si l'un des deux membres du couple est frontalier, cela contribue à faire augmenter de manière significative le revenu : ainsi, même les couples avec un frontalier et un non-actif disposent de revenus plus importants que des couples où les deux membres travaillent dans leur pays de résidence. Cet important apport financier du travail frontalier pourrait donner l'occasion aux individus et aux couples d'adopter le temps partiel ou de faire en sorte que l'un des deux membres du couple ne travaille pas, lorsqu'il s'agit de famille avec enfant. C'est le cas de Nicole, qui travaille dans la vente : son salaire suisse, bien que peu élevé en raison de la branche d'activité, lui permet de travailler à 70% et de s'en sortir financièrement.

⁷¹ Différences non significatives.

Comme j'ai toujours travaillé à 70%. Donc ça me fait pas une grande différence. Et c'est des salaires assez moyens. Mais plus que si on travaillait... pour le salaire à 70% je devrais travailler à 100% en France. C'est dans ces salaires-là. (Nicole, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Dans un autre cas, celui de Claude, frontalier, un revenu plus élevé a permis à son épouse de ne pas travailler et de rester à la maison pour s'occuper des enfants. Une telle tendance ne se retrouve pas dans l'enquête quantitative. En Allemagne, les frontaliers vivent moins en couples mono-actifs et en couples avec un temps partiel que les non-frontaliers. En France, les différences sont moins prononcées, notamment en raison de la part plus grande de personnes travaillant plus de 30 heures par semaine. La structure du marché de l'emploi français permet moins facilement le temps partiel. Ainsi, les actifs frontaliers sont 12,6% en couples mono-actifs contre 7,1% des actifs non frontaliers. En revanche, 41,8% d'entre eux sont en couples comptant deux actifs à plein-temps contre 34,6% parmi les actifs non frontaliers. Selon ces résultats, le travail frontalier n'est donc pas utilisé en vue d'offrir des possibilités de réduction du temps de travail pour le ou la conjoint(e). Il est possible que l'apport financier soit, en revanche, employé pour procurer des avantages matériels. Quentin mentionne par exemple l'achat d'une maison et la nécessité de rembourser son prêt.

Parce qu'un des problèmes qu'il y a, étant donné le prix, et que je suis propriétaire, et que j'aimerais garder un certain train de vie, bien qu'il soit pas luxueux, les gens ont besoin de travailler en Suisse, sinon, ça serait assez délicat, d'avoir une maison, ce genre de choses. Donc étant donné que tu as un prêt sur les bras, tu dois assurer le futur, au cas où, il y a moins de chances qu'ils me virent, qu'après deux ans, cela ne soit pas renouvelé. Je vais choisir cette voie. [Si c'est possible de ne pas travailler en Suisse?] On va dire, oui et non. On va dire, d'un côté si je travaillais pas en Suisse, j'arriverais pas à faire l'emprunt, enfin on arriverait, là on va dire que ça permet, si on veut se faire plaisir, on peut, dans les limites du raisonnable. (Quentin, 30 ans, Sierentz (FR), frontalier)

L'achat de sa maison et, plus généralement, le train de vie auquel il s'est habitué le contraignent à rester frontalier, car les salaires qu'il pourrait obtenir en France ne lui permettraient pas de payer ses mensualités : il est ainsi placé dans une situation de dépendance envers l'emploi en Suisse. L'attrait financier a également des côtés plus « pervers » sur les habitants de la région. Julien explique ainsi que plusieurs de ses amis, attirés par les salaires helvétiques, sont directement allés travailler en Suisse « à la chaîne » sans suivre une formation. Nicole dit, en substance, la même chose : certains parents dans la région relativiseraient même l'importance pour leurs enfants de faire des études, puisqu'il est possible de gagner de l'argent facilement, sans formation, en Suisse. Pourtant, les emplois de ce genre ne sont pas nécessairement les plus stimulants et peuvent même mener à une forme de lassitude comme dans le cas des amis de Julien. De plus, ces personnes, sans formation, sont potentiellement plus

exposées que les autres en cas de licenciement. Dans le discours sur les frontaliers, il est souvent mentionné que les frontaliers (ou les migrants) seraient prêts à accepter des postes où ils sont surqualifiés, du fait de l'attrait financier que représente le niveau des salaires en Suisse⁷².

Sinon, j'ai quelques amis qui sont allés bosser en Suisse, en tant qu'ouvriers, et après qui ont eu le bac, qui ont rien fait après le bac, et ont tout de suite voulu bosser. J'ai un de mes meilleurs amis qui travaille chez Bell, dans la saucisse, ça fait déjà 5-6 ans. Après le bac, il a dit bon, son père bossait là-bas, il a pu le faire rentrer. C'est le plus simple, je gagne 3000 euros par moi. Mais je crois que c'est quand même vachement dur. Il parle quand même pas mal d'arrêter, de reprendre des études. Ça fait plaisir à 18-19 ans, d'avoir des gros salaires, enfin des vrais salaires, d'avoir de l'argent, de pouvoir faire plein de choses, mais après sur une chaîne toute la journée, il se rend compte, que c'est peut-être pas la vie qu'il veut mener toute une vie. J'ai quelques amis qui sont quand même allés bosser à la chaîne à Bâle, mais ils veulent pas forcément rester ou ont arrêté. Parce qu'au bout de quelques années... (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non frontalier)

3.2 LES CONDITIONS DE TRAVAIL ET LES MULTINATIONALES

À côté de la question financière, la diversité et la quantité d'offres sur le marché du travail suisse figurent parmi les motivations principales des travailleurs frontaliers. Depuis des décennies, l'économie bâloise a puisé dans le réservoir de main-d'œuvre de ses voisins et, notamment, en Alsace. Les deux personnes les plus âgées de l'enquête (la soixantaine) expliquent que durant les années de plein-emploi en Suisse (années 1970), les entreprises suisses venaient chercher les Alsaciens dès la fin du lycée.

[J'ai commencé à travailler en Suisse] pour des raisons simples. D'abord, quand j'étais au lycée, ils nous avaient déjà contactés à l'époque, dans les années 1970 parce qu'ils avaient peur d'avoir un manque de personnel. Dans les chimies, Geigy, Sandoz, Roche se battaient pour avoir assez de personnel en stock. Faut dire qu'on avait pas grand-chose à faire, on avait pas trop de boulot. Mais ils embauchaient à tire-larigot dans les années 1970. (Claude, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalier)

L'environnement compétitif dans le secteur des sociétés «high-tech», avec la présence de grands groupes pharmaceutiques, offre des postes stimulants. Les conditions de travail sont régulièrement mentionnées comme une motivation au

⁷² Flückiger Yves Prof., Université Genève (interview de), *Le Temps*, 18.09.2013, <https://www.letemps.ch/suisse/2013/09/18/gens-surqualifies-postulent-postes-salaire-faible>, consulté le 22.03.2017.

travail frontalier⁷³. Ainsi, les multinationales présentes dans la région bâloise sont réputées pour offrir de bonnes conditions de travail. L'ambiance internationale des grandes entreprises (multinationales) est également prisée. Au-delà du simple intérêt professionnel, les relations interpersonnelles peuvent être plus simples en raison de la présence, à côté des frontaliers, d'autres « immigrés ». L'ambiance y est plus ouverte.

Les entreprises internationales, il y a beaucoup plus de grosses entreprises en Suisse, c'est plus intéressant. Généralement dans ce genre de cas, ça offre beaucoup plus de perspectives, c'est quand même à la pointe de la technologie, c'est vraiment... il y a beaucoup de centres de recherche et développement ici on va dire. Ce qui est moins le cas à Mulhouse. À Strasbourg peut-être, à Strasbourg, il y a pas mal d'entreprises, mais pour tout ce qui est recherche et développement, c'est un peu plus limité. (Quentin, 30 ans, Sierentz (FR), frontalier)

Et même, socialement parlant, c'est peut-être pourquoi je me concentre sur Roche, Novartis ou Actelion, ou des grandes boîtes, qui vont offrir de bonnes conditions sociales parce que j'ai le luxe de pouvoir choisir. Si je me lance dans l'industrie, j'ai envie d'avoir un boulot qui me plaise vraiment bien, et qui offre de bonnes conditions. Parce qu'il y a aussi beaucoup de petites boîtes, parce que je commence à regarder aussi dans les petites boîtes, mais qui offrent des moines bonnes conditions sociales. Plus de temps de boulot, moins de sécurité de l'emploi, moins de conditions sociales, moins de salaires, et de mon cas où je peux savoir, et en plus faire un travail qui me demanderait 30-45 mn de route chaque jour, aller-retour, et des moins bonnes conditions que dans les grandes boîtes, ben dans ce cas je me lancerai en pharmacie et ce sera réglé. (Nicolas, 28 ans, Saint-Louis (FR), actif non frontalier)

Dans les multinationales [il n'y a pas de problèmes avec les frontaliers]. Non, là il y a trop d'étrangers... mais dans les petites boîtes, où il n'y a que des Alsaciens et des Suisses, là il y a des problèmes, des tensions. Nous on est trop cosmopolites. (Claude, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalier)

3.3 TEMPS DE TRAVAIL, INSTABILITÉ ET INCERTITUDES

ADMINISTRATIVES : LES DÉSAVANTAGES DU TRAVAIL FRONTALIER ?

Être frontalier et travailler en Suisse entraîne aussi des contreparties négatives. Trois éléments négatifs portant sur les conditions de travail hors des frontières nationales reviennent dans le discours des frontaliers : le temps de travail, la stabilité de l'emploi et les incertitudes administratives engendrées par une activité professionnelle hors des frontières. Ces conditions sont considérées comme plus dures par les frontaliers qui les invoquent pour « justifier » les salaires plus élevés qu'ils perçoivent en travaillant en Suisse.

⁷³ Plusieurs enquêtés évoquent néanmoins des aspects négatifs dans les conditions de travail dans les entreprises multinationales, comme les coupes de personnels plus sèches. Laurent, un des enquêtés, a perdu son travail chez Novartis à la suite d'un licenciement collectif.

Le premier aspect concerne le temps de travail, la législation étant différente entre les trois marchés du travail nationaux. Il existe en France le régime des 35 heures par semaine et en Allemagne le temps de travail est en général de 40 heures, alors qu'en Suisse, il est plutôt autour de 41-42 heures⁷⁴. Les frontaliers sont donc d'abord amenés à travailler plus pour des raisons avant tout « légal ». Ils sont environ 80 % (tant parmi les Français que parmi les Allemands) à travailler plus de 40 heures. Dans l'extrait ci-dessous, le temps de travail supplémentaire est utilisé pour défendre les salaires plus élevés des frontaliers.

C'est un choix, évidemment de gagner plus, mais de travailler plus. On a des semaines, où je peux faire 50-55 heures s'il faut, c'est comme ça. (Aurélie, 29 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Il faut toutefois nuancer ces résultats (tableau 11). D'une part, malgré ces aspects légaux ou usuels relatifs au temps de travail, l'enquête quantitative montre que de nombreux non-frontaliers (47 % en Allemagne) et (32,8 % en France) travaillent plus de 40 heures par semaine, c'est-à-dire plus que ce que le cadre usuel prévoit. D'autre part, la comparaison avec les temps de travail des Suisses montre que ces derniers pratiquent plus le temps partiel que les frontaliers. Être frontalière implique ainsi, par choix ou non, de travailler à un taux d'occupation élevé⁷⁵. Par ailleurs, parmi les actifs non frontaliers français, le temps partiel est peu développé (15,6 %) en comparaison avec l'Allemagne et la Suisse, où environ 30 % des actifs (non frontaliers) travaillent moins de 30 heures par semaine.

Tableau 11: Différences de temps de travail entre frontaliers et actifs non frontaliers, selon le pays de résidence

	Allemagne			France			Suisse
	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Total	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Total	Actif
Travaille moins de 30 heures par semaine	11,4%	31,0%	24,1%	8,0%	15,6%	10,9%	27,8%
Travaille entre 30 et 40 heures	5,7%	21,7%	16,1%	13,1%	51,6%	29,1%	11,9%
Travaille plus de 40 heures par semaine	82,9%	47,3%	59,8%	79,0%	32,8%	60,0%	59,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	Effectifs: 199 ; $\chi^2 = 24,03$; V. =,347 ; Sig. =,000			Effectifs: 298 ; $\chi^2 = 66,52$; V. =,472 ; Sig. =,000			Effectifs : 522

⁷⁴ Infobest ; <https://www.infobest.eu/fr/themes/articel/travail/le-droit-du-travail-en-allemande/>, consulté le 30.11.2015.

⁷⁵ Précisons qu'il ne s'agit pas d'un effet sous-jacent du genre ; celui-ci a été vérifié.

La durée élevée du travail peut représenter un aspect négatif des conditions de travail, mais les frontaliers sont plus nombreux à disposer de flexibilité dans leurs horaires : en Allemagne, seuls 24,3 % d'entre eux n'ont aucune flexibilité contre 32,3 % des non-frontaliers. En France, plus d'un non-frontalier sur deux ne dispose pas de cette possibilité contre 31,3 % des travailleurs frontaliers. Cela révèle une large différence, principalement entre, d'un côté, le marché du travail français et les règles qui y ont cours et, de l'autre, les règles en vigueur en Suisse ou en Allemagne⁷⁶. Environ deux tiers des travailleurs suisses disposent de flexibilité dans leurs horaires et s'approchent ainsi des valeurs rencontrées en Allemagne⁷⁷. En ce qui concerne le télétravail, les frontaliers et les non-frontaliers bénéficient, plus ou moins, des mêmes possibilités en France et en Allemagne : 30 % d'entre eux peuvent pratiquer le télétravail. Les actifs suisses sont 44 % à avoir cette possibilité⁷⁸.

En étendant la question des conditions de vie et de travail aux déplacements domicile-travail, il semble que les frontaliers ont des temps de déplacement plus importants que les non-frontaliers (tableau 12). Traverser la frontière implique nécessairement de quitter sa commune et de se déplacer sur une certaine distance. Toutefois, dans l'agglomération bâloise, les distances restent plutôt courtes. Pour la majorité des personnes, les temps de trajet sont compris entre 15 et 30 minutes. Rejoindre Bâle depuis Saint-Louis et Weil am Rhein – les deux plus grandes communes enquêtées – prend entre 15 et 20 minutes en voiture, ce qui reste relativement court. Et même pour rejoindre le centre de l'agglomération, par exemple depuis Kandern, «seules» 35 minutes sont nécessaires. 22 % des frontaliers en Allemagne et 15,6 % en France connaissent des temps de trajet compris entre 30 et 60 minutes, contre environ 6 % des actifs non frontaliers dans les deux pays. Les trajets dépassent une heure de transport pour 7 à 8 % des frontaliers des deux pays, contre une part négligeable des non-frontaliers. Ces résultats montrent, certes, que les frontaliers ont des temps de trajet plus importants que les non-frontaliers, mais la structure de l'agglomération, avec la présence des villes les plus importantes des parties française (Saint-Louis) et allemande (Weil am Rhein ou Lörrach) à proximité directe du cœur de l'agglomération contribue à ce que les temps de trajet restent, pour la plupart des individus, inférieurs à 30 minutes (trajet simple). En outre, malgré les temps de trajet plus longs et le temps de travail plus conséquent, les frontaliers ne se déclarent pas moins satisfaits que les actifs non frontaliers du temps dont ils disposent pour leurs loisirs ou pour leur vie privée.

⁷⁶ Les différences entre les trois pays (sans considération du statut de frontalier) sont non significatives.

⁷⁷ Une analyse par branche d'activité permettrait certainement d'expliquer avec plus de finesse ces différences.

⁷⁸ Il existe une législation particulière pour les frontaliers travaillant pendant plus de 25 % de leur temps dans leur pays de résidence : leurs employeurs doivent enregistrer ces travailleurs et s'acquitter de taxes (cotisations sociales) auprès du pays de résidence des travailleurs frontaliers. Ces éléments peuvent freiner les possibilités de télétravail pour les frontaliers. Bernet Christian *24 Heures*, 24.12.2015, *Certains frontaliers vont coûter beaucoup plus cher aux patrons*, <http://www.24heures.ch/suisse/Certains-frontaliers-vont-couter-beaucoup-plus-cher-aux-patrons/story/15905468>, consulté le 06.03.2017.

Tableau 12: Différences dans les temps de trajet (travail) entre frontaliers et actifs non frontaliers, selon le pays de résidence

	Allemagne			France			Suisse	Total
	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Total ⁷⁹	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Total	Actif	Actif
Moins de 15 minutes	6,3 %	71,3 %	48,0 %	8,1 %	70,7 %	33,6 %	49,3 %	47 %
De 15 à 30 minutes	64,1 %	20,9 %	36,8 %	69,4 %	22,0 %	50,0 %	34,4 %	36,5 %
De 30 à 60 minutes	21,9 %	6,2 %	11,6 %	15,6 %	6,5 %	11,8 %	8,4 %	9,6 %
Plus de 60 minutes	7,8 %	1,6 %	3,6 %	6,9 %	0,8 %	4,5 %	8,0 %	7,0 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
	Effectifs: 193; $\chi^2 = 72,84$; V. =,614; Sig. =,000			Effectifs: 296; $\chi^2 = 126,38$; V. =,653; Sig. =,000			Effectifs: 538	Effectifs: 1 034

La question de l'instabilité de l'emploi revient fréquemment durant les entretiens : les frontaliers se sentent moins protégés qu'ils pourraient l'être en France, notamment, car la réglementation concernant les licenciements est réputée plutôt souple en Suisse. Cette moindre stabilité est invoquée pour justifier les salaires plus élevés : travailler en Suisse représenterait un risque que le salaire plus élevé permettrait de compenser. Nicole, frontalière, dit par exemple se sentir dans une situation « précaire » avec son poste de vendeuse en Suisse.

Dans le coin ici, [les frontaliers disent] qu'ils n'ont pas une sécurité de l'emploi aussi poussée qu'en France. Sauf si on prend les boîtes internationales, mais il y a quand même une grande majorité de frontaliers qui bossent dans les petites boîtes. À la Migros, enfin c'est pas une petite boîte. Mais qui n'ont pas les conditions des grandes boîtes. Et donc, ces gens-là vont être désavantagés par rapport aux Français, qui ont des bonnes conditions sociales. (Nicolas, 28 ans, Saint-Louis (FR), actif non frontalier)

D'un point de vue quantitatif, il semble que les frontaliers, aussi bien allemands que français, sont un peu plus nombreux à être sceptiques sur la stabilité de leur emploi (tableau 13). Ces différences sont plus grandes en Allemagne qu'en France : les actifs travaillant en France paraissent également concernés par la stabilité de leur emploi, beaucoup plus que les Allemands, conséquence probable du climat d'insécurité économique ambiant depuis plusieurs années dans l'Hexagone. L'impression d'instabilité de l'emploi pour les frontaliers semble renvoyer à une spécificité liée à

⁷⁹ Les personnes en formation sont également incluses dans le total.

leur statut, puisque les Suisses (employés sur le marché du travail suisse) présentent des valeurs similaires aux non-frontaliers allemands, c'est-à-dire plus élevées que les frontaliers français et allemands. Au-delà des aspects économiques, qui peuvent influencer la stabilité des emplois, il faut préciser que l'enquête a été réalisée en 2014-2015, soit après le vote du 9 février 2014 sur l'immigration de masse, lequel a créé des remous certains parmi les frontaliers, et a contribué probablement à ce climat d'incertitude.

On a eu des discussions par rapport au vote, qu'il y a eu en Suisse, et que finalement, on pensait d'abord pas que les frontaliers allaient être touchés, et finalement que peut-être aussi. Qu'il y aurait des contingents pour les frontaliers. (Aurélie, 29 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Qu'en est-il de la stabilité des emplois suisses? Peut-on y lire une certaine concurrence des frontaliers? Il est vrai que les Suisses expriment une impression de stabilité moins grande que les actifs travaillant en Allemagne⁸⁰. On remarque également que les personnes ayant des bas revenus – ils sont 13,5% à évaluer leur poste comme peu ou pas stable – et des formations courtes sont davantage dans ce cas. Il est cependant impossible de déterminer s'il s'agit d'un effet de la concurrence frontalière. Cependant, la majorité des actifs suisses considèrent leur poste comme stable.

Enfin, la pratique d'une activité professionnelle dans un autre pays crée des espaces d'incertitude, qui relèvent à la fois de la fiscalité (double imposition), des assurances sociales (relativement à l'assurance chômage, aux retraites) ou de la santé avec la réforme de l'assurance maladie en France, notamment; cela a également été observé dans d'autres régions transfrontalières (Auburtin, 2005). Aurélie, frontalière, évoque par exemple des questions de retraite, car elle a travaillé dans les trois pays et n'est pas tout à fait convaincue que le passage dans les trois systèmes de travail (et de retraite) se fera sans encombre. L'impression d'instabilité de l'emploi des frontaliers participe également à créer de l'incertitude. D'une manière générale, il semble que les entreprises, les États et les individus jouent avec ces différentes législations pour servir leurs propres intérêts ou, du moins, les défendre, et que ces intérêts sont souvent divergents.

S'agissant de la satisfaction de l'emploi en Allemagne, les différences entre frontaliers et non-frontaliers ne sont pas significatives, mais les seconds semblent, tendanciellement, apprécier davantage leur emploi. En France, en revanche, les frontaliers qui ont répondu à l'enquête sont nettement plus satisfaits. Ces différences entre la France et l'Allemagne renvoient notamment aux éléments mentionnés plus haut relatifs aux différences de rémunération entre les deux pays, aux possibilités en matière d'horaires flexibles ou encore à la stabilité de l'emploi. La satisfaction

⁸⁰ 88% des actifs suisses considèrent leur poste comme stable, contre 96% parmi les actifs travaillant en Allemagne et 87% pour les actifs travaillant en France.

Tableau 13 : Différences de satisfaction et stabilité de l'emploi (indicateurs standardisés), selon le statut de frontalier et le pays de résidence

	Allemagne			France			Suisse	
	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Non-actif	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Non-actif	Actif	Non-actif
Stabilité de l'emploi	0,71	0,8	-	0,68	0,74	-	0,82	-
Satisfaction de l'emploi	0,75	0,79	-	0,77	0,66	-	0,78	-
Satisfaction de la situation financière	0,74	0,67	0,71	0,75	0,53	0,65	0,75	0,73
Satisfaction du temps à disposition	0,60	0,61	0,84	0,56	0,57	0,78	0,85	0,62
	Effectifs : 300 (actifs uniquement : 199) Stabilité: F = 8,7 ; Sig. =,004 ; Emploi : NS ; Finances : NS ; Temps libre : F = 23,6, Sig. =,000			Effectifs : 425 (actifs uniquement : 304) Stabilité: F = 5,0, Sig. =,026 ; Emploi : F = 15,1, Sig. =,000 ; Finances : F = 27,7, Sig =,000 ; Temps libre : F = 33,3, Sig. =,000			Effectifs : 822 (actifs uniquement : 657) Finances : NS ; Temps libre : F = 158, Sig. =,000	

de la situation financière confirme ces résultats. Les frontaliers sont largement plus satisfaits que les non-frontaliers (les actifs surtout) des revenus dont ils disposent : les différences sont particulièrement fortes en France, où les actifs travaillant dans leurs pays de domicile sont, dans l'ensemble, relativement peu satisfaits de leur situation financière, par comparaison avec les non-frontaliers allemands. Le marché du travail allemand semble ainsi clairement plus attractif que le marché du travail français, et paraît capable, dans une certaine mesure, de retenir les travailleurs allemands sur le marché de l'emploi local (national), ce qui explique en partie la moins grande pénétration du phénomène frontalier dans ce pays. En France, la situation sur le marché de l'emploi local et les conditions offertes sont largement moins concurrentielles, favorisant les flux en direction de la Suisse, mais aussi de l'Allemagne. Des gains plus élevés sont ainsi de nature, dans une large mesure, à compenser les aspects négatifs que représente le travail frontalier, tels que le temps à investir ou la moins grande stabilité de l'emploi.

4

CONCLUSION

Nous avons pu ici présenter l'échantillon en termes de variables sociodémographiques et mettre en lumière les contraintes et les ressources (familiales, financières, professionnelles) à même d'influencer la marge de manœuvre individuelle dans les modes de vie. Nous avons pu aussi aborder un aspect essentiel des modes de vie dans la région, le travail frontalier.

Les variables telles que le genre, l'âge ou la composition du ménage, essentielles à la compréhension des modes de vie, renvoient à des tendances globales qui ne sont pas nécessairement propres à l'agglomération bâloise. Une des grandes spécificités de la région est le différentiel de revenus et de niveaux de vie entre ses trois parties : les rémunérations sont plus élevées en Suisse qu'en Allemagne et, surtout, qu'en France. Les déplacements domicile-travail illustrent des rapports centre-périphérie classiques, avec une grande part de pendulaires, hormis à Bâle : il existe néanmoins une exception de taille, à savoir que de nombreux pendulaires français et allemands traversent les frontières nationales pour se rendre au travail.

Le travail frontalier est une composante essentielle des relations transfrontalières dans l'agglomération. Il concerne une part importante des actifs en France (surtout) et en Allemagne. Le travail frontalier structure largement le mode de vie des frontaliers en termes temporels, spatiaux et financiers, car il implique de se rendre tous les jours (ou presque) dans un des pays voisins (avant tout en Suisse), d'y passer de nombreuses heures et, en général, d'y gagner des salaires plus élevés.

L'attrait financier est donc une des motivations principales du travail frontalier. D'une manière générale, les frontaliers disposent de revenus plus élevés que ceux de leurs compatriotes non frontaliers (actifs ou non). C'est le cas avec la France, où le différentiel entre les salaires locaux et les salaires suisses est très élevé, les non-frontaliers étant souvent placés dans des conditions financières difficiles, du fait

à la fois de revenus plus bas et de prix plutôt élevés dans la région. Environ 55 à 60 % des non-frontaliers français déclarent ne conserver que peu, ou pas, d'argent à la fin du mois lorsqu'ils ont réglé toutes leurs factures, contre 37 % des frontaliers. En Allemagne et en France (surtout), les ménages sans travailleur frontalier sont souvent dans des situations financières plus difficiles que les ménages dans lesquels se trouve un voire deux travailleurs frontaliers. Le fait qu'un seul des deux membres du couple soit frontalier suffit à faire augmenter de manière significative les revenus du ménage.

Bien entendu, la question financière n'est pas la seule motivation du travail frontalier. La diversité du marché de l'emploi bâlois et la quantité d'offres disponibles sont des facteurs importants. La présence de multinationales offrant de bonnes conditions salariales et de travail (flexibilité, conditions sociales, etc.), ainsi qu'un environnement de travail international sont particulièrement appréciés. Les conditions de travail (y compris salariales) sur les marchés du travail allemand et français montrent de réelles différences. Les actifs travaillant en France ont des horaires moins flexibles, perçoivent leur poste de travail comme moins stable et sont moins satisfaits de leur situation professionnelle et financière que les actifs non frontaliers allemands.

Le marché du travail allemand apparaît clairement plus attractif que le marché du travail français et semble, dans une certaine mesure, plus à même de retenir les travailleurs allemands sur le marché de l'emploi local (national), ce qui explique, en partie, la moindre pénétration du «phénomène frontalier» dans ce pays. En France, la situation sur le marché de l'emploi local et les conditions offertes sont largement moins concurrentielles, favorisant les flux en direction de la Suisse. La partie française se trouve ainsi placée dans une forte situation de dépendance vis-à-vis de ses voisins, en premier lieu de la Suisse.

V.
ATTITUDES ET RÉSEAUX SOCIAUX

1

INTRODUCTION

Le mode de vie des individus se construit autour des mobilités quotidiennes, des réseaux sociaux et des attitudes. Nous venons d'examiner les ressources et les contraintes individuelles qui l'encadrent. Nous nous intéresserons ici aux pratiques sociales et aux attitudes, c'est-à-dire aux deux premières dimensions du mode de vie.

Quels éléments sensibles influencent les actions et les choix des individus? Où et comment se localisent les réseaux sociaux des habitants de la région? La dimension sociale du mode de vie renvoie à la spatialité des réseaux sociaux et aux activités sociales que les individus entreprennent, tandis que la dimension sensible est abordée au travers des préférences, des dispositions ou encore de l'attachement aux espaces, regroupés dans la notion plus englobante d'attitude.

2

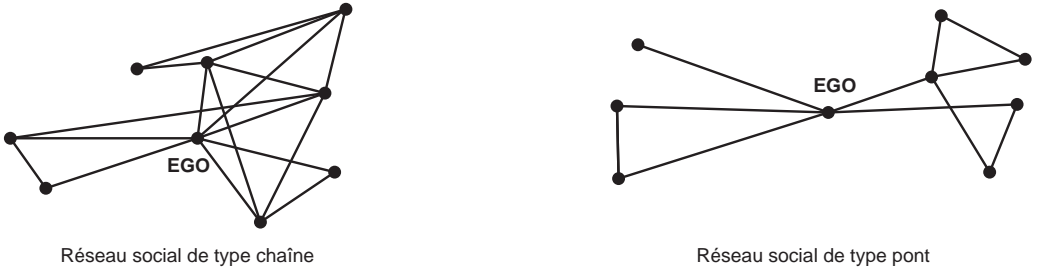
ÉLÉMENTS THÉORIQUES

Une partie de la littérature sur les réseaux sociaux s'intéresse à la localisation des membres de ces réseaux et à l'effet de l'espace sur les interactions sociales (Offner et Pumain, 1996; Granovetter, 2000 [1973]; Preciado *et al.*, 2012; Viry, 2012). La plupart des auteurs s'accordent à dire que les réseaux sociaux ont connu des mutations importantes depuis l'avènement de la ville moderne, puis avec l'importance croissante de la mobilité dans nos modes de vie (Kesselring, 2006), et que les liens se construisent moins dans la contiguïté et dans la proximité, c'est-à-dire dans le quartier ou dans la communauté, mais davantage dans la connexité et les relations à distance. Le quartier ou la commune ne sont plus les seuls théâtres de la vie quotidienne, et l'insertion sociale se fait dans des espaces multiples et non contigus, qui traduisent les relations actuelles et passées des individus.

Pour reprendre la terminologie utilisée dans les travaux sur les réseaux sociaux, deux types de liens les composent : les liens forts et les liens faibles. Granovetter (2000 [1973]) distingue les liens forts, c'est-à-dire les liens durables, impliquant des interactions fréquentes avec une forte connotation émotionnelle, des liens faibles qui regroupent les connaissances issues de champs d'activités divers, comme le travail ou les loisirs. Sur ce fondement et sur celui des travaux de Bourdieu, Widmer (2006) décrit trois types de capitaux sociaux : 1) un capital qui s'appuie sur les liens forts (*capital-chaîne*), composé de réseaux densément connectés entre eux, où tous les individus ont des relations les uns avec les autres ; 2) un capital fondé sur les liens faibles (*capital-pont*), où les réseaux sont faiblement connectés et présentent une forte centralisation avec certains individus qui ont une position d'intermédiaire ; 3) un capital combinant ces deux aspects (*chaîne-pont*) (figure 12).

Si le terme de capital est utilisé dans les recherches sur les réseaux sociaux, c'est dans l'idée que les individus, *via* leurs amis, leur famille ou leurs connaissances,

Figure 12: Réseau social de type chaîne et pont (Viry, Kaufmann et Widmer, 2009)



Réseau social de type chaîne

Réseau social de type pont

peuvent bénéficier de différentes ressources matérielles, informationnelles, de soutien, etc. La proximité est souvent fondamentale pour la constitution, pour le maintien et pour le support offert par le réseau. La ville est considérée comme le lieu par excellence des interactions sociales en concentrant les individus, les bâtiments et les fonctions, et en augmentant *de facto* l'efficacité des rencontres planifiées ou non (Mok, Wellman et Carrasco, 2010). Néanmoins, les technologies de communication (téléphone, internet, téléphone portable) et de déplacement ont ouvert des possibilités inédites en matière de gestion de réseaux à distance : certains prédisant même la fin de la distance (Cairncross, 1997) et la réduction du besoin en matière de coprésence physique. Malgré cela, la proximité reste importante : plusieurs études montrent que la plupart des réseaux sociaux s'inscrivent dans des espaces locaux et que la fréquence des contacts décroît avec la distance (Mok, Wellman et Carrasco, 2010; Preciado *et al.*, 2012; Viry, 2012). D'une manière générale, la possibilité de se déplacer et de communiquer plus facilement a surtout contribué à recomposer, à transformer et à diversifier la nature des réseaux sociaux et l'effet de la distance sur les relations sociales.

Sous l'effet de la migration et de l'augmentation de la mobilité, de manière générale, les attaches affectives avec les lieux et les individus qui les habitent ont tendance à se reconfigurer, qu'il s'agisse de la perte de liens avec un espace, de changements des espaces de référence, de modifications profondes dans les réseaux sociaux ou encore du développement d'attaches et d'identités multiples autour des lieux de domicile, de travail, de vacances, de l'enfance, etc. (Cuba et Hummon, 1993; Scannell et Gifford, 2010). L'attachement aux lieux (*spatial attachment*) décrit les liens entre les individus et les lieux qui comptent pour eux : l'attachement permet de se sentir à l'aise, en sécurité, et donc de favoriser l'investissement dans les territoires (Low et Altman, 1992; Giuliani, Ferrara et Barabotti, 2003). Il est indissociable de sa composante sociale : les individus sont attachés aux lieux qui leur permettent d'entretenir et de créer des relations sociales. Scannell et Gifford (2010) relèvent trois dimensions principales dans l'attachement aux lieux. La première renvoie à l'aspect individuel (mémoires, expériences particulières réalisées dans certains lieux, etc.) ou

collectif de l'attachement, c'est-à-dire au sens symbolique, lié aux espaces et partagé par un groupe d'individus. La deuxième renvoie aux processus d'attachement : d'une part, celui-ci peut résulter d'un lien émotionnel positif ou négatif, par exemple le lieu de l'enfance ; d'autre part, l'attachement se fait par un processus d'apprentissage, de socialisation au lieu. Finalement, la troisième dimension renvoie au lieu en soi et distingue les attachements associés à des aspects affectifs et physiques. Malgré l'importance du territoire comme support de l'activité sociale, ses caractéristiques physiques sont également centrales pour l'attachement, dans la mesure où l'espace donne accès à des aménités et à des ressources qui permettent aux individus de réaliser leurs objectifs et leurs envies et de s'y attacher *de facto*. Cela fait largement écho aux préférences en matière de localisation résidentielle (voir la section 7 ci-dessous) ou plus généralement aux choix des espaces (habitat, vacances, loisirs) permettant aux individus de « supporter » et de faciliter la mise en place de modes de vie spécifiques.

L'attachement aux lieux et les identités ne sont pas les seuls éléments entrant dans notre conception des attitudes. Celles-ci influencent la spatialité des modes de vie dans différents domaines. L'utilisation des moyens de transport, par exemple, a souvent été exclusivement abordée à travers une perspective rationnelle, basée sur la minimisation de la distance ou, du moins, sur des aspects instrumentaux, tels que la vitesse, le confort ou la flexibilité, alors que plusieurs auteurs ont montré l'importance à la fois des attitudes dans les choix de mobilité et du rôle des habitudes (Steg, 2005 ; Thøgersen, 2006 ; Buhler, 2015 ; Munafò *et al.*, 2015). Les attitudes relatives à l'écologie sont une composante importante des modes de vie actuels, car elles interagissent avec les pratiques de mobilité, de consommation, d'habitat ou encore d'autres domaines de la vie quotidienne. Néanmoins, les comportements des individus ne sont pas toujours en phase avec leurs attitudes, pour des raisons financières, temporelles ou encore de praticité. Ce décalage est appelé la « dissonance cognitive » : les attitudes sont plus malléables que les comportements (Ajzen, 2015). Certains de ces éléments relatifs aux attitudes sont traités directement dans ce chapitre, comme les questions d'attachement ou les préférences en matière de localisation résidentielle. Cependant, les autres attitudes relatives aux modes de transport, aux pratiques de consommation ou encore à la perception de la frontière seront discutées dans les chapitres suivants.

3

PARCOURS DE MOBILITÉ

Les réseaux sociaux et l'attachement spatial sont indissociables du parcours de mobilité des individus. À travers les différentes étapes du parcours résidentiel, les migrations internes au pays ou internationales, les expériences ponctuelles à l'étranger ou dans d'autres régions, les réseaux sociaux et l'attachement aux espaces se reconfigurent au fil de leurs ancrages successifs. Les parcours de mobilité exercent également une influence sur la spatialité de la vie quotidienne ou encore sur les compétences de mobilité (Scheiner, 2007 ; Klinger et Lanzendorf, 2015 ; Rérat, 2016a, 2016b). Concernant les réseaux sociaux, Granovetter (2000 [1973]) décrit ceux des individus qui ont beaucoup déménagé comme plus ouverts, plus variés et moins denses, mais aussi moins centrés sur la famille.

Dans notre échantillon, les étrangers représentent environ 8 % de la population. C'est à Bâle et en Suisse que cette part est la plus élevée, mais les différences avec les autres pays sont très faibles. Notons que la part d'étrangers dans l'échantillon est plus faible qu'elle n'est en réalité en Allemagne et en Suisse surtout⁸¹. Plus précisément, une partie de ces étrangers proviennent des pays formant l'agglomération trinationale. Ils sont entre 3-4 % en France et en Allemagne, en provenance de Suisse avant tout, auxquels s'ajoutent des binationaux franco-suisse, germano-suisse, etc.

⁸¹ En Allemagne, les relevés officiels recensent 12 % d'étrangers dans l'arrondissement (*Landkreis*) de Lörrach ; en Suisse, 35 % dans le canton de Bâle-Ville et 21 % à Bâle-Campagne. Parmi les Français de notre enquête, le pourcentage d'étrangers correspond aux chiffres du Bas-Rhin. Plusieurs raisons peuvent expliquer cette faible représentativité. Tout d'abord, une partie des individus n'ont pas répondu à cette question, soit parce qu'elle était trop évidente à leurs yeux, soit parce qu'ils ne souhaitaient pas y répondre pour d'autres raisons (éthiques notamment). Ensuite, les étrangers sont surreprésentés dans les catégories sociales les plus faibles de la population, catégories qui répondent moins bien à ce type d'enquête. Finalement, les nouveaux venus ne sont pas nécessairement inscrits dans les annuaires téléphoniques.

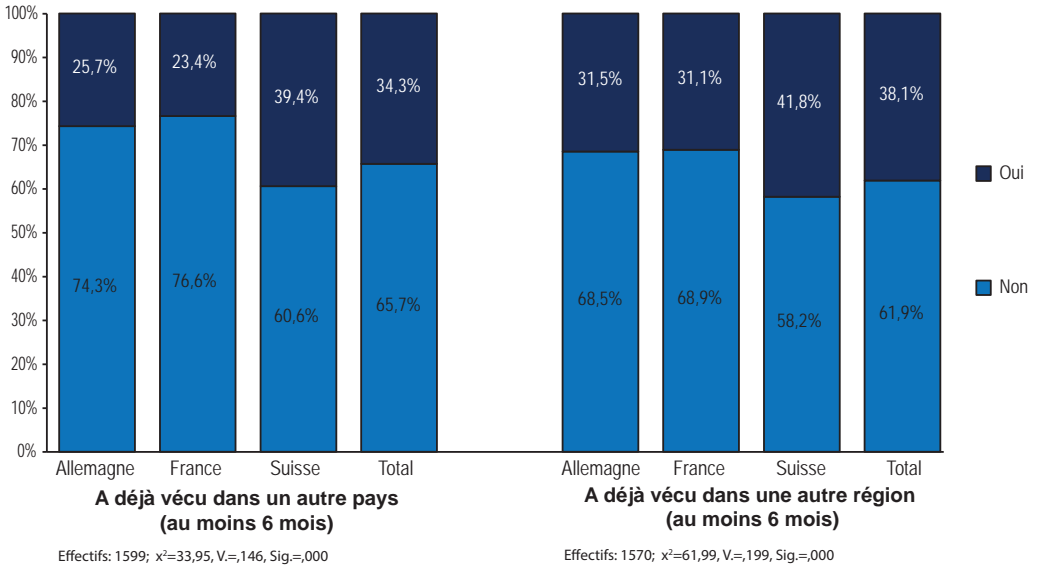
Si la périphérie française de Genève accueille de nombreux Suisses – 20 000 Suisses ou binationaux y résideraient⁸² –, il n'en va pas apparemment de même dans la région bâloise, du moins avec cette ampleur. Plusieurs Français rencontrés évoquent certes l'installation de Suisses et d'Allemands, il y a quelques années, dans les communes limitrophes de la frontière sur le territoire français afin de disposer de terrains à des prix intéressants, ce que confirment des études sur la question ; mais la part de la population allemande et suisse ne s'élevait à la fin des années 1990 qu'à 1 % dans le Haut-Rhin et qu'à 5 % dans certaines communes limitrophes (Roesch, 1997, cité dans Susanne Eder et Sandtner, 2000). Il faut savoir que jusqu'en 1998, il était quasiment impossible pour un Suisse de déménager légalement en France, tout en gardant son emploi en Suisse ; *via* une domiciliation secondaire en France, il était néanmoins possible de contourner cette réglementation (système toléré par la France). Dès 1998, puis avec les accords de libre circulation, il est devenu plus facile de déménager, mais la mobilité résidentielle transfrontalière ne semble pas avoir augmenté de manière considérable, contrairement à certaines prévisions (Susanne Eder et Sandtner, 2000).

En Suisse, dans notre échantillon, environ 4 % des personnes interrogées sont des ressortissants des pays voisins, auxquels s'ajoute une petite part de binationaux. Les registres officiels montrent d'ailleurs que les Allemands forment la plus grande communauté étrangère à Bâle-Ville (8 % de la population) et à Bâle-Campagne (4 %) ; les Français ne comptent eux que pour respectivement 0,9 % et 0,3 % de la population bâloise. Cette forte proportion d'Allemands à Bâle, et en Suisse alémanique plus généralement, provoque un certain malaise au sein de la population suisse (voir chapitre VIII). Parmi les résidents suisses venant d'Allemagne, il est difficile de déterminer exactement des tendances dans la mobilité résidentielle transfrontalière dans la région : il semble néanmoins que la plupart des Allemands vivant en Suisse n'ont pas passé leur enfance à proximité de la Suisse, mais viennent d'autres régions allemandes plus éloignées.

Si la nationalité offre un aperçu du statut administratif de chaque individu à un temps *t*, se pencher sur le lieu de l'enfance et les expériences de mobilité passées permet une vue plus dynamique des parcours de mobilité. Ainsi, la majorité des individus ont grandi au niveau « local » : 62,5 % des Allemands de notre enquête ont grandi dans le Bade-Wurtemberg, 73 % des Français en Alsace et 69 % des Suisses dans la région formée par les deux cantons de Bâle, de Soleure, d'Argovie et du Jura. Dans l'agglomération trinationale, environ 5 % des individus ont grandi dans l'un des pays voisins et 7 % dans le reste de l'Europe ou du monde : cette part est plus élevée en Suisse. Des études ou des séjours à l'étranger, des périodes de travail dans d'autres pays ou dans d'autres régions ponctuent également leurs parcours de mobilité (figure 13).

⁸² En plus des Suisses, des binationaux et des frontaliers (permis G) qui vivent en France et travaillent en Suisse, on recense un peu moins de 10 000 fonctionnaires internationaux qui pendulent entre les deux pays : OCSTAT 2015, Informations statistiques, numéro 25, novembre 2015, Genève.

Figure 13: Expériences de vie à l'étranger ou dans une autre région (au moins 6 mois), selon le pays de résidence



Dans l'agglomération trinationale, 34,3% des individus ont déjà vécu au moins 6 mois à l'étranger, 38,1% dans une autre région et 57% à l'étranger ou dans une autre région. Selon notre enquête, ce sont les Suisses qui ont les parcours les plus marqués par les expériences dans d'autres lieux: 62% ont déjà vécu ailleurs contre 48,5% des Allemands et 43,7% des Français.

Certes, les étrangers, plus nombreux en Suisse, ont de plus grandes chances d'avoir vécu à l'étranger – c'est le cas pour 86% d'entre eux contre 30% des non-étrangers –, mais en contrôlant la part des étrangers, les différences nationales restent fortes. Plus d'un tiers des Suisses (non étrangers) ont déjà vécu à l'étranger contre 22,4% des Allemands et 19,5% des Français. Les destinations principales de ces expériences sont situées tout d'abord dans les pays voisins (Suisse, Allemagne et France) et dans le reste de l'Europe, notamment au Royaume-Uni, mais aussi aux États-Unis. L'apprentissage de l'anglais, les opportunités d'emploi ou encore les universités réputées participent à l'attrait d'un séjour dans un pays anglo-saxon.

La mobilité résidentielle à l'intérieur du pays, entre deux régions ou entre deux villes, voire les déménagements dans la même agglomération exercent aussi une influence sur les modes de vie. Dans notre échantillon, les Suisses sont ceux qui ont la plus forte probabilité d'avoir vécu dans d'autres régions: la taille du

pays, plus réduite, a une forte influence sur ce résultat. Les métropoles zurichoises (24 % des destinations) et bernoises (20 %) sont de grands centres de formation et d'emploi, ce qui les rend attractives. De plus, une partie des enquêtés ont grandi dans ces régions. La Suisse romande n'est pas en reste : environ 30 % des Suisses qui ont vécu dans une autre région l'ont fait dans la partie francophone de la Suisse, soulignant des liens importants entre la région bâloise et la Suisse romande. S'agissant des Allemands, la Bavière (20 %), la Rhénanie du Nord-Westphalie, la Hesse et la Basse-Saxe sont les régions le plus souvent mentionnées. Plusieurs métropoles se trouvent dans ces *Länder* comme Munich, la région de la Ruhr (Cologne, Düsseldorf, Dortmund, Essen, etc.) ou Hanovre ; Berlin n'apparaît que comme une destination secondaire. Au contraire, pour les Français, la région de la capitale est la première destination (24,5 %), suivie de la région Auvergne-Rhône-Alpes (17 %). Le Grand Est (hors Alsace) ou la Bourgogne-Franche-Comté, pourtant à proximité, n'ont été un point de passage que dans respectivement 12,5 % et 8,5 % des cas.

En termes sociodémographiques (tableau 14), les femmes ont une probabilité plus grande d'avoir vécu à l'étranger⁸³. L'âge a également une influence : plus on est âgé, plus la chance d'avoir vécu dans un autre pays ou dans une autre région est grande, reflétant probablement le fait que les parcours de vie des plus âgés sont plus longs et, par conséquent, que les possibilités d'avoir résidé ailleurs sont plus grandes. Les personnes les mieux formées présentent aussi une probabilité près de deux fois plus grande d'avoir vécu ailleurs : études et stages à l'étranger ou dans d'autres régions sont de bonnes occasions de mobilité. La question financière a également une influence : les individus avec les meilleurs revenus ont plus de chance d'avoir déjà vécu ailleurs⁸⁴. Les expériences dans d'autres régions sont prisées par les employeurs, car elles vont souvent de pair avec de meilleures compétences sociales, linguistiques ou génériques, ce qui peut se traduire par des revenus plus élevés ; il est aussi probable que des revenus ou des formations élevés, ceux de l'individu ou de ses parents, influencent positivement la probabilité d'entreprendre de telles expériences (Waibel, Rüger et Ette, 2016). Finalement, le fait d'être de nationalité étrangère a logiquement une très grande influence sur la probabilité d'avoir déjà vécu dans un autre pays.

⁸³ Le tableau accompagnant ce paragraphe est issu de deux modèles de régression logistique. Ce type d'analyse montre l'effet d'une série de variables explicatives (sur la variable à expliquer) et la significativité de ces effets. Lorsqu'il n'y a pas d'étoile, l'effet est considéré comme non significatif (niveau de significativité de plus de 0,5). Une étoile * signifie que le niveau de significativité est de moins de 0,5 ; deux étoiles ** de moins de 0,01 ; trois étoiles *** de moins de 0,001. Ce troisième niveau est le meilleur, car il signifie que la probabilité que le lien observé soit dû au hasard est inférieure à 0,1%, c'est-à-dire quasiment nulle. Les mêmes étoiles sont utilisées pour les modèles de régressions linéaires.

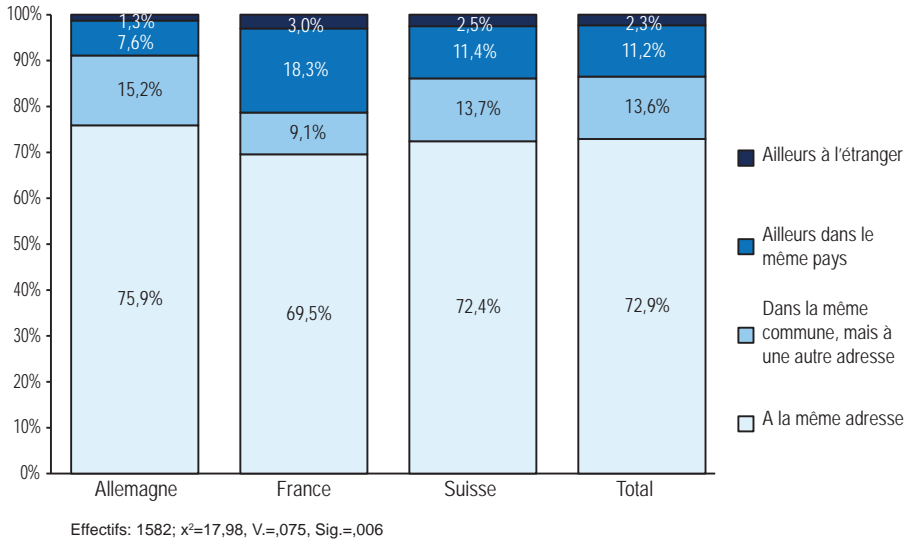
⁸⁴ Concernant la probabilité des revenus élevés d'avoir davantage vécu dans d'autres régions, la significativité est de 0,08.

Tableau 14: Régressions logistiques (Odd ratio). Expériences d'au moins 6 mois à l'étranger et dans une autre région

	Expérience à l'étranger	Expérience dans une autre région
Homme	0,59***	0,92
Femme (réf.)		
25-44 ans	0,79	0,79
45-64 ans (réf.)		
65 ans et plus	2,33***	1,93**
Personne seule	0,87	0,89
Famille monoparentale	1,18	0,93
En couple, sans enfant	0,83	0,66**
En couple, avec enfant(s) (réf.)		
Pas de formation post-obligatoire	1,04	0,53*
Secondaire II (réf.)		
Tertiaire	1,95***	1,92***
Bas revenus	1,10	0,88
Revenus moyens		
Revenus élevés	1,97***	1,27
Actif	1,07	0,71
Étranger	17,47***	-
Constante		
Sig.	,000	,000
Nombre d'observations (non pondérées)	1508	1508
Log likelihood	1670,2	1896,78
Ddl	12	11
Khi-deux	144,88	100,56
R-deux de Nagelkerke	,209	,088

Finalement, à propos de mobilité résidentielle, il semble que près de trois quarts des individus enquêtés n'ont pas déménagé durant les cinq dernières années (figure 14). Pour ceux (13%) qui ont déménagé tout en restant dans la même commune, l'impact de la mobilité résidentielle sur les réseaux sociaux et sur l'appropriation des territoires est *a priori* assez faible. Pour les autres – environ 13% de la population –, les effets sont probablement plus importants car ils ont changé de commune voire de pays (2%). En France, la part des personnes ayant changé de commune est plus importante (21,3%). En observant la distance à laquelle se trouvait l'ancien logement des personnes concernées, de très nettes différences apparaissent entre les trois pays. Alors qu'en Allemagne et en Suisse, près de deux tiers des déménagements

Figure 14 : Lieu de résidence cinq ans auparavant, selon le pays de résidence



s'effectuent sur une distance de moins de 25 km, en France moins de 40 % l'ont été sur une telle distance. Au contraire, 45 % des Français qui ont déménagé habitaient auparavant à plus de 100 km. Cette attractivité du Sud de l'Alsace pour les Français renvoie très largement aux mouvements en direction des régions transfrontalières décrits dans le chapitre I. Le travail frontalier est « alléchant » et attirant dans toute la France ou toute l'Allemagne.

Là au retour, on est revenu de Bretagne, on a dormi à Châteauroux [département de l'Indre]. Et j'ai discuté avec le chef du bistrot qui fumait une clope dehors, il faisait sa petite pause, il avait rencontré des gens qui connaissaient Bâle, ah vous êtes frontaliers, il paraît qu'on gagne très bien... j'ai un ami qui est cuisinier, qui gagne 4 000 euros, c'est vrai... 500 bornes plus loin, ça se sait. Moi j'ai un copain qui est saisonnier... les gens qui viennent de Montpellier, ou ta collègue bretonne, c'est assez récent comme phénomène. (Brigitte, la femme de Claude, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalier)

Cette attractivité des régions frontalières et du travail frontalier pour des individus en provenance d'autres régions françaises ou allemandes se retrouve dans le profil des frontaliers (tableau 15). L'enquête montre que parmi les actifs non frontaliers allemands, 70 % ont grandi dans la région, contre 61 % des frontaliers et 54,5 % des non-actifs. En France, plus de 83 % des actifs non frontaliers ont grandi dans la région contre un peu moins de 70 % pour les actifs frontaliers et les non-actifs. Ces résultats

montrent bien des mouvements de population en direction des régions frontalières dans le but de travailler dans le pays voisin sans toutefois y résider. Dans certaines régions frontalières, les impacts de cette attractivité sont importants sur les territoires et sur leur population : urbanisation marquée, augmentation des prix, aggravation des inégalités sociales entre frontaliers et non-frontaliers, etc. (Crevoisier et Moine, 2006 ; Costa et Eggerickx, 2011 ; Thomas *et al.*, 2011). Par ailleurs, en France, les personnes ayant grandi dans les pays voisins (Suisse et Allemagne) représentent près de 10 % des frontaliers. Parmi les frontaliers allemands, ils sont 6 %. La présence de Suisses, en particulier, binationaux ou non, contribue à ce résultat. Ces éléments soulignent l'existence de flux de population en direction et à travers les frontières.

Tableau 15: Lieu de l'enfance, selon le statut de frontalier (Allemagne et France uniquement)

	Allemagne			France		
	Actif, non frontalier	Actif, frontalier	Non-actif	Actif, non frontalier	Actif, frontalier	Non-actif
Local	70,3 %	60,9 %	54,5 %	83,5 %	68,4 %	69,0 %
National	22,7 %	29,0 %	35,7 %	13,4 %	19,3 %	19,4 %
Pays frontalier	0,8 %	5,8 %	8,0 %	0,8 %	9,4 %	4,7 %
Europe, monde	6,3 %	4,3 %	1,8 %	2,4 %	2,9 %	7,0 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
	Effectifs : 309 ; $\chi^2 = 16,06$; V. = ,161 ; Sig. =,013			Effectifs : 427 ; $\chi^2 = 18,82$; V. = ,148 ; Sig. =,013		

4

RÉSEAUX SOCIAUX : MEILLEURS AMIS ET MEMBRES IMPORTANTS DE LA FAMILLE

Pour aborder les thématiques relatives aux réseaux sociaux, nous nous sommes appuyés, dans un premier temps, sur la localisation géographique et la fréquence des contacts avec les meilleurs amis et les membres les plus importants de la famille (tableau 16)⁸⁵. Dans un second temps, nous avons également considéré de manière plus générale les relations avec les amis, les connaissances ou les collègues (voir section 5 ci-dessous). Dans les trois pays, les membres de la famille et les amis les plus importants résident quasiment tous dans le même pays que l'individu questionné. Plus précisément, ils vivent avant tout dans la même région, c'est-à-dire dans la Suisse du Nord-Ouest (y compris le canton du Jura) pour les Suisses, en Alsace pour les Français et dans le Bade-Wurtemberg pour les Allemands. Environ 65 % des personnes importantes de la famille mentionnées par les habitants de la région vivent à proximité d'eux.

Pour les amis, la part est encore plus importante : 78,2 % des amis mentionnés par les Suisses vivent au niveau local ; cette part est un peu plus faible pour les Allemands (75,4 %) – malgré la taille du Bade-Wurtemberg – et pour les Français (69,3 %). Dans l'enquête qualitative, l'analyse des réseaux sociaux montre également l'importance du niveau local, à comprendre non seulement comme la région, mais avant tout le village, le quartier ou la commune. Seuls Quentin et Sébastien, récemment arrivés dans leur nouvelle commune, n'ont pas de contacts locaux : les deux ayant résidé auparavant à Mulhouse, ils ont gardé de nombreux contacts là-bas.

⁸⁵ Plus précisément, il a été demandé aux enquêtés de répondre uniquement concernant leurs deux ou trois meilleurs amis/membres les plus importants de leur famille. Par ailleurs, pour conduire certaines analyses relatives à la localisation et à la fréquence des contacts avec les membres des réseaux sociaux, nous avons compilé dans une base de données annexe les trois meilleurs amis ou les trois membres de la famille les plus importants : cela nous a permis de traiter les informations relatives aux trois personnes indiquées simultanément.

Tableau 16 : Lieu de résidence des amis et des membres de la famille les plus importants, selon le pays de résidence (total des personnes mentionnées)

Famille	Allemagne	France	Suisse
Suisse	8,9% <i>Dont 7,6% dans la Suisse du Nord-Ouest</i>	6,3% <i>Dont 3,4% dans la Suisse du Nord-Ouest</i>	85,4% <i>Dont 66,1% dans la Suisse du Nord-Ouest (BS, BL, AG, JU)</i>
Allemagne	87,1% <i>Dont 64,7% dans le Bade-Wurtemberg</i>	3,1% <i>Dont 1,4% dans le Bade-Wurtemberg</i>	7,0% <i>Dont 3,1% dans le Bade-Wurtemberg</i>
France	1,7% <i>Dont 0,9% dans le Bade-Wurtemberg</i>	87,5% <i>Dont 67,1% en Alsace</i>	1,8% <i>Dont 1,1% en Alsace</i>
Europe	1,1%	2,4%	3,3%
Monde	1,2%	0,7%	2,4%
Total (membres de la famille mentionnés)	100,0%	100,0%	100,0%
Amis			
Suisse	9,2%	9,5% <i>Dont 6,1% dans la Suisse du Nord-Ouest</i>	92,2% <i>Dont 78,2% dans la Suisse du Nord-Ouest (BS, BL, AG, JU)</i>
Allemagne	87,9% <i>Dont 75,4% dans le Bade-Wurtemberg</i>	2,7% <i>Dont 1,7% dans le Bade-Wurtemberg</i>	4,7% <i>Dont 2,7% dans le Bade-Wurtemberg</i>
France	1,0%	85,2% <i>Dont 69,3% en Alsace</i>	0,8% <i>Dont 0,4% en Alsace</i>
Europe	1,0%	1,7%	1,6%
Monde	0,9%	1,0%	0,7%
Total (amis mentionnés)	100,0%	100,0%	100,0%

Mes parents habitent vers Mulhouse. Ma mère, en fait habite Mulhouse. Mon père habite en Italie. Ils sont plus ou moins séparés. Ma mère je la vois assez souvent avec son copain, et mon père, étant donné qu'il ne remonte pas trop, je le vois pas trop. Une fois tous les ans, tous les deux ans. Et puis les amis, en moyenne, toutes les deux semaines. On passe du temps ensemble. On passe soit des soirées chez l'un, chez l'autre. Et souvent, des activités toujours aux alentours de Mulhouse. [...] oui, il y en a beaucoup qui habitent autour de Mulhouse, on est plutôt localisé par là-bas. (Quentin, 30 ans, Sierentz (FR), frontalier)

Les réseaux sociaux se recomposent bien souvent en fonction du parcours résidentiel des individus, surtout les réseaux amicaux. Dans les exemples mentionnés ici, la proximité de Mulhouse permet malgré la nouvelle localisation résidentielle de maintenir de forts liens avec l'ancien lieu de domicile. Sur de plus longues distances,

ces liens sont plus difficiles à maintenir : les liens importants que Quentin avait créés à Strasbourg lors de ses études commencent à s'estomper.

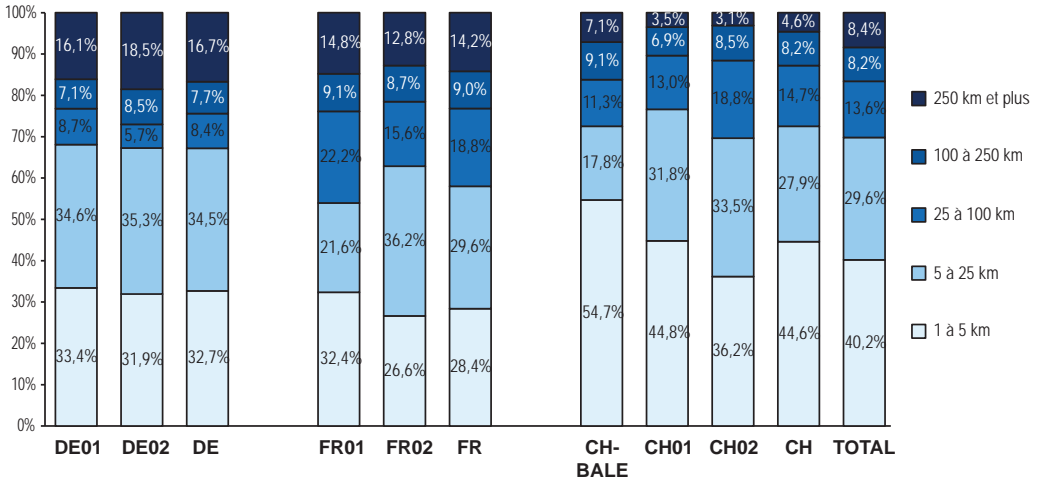
L'échelle nationale, c'est-à-dire au-delà de l'agglomération, est particulièrement importante dans les réseaux sociaux décrits. Plusieurs des Français rencontrés ont transité par Strasbourg, notamment durant leurs études. Andreas a vécu plusieurs années à Saint-Gall, où sa famille réside toujours, et a beaucoup fréquenté Zurich également. Julia a grandi en Argovie et y conserve des liens : le fait que ses amis d'enfance aient, comme elle, déménagé vers d'autres endroits de Suisse contribue à diffuser spatialement son réseau social.

Tant dans l'enquête quantitative que dans l'enquête qualitative, il semble que relativement peu d'amis ou de membres importants cités par les enquêtés vivent dans d'autres régions, qu'il s'agisse des pays voisins (nous y reviendrons dans la section suivante), d'autres pays européens ou du reste du monde. Pour avoir une idée plus précise des localisations des membres importants des réseaux amicaux et familiaux, et notamment de ce que recouvre le « local » ou la « proximité », nous avons mesuré la distance kilométrique entre les individus enquêtés et les autres significatifs qu'ils ont mentionnés (figure 15)⁸⁶. Dans l'agglomération trinationale de Bâle, 66 % des individus mentionnent un ami qui habite à moins de 5 km de chez eux. En prenant en compte tous les amis mentionnés et non pas uniquement celui qui habite le plus près, on constate que 38,4 % des amis significatifs vivent à moins de 5 km, 29,5 % entre 5 et 25 km et seulement un tiers à plus de 25 km. C'est en Suisse que la part des individus vivant à proximité est tendanciellement la plus élevée, suivie de l'Allemagne et de la France. Dans ces deux derniers pays, la part des amis vivant à plus de 250 km est plus importante (autour de 15 %) contre seulement 5 % en Suisse. Cela ne signifie pas *a priori* que les réseaux d'amis y seraient largement plus cosmopolites, mais plutôt que la taille de ces deux pays, bien plus grands, permet d'avoir des réseaux sociaux qui s'étendent sur le territoire national à plusieurs centaines de kilomètres. Depuis le Dreiländereck, les points les plus éloignés dans les Grisons, à Chiasso ou à Genève se situent à moins de 300 km, contre plus de 800 à 900 km pour Berlin, Hambourg et Bordeaux, voire autour de 1 000 km pour se rendre à Brest ou à Flensburg au nord de l'Allemagne. Toutefois, nos données ne nous fournissent pas d'informations sur l'hétérogénéité sociale ou nationale des réseaux d'amis : il est possible d'avoir des amis japonais qui résident à quelques minutes de chez soi, ou au contraire des amis venant du même quartier, mais qui vivent à Tokyo.

La densité urbaine exerce une forte influence sur la proximité dans les réseaux sociaux amicaux. Parmi les Bâlois, 54,7 % des meilleurs amis cités par les individus habitent à moins de 5 km, contre 36,2 % dans le secteur périurbain suisse et seulement

⁸⁶ Calculée à l'aide de Google Maps : il s'agit de la distance en voiture par le chemin le plus court. Pour les localisations non accessibles par la route et/ou situées hors d'Europe, c'est la distance à vol d'oiseau (calculée avec Google Earth) qui a été utilisée.

Figure 15: Distance (en km) à laquelle résident les meilleurs amis, selon le secteur et le pays de résidence (en % des amis cités)



Effectifs: 4041 (nombre total d'amis mentionnés) ; Différences entre pays : $\chi^2=287,96$, $V=,189$, $\text{Sig}=,000$; Différences entre secteurs : $\chi^2=387,77$, $V=,156$, $\text{Sig}=,000$

26,6% dans le secteur périurbain français (part la plus faible). Environ 72% des meilleurs amis des Bâlois habitent dans un rayon de 25 km autour de la cité rhénane : ces résultats sont très similaires à ceux trouvés dans une étude menée à Zurich, où deux tiers des relations se situent à 25 km ou moins et seulement 20% à plus de 100 km (Frei et Axhausen, 2005) ; à Rotterdam, ce sont même 30% des relations qui se trouveraient dans le quartier de résidence (Mok, Wellman et Carrasco, 2010).

Ainsi, à Bâle et ailleurs sur le territoire de l'agglomération trinationale, les réseaux semblent marqués par la proximité. Viry (2012) relève toutefois qu'en général, les personnes qui habitent dans le centre des grandes villes, de même que dans les endroits reculés, font partie de réseaux sociaux spatialement plus larges que ceux vivant en périphérie. Si l'on regarde uniquement les résultats suisses, les Bâlois ont effectivement mentionné davantage d'amis vivant à plus de 100 km que les résidents de la périphérie suisse, malgré l'importance du niveau local⁸⁷. Par ailleurs, la pendularité a un fort impact sur la localisation des réseaux sociaux. Les personnes qui ne travaillent pas dans la commune où ils résident ont clairement moins d'amis au niveau local : alors que 50% des amis des non-pendulaires vivent dans un rayon de 5 km, pour les pendulaires, cette part tombe à 33%. Même si, pour une partie d'entre eux, les amis ou la famille vivent un peu plus loin, soit entre

⁸⁷ Cependant, en intégrant les résultats allemands et français, ces constatations ne tiennent plus, tant les différences nationales sont importantes en raison de la superficie de l'Allemagne et de la France, en comparaison avec la Suisse.

5 et 25 km, les pendulaires sont néanmoins sensiblement plus nombreux à avoir des amis qui résident encore plus loin. La distance domicile-travail et la distance avec les individus (amis ou famille) mentionnés sont liées entre elles, même si le lien est plutôt faible. La pendularité ne doit pas être vue uniquement comme une manière de maintenir un réseau social fortement ancré localement (Ravalet *et al.*, 2015), mais aussi comme un mode de vie qui favorise un ancrage social spatialement multiple et discontinu et qui permet aux pendulaires d'accéder à des ressources différentes (Viry, 2012). Les ressources auxquelles les pendulaires, et notamment les frontaliers, peuvent accéder grâce à leurs réseaux localisés en différents endroits – autour du lieu de domicile, du lieu de travail ou dans des lieux tiers – seraient ainsi plus larges et plus diversifiées.

4.1 FRÉQUENCES DES CONTACTS

Avoir des amis ou de la famille résidant à travers le monde est une chose, réussir à les voir ou à garder contact avec eux en est une autre (tableau 17). La distance a une forte influence sur la fréquence des contacts. Dans l'agglomération, un petit pourcentage des habitants a des contacts avec ses meilleurs amis quasiment quotidiennement. Cependant, la plupart des individus voient plutôt les membres de leur réseau d'amis une fois par semaine, ou plutôt une fois par mois. Un cinquième des individus rencontrent leurs amis moins fréquemment, c'est-à-dire une fois par an, voire encore moins souvent. Concernant la famille, les rencontres quotidiennes sont plus fréquentes (7%), mais on trouve, à l'autre bout de l'échelle, plus d'individus n'ayant que très rarement des contacts en face à face.

Quant aux contacts pris *via* les moyens de communication tels que téléphone, SMS, e-mail, Skype, etc., on constate qu'ils sont un peu plus fréquents : 9% des individus ont des contacts virtuels quotidiennement avec leurs meilleurs amis. Comme pour les rencontres face à face, les individus sont plus fréquemment en contact avec leurs familles. Si, pour 20-25% de l'échantillon, la coprésence physique avec les membres de la famille ou des amis est difficile, probablement en partie à cause de la distance, seuls 7,5% à 10% des individus n'ont que des contacts virtuels quelques fois chaque année, voire encore moins. La plupart des auteurs s'accordent à dire que ces moyens de communication n'ont pas, et de loin, remplacé la coprésence physique : au contraire, les e-mails ou les SMS sont utilisés pour organiser des contacts face à face, voire même des appels téléphoniques (Mok, Wellman et Carrasco, 2010). Ces deux types de contacts sont très fortement corrélés (environ 50% de la variance) : les personnes qui se voient le plus sont celles qui ont tendance à avoir aussi le plus de contacts « virtuels ». En revanche, pour environ 9% de la population, les contacts virtuels fréquents avec la famille remplacent en quelque sorte la coprésence physique, qui se limite à quelques contacts face à face chaque année ; pour les amis, cette part ne s'élève qu'à 3,2%. Ces résultats indiquent, d'une certaine manière, que les réseaux sociaux amicaux sont plus sensibles à la distance que les réseaux familiaux.

Tableau 17: Fréquence des contacts face à face et virtuels, avec les membres importants des réseaux familiaux et amicaux, selon le pays de résidence (total des personnes mentionnées)

Amis	Fréquence des contacts face à face				Fréquence des contacts virtuels			
	Allemagne	France	Suisse	Total	Allemagne	France	Suisse	Total
Tous les jours ou presque	3,2%	6,0%	4,0%	4,0%	7,7%	12,3%	9,0%	9,0%
Au moins une fois par semaine	30,8%	28,3%	28,1%	28,8%	41,2%	36,5%	40,8%	40,4%
Au moins une fois par mois	40,7%	41,0%	46,7%	44,7%	36,6%	39,9%	39,9%	39,1%
Au moins une fois par année	21,6%	23,3%	20,0%	20,7%	11,5%	9,4%	8,9%	9,6%
Moins souvent	3,7%	1,4%	1,2%	1,8%	3,0%	1,9%	1,4%	1,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	Effectifs: 4 119; $\chi^2 = 41,14$; V. =,071; Sig. =,000				Effectifs: 4 104; $\chi^2 = 25,38$; V. =,056; Sig. =,001			
Famille								
Tous les jours ou presque	11,0%	9,2%	5,3%	7,0%	17,8%	20,5%	14,2%	15,7%
Au moins une fois par semaine	28,8%	32,2%	30,7%	30,4%	40,4%	49,4%	47,6%	46,1%
Au moins une fois par mois	25,3%	33,6%	38,7%	35,0%	30,4%	23,5%	30,8%	30,0%
Au moins une fois par année	31,3%	23,5%	23,2%	25,2%	6,1%	4,7%	5,5%	5,6%
Moins souvent	3,6%	1,6%	2,2%	2,4%	5,3%	1,9%	1,9%	2,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	Effectifs: 4 088; $\chi^2 = 101,8$; V. =,112; Sig. =,000				Effectifs: 4 076; $\chi^2 = 61,22$; V. =,087; Sig. =,000			

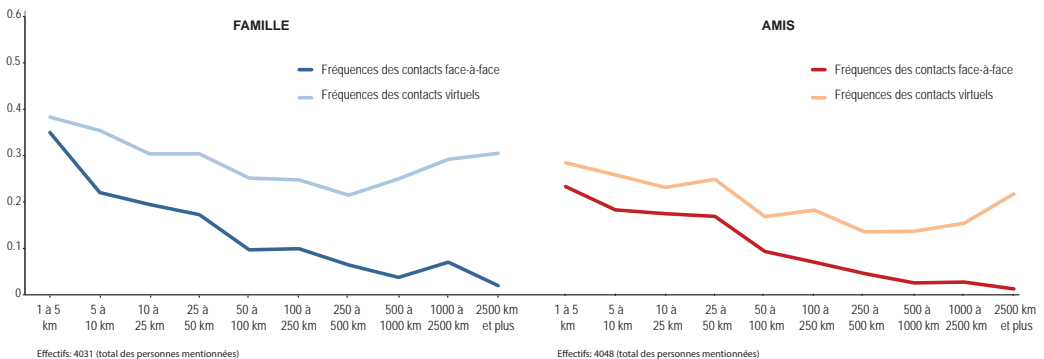
Les différences territoriales sont relativement limitées. En France, les contacts amicaux quotidiens sont un peu plus fréquents que dans les deux autres pays. La densité et la proximité offertes par la ville n'ont apparemment que peu d'influence sur la fréquence des rencontres. Les Bâlois enquêtés rencontrent un peu moins fréquemment leurs amis que les habitants des périphéries. Concernant la fréquence des rencontres avec les membres importants de la famille, les différences sont plus marquées entre la Suisse d'un côté (Bâle surtout) et la France et l'Allemagne de l'autre. Les Allemands sont 11% à voir certains membres de leur famille tous les jours, 9,2% en France, 5,3% en Suisse et même seulement 3,5% à Bâle. À partir de ces résultats, on peut faire l'hypothèse que la structure territoriale engendre des configurations différentes des réseaux sociaux, avec des réseaux sociaux davantage

basés sur des liens forts dans les villages. En ville, la densité et la mixité, si elles permettent plus de contacts et de rencontres inattendues, favorisent peut-être avant tout les liens faibles (nombreux) au détriment des liens forts.

Alors les personnes qui n’habitent pas à Bâle même ou juste dans les environs, je ne les vois pas si souvent, peut-être 2, 3, 4 fois dans l’année. La famille proche, un peu plus souvent, environ une fois par mois normalement. Les personnes à Bâle, ça dépend vraiment. En été plutôt souvent, on peut se retrouver au bord du Rhin, et là on voit plein de têtes connues. En hiver moins, ce sont des visites spécifiques chez certaines personnes. (Julia, 31 ans, Bâle, extrait traduit de l’allemand)

La distance a une influence claire sur les contacts physiques : plus les individus résident à proximité les uns des autres, plus les contacts sont fréquents (figure 16). Une première cassure dans la fréquence des contacts survient quand la distance atteint 5 km. Environ deux tiers des personnes dont le membre de la famille en question habite dans un rayon de 5 km le rencontrent au moins une fois par semaine, et environ 50 % quand il s’agit d’amis. Une deuxième cassure s’observe au-delà de 50 km. À cette distance, seuls 10 % des individus entretiennent des contacts face à face de manière hebdomadaire. En revanche, l’effet de la distance sur les contacts virtuels est plus complexe. Si, jusqu’à environ 250 km de distance entre l’individu et l’ami/le membre de la famille mentionné, la fréquence des contacts virtuels décroît avec la distance, comme pour les contacts face à face, dès que l’on dépasse 250 km, les contacts virtuels se font plus fréquents. Passé une certaine distance, ces derniers semblent remplacer les contacts physiques, impossibles en raison de la distance. Les tendances sont plus ou moins similaires pour la famille et pour les amis.

Figure 16: Fréquence des contacts face à face et virtuels avec les membres importants des réseaux familiaux et amicaux (total des personnes mentionnées)

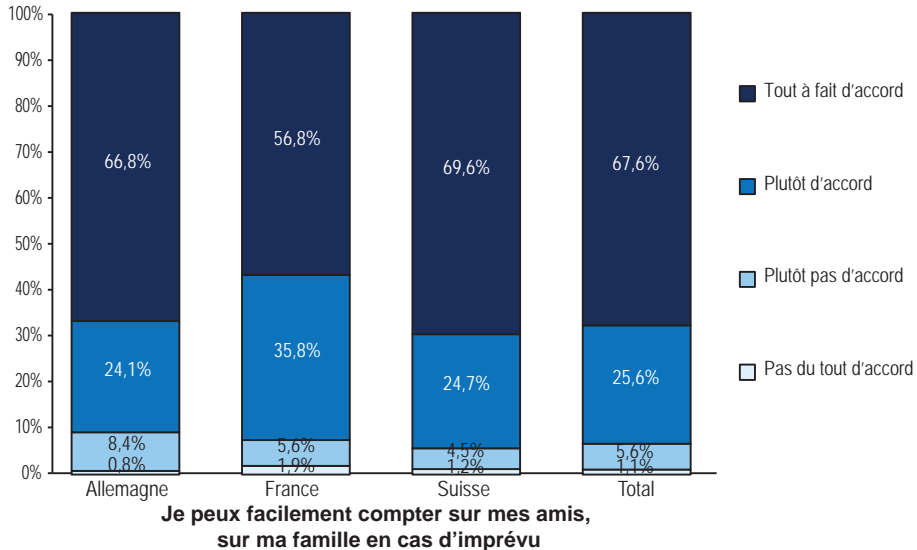


4.2 POUVOIR COMPTER SUR SES PROCHES

Les ressources potentielles que représentent les membres du réseau social peuvent se matérialiser de différentes manières (figure 17). L'une d'elles concerne le soutien que l'on peut recevoir de la part de ses proches en cas d'imprévu. La plupart des individus déclarent que leurs proches seraient en mesure de leur fournir de l'aide en cas de besoin. C'est en Suisse puis en Allemagne que cette part est la plus élevée. Relevons que dans les deux secteurs urbains français et allemand, environ 10% de la population ne peut compter sur ses proches en cas de problème. *A priori*, ces différences ne résultent pas de modèles culturels profondément divergents dans les trois pays, mais renvoient davantage aux configurations très différentes des trois territoires (la taille, entre autres) et à la localisation spatiale des réseaux sociaux.

La distance à laquelle résident les membres importants de la famille a une influence : plus ils sont proches, plus leur soutien en cas d'imprévu est important⁸⁸. La fréquence des contacts avec le voisinage a également un impact positif sur la possibilité de demander de l'aide. Laurent, interrogé lors de l'enquête qualitative, a par exemple un réseau social local très dense, à la fois dans le village où il est installé et dans le reste de la région frontalière française où vivent ses parents et sa famille.

Figure 17: Pouvoir compter sur ses proches, selon le pays de résidence



Effectifs: 1591; $\chi^2=19,41$; $V.=,078$, Sig.=,004

⁸⁸ La proximité des amis n'a pas d'influence significative.

Ces relations intenses et locales lui permettent de recevoir facilement du soutien. La belle-famille de Karim est fortement intégrée et présente dans le village où il réside avec sa femme; ce qui facilite les réseaux de soutien. Par ailleurs, dans ces deux cas, les réseaux sociaux s'appuient sur des liens forts, et les membres du réseau se connaissent pour la plupart.

Au niveau famille, il y a la belle-famille qui est à côté, il y a une belle-sœur, qui est quasiment sur le même terrain au fond. La famille élargie de ma femme il y en a aussi dans la même rue que nous, il y a deux familles qui sont des familles proches. La famille est très ancienne dans le village et très connue, répertoriée et bien repérée. (Karim, 54 ans, Bartenheim (FR), actif non frontalier)

Au registre des variables sociodémographiques, les jeunes déclarent pouvoir compter plus facilement sur leurs proches en cas d'imprévu, de même que les femmes⁸⁹. Les personnes sans formation, signe possible d'une plus grande précarisation, sont moins à même de pouvoir demander du soutien en cas de problème. D'une manière générale, ces variables n'expliquent qu'une petite part de la variance.

4.3 MAINTIEN DU LIEN À DISTANCE

La distance ayant un impact majeur sur la fréquence des contacts face à face, mais aussi dans une certaine mesure sur les contacts virtuels, le maintien des réseaux à distance exige des compétences particulières en matière de communication virtuelle (outils numériques) ou de mobilité physique pour «maîtriser» la distance dans les réseaux et maintenir ces liens sociaux spatialement éloignés (Kesselring, 2006). Ces compétences peuvent aussi renvoyer à des éléments plus sensibles, comme la volonté, l'organisation ou le temps à disposition. Anja explique ci-dessous que, si les contacts avec ses amis parisiens ont été fréquents auparavant, ils sont devenus plus rares, en raison du manque de temps ou de changements dans le mode de vie (arrivée d'un enfant); il s'agit peut-être aussi d'un signe que ce genre de relations amicales à distance s'estompe avec le temps.

Et puis, j'ai encore de mon séjour en France d'une année, deux, ou quelques très bonnes amies à Paris. On communique plutôt par téléphone. Depuis qu'on travaille toutes et que certaines ont en plus des enfants, on se téléphone moins souvent. Pendant un moment, c'était environ un téléphone toutes les deux semaines, maintenant moins. On s'est aussi souvent écrit; j'ai encore quelques contacts à qui j'écris des cartes ou des lettres, une de mes amies de Bâle m'écrit souvent des cartes. Comme ça, je reçois encore toujours des courriers sympas. (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

⁸⁹ Régression linéaire non représentée graphiquement.

D'une manière générale, la plupart des individus estiment être capables de maintenir des contacts avec des connaissances qui ne vivent pas dans la région : un peu plus de 80% d'entre eux sont dans ce cas-là. Une analyse à partir des caractéristiques sociodémographiques et des variables relatives à la possession d'outils numériques et à l'organisation dans le quotidien permet d'aller plus loin dans la réflexion (tableau 18). Ainsi, la capacité à maintenir des contacts à distance augmente avec l'âge. Lorsqu'on ne tient pas compte de l'accès à internet ou à un smartphone, on constate que les personnes âgées ont plus de mal à maintenir ce type de relation, ce qui montre l'importance des outils numériques pour gérer la distance. L'effet le plus fort renvoie au genre : dans notre échantillon, les femmes se déclarent davantage douées dans le maintien des relations avec des personnes vivant à distance. Si des compétences sociales plus développées ou plus diverses (voir chapitre VIII, section 3) peuvent expliquer ce résultat, des rôles différents selon le genre sont souvent mentionnés dans la littérature : les femmes sont fréquemment plus ancrées localement du fait de leur engagement dans la garde des enfants ou des tâches ménagères et/ou des distances domicile/travail plus faibles. Elles sont ainsi amenées à prendre une place plus importante dans la gestion des réseaux sociaux (Ravalet *et al.*, 2015). Finalement, gérer des contacts à distance demande une certaine organisation : les personnes qui aiment planifier à l'avance déclarent avoir plus de facilité pour maintenir des contacts avec des personnes ne vivant pas dans la région.

Tableau 18 : Régression linéaire : Capacité à gérer des réseaux à distance

	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	0,67	***
Actifs	0,00	,01
25-44 ans	-0,05	-,10***
65 ans et plus	0,06	,10*
Homme	-0,07	-,14**
Personne seule	0,00	,00
Famille monoparentale	0,01	,01
En couple, sans enfant	0,02	,03
Bas revenus	-0,03	-,05
Revenus élevés	0,00	,01
Pas de formation post-obligatoire	-0,01	-,01
Formation de niveau tertiaire	0,00	,00
A internet	0,05	,05
A un smartphone	0,03	,05
J'aime planifier mes activités longtemps à l'avance	0,08	,09***
Effectifs : 1 534 ; R ² =,046 ; Sig. =,000		

La distance à laquelle réside le réseau d'amis ou la famille n'a pas d'effet direct sur la capacité à gérer les liens à distance, mais on remarque néanmoins que les individus qui sont les plus doués pour maintenir des contacts ont davantage de contacts virtuels (par SMS, téléphone, e-mail, etc.) et moins de contacts face à face.

Un exemple particulier de cette compétence et de cette situation est celui de la relation de couple à distance (*living apart together*), une forme de mobilité émergente ou hybride. Dans l'enquête qualitative, Aurélie est dans cette situation : son compagnon, originaire de la région, habite et travaille à Francfort. Malgré la distance, cela fait six ans qu'elle entretient cette « relation du week-end ». Des rencontres régulières alternées à Francfort et à Saint-Louis pendant le week-end et des appels téléphoniques très fréquents leur permettent de maintenir leur relation. Néanmoins, ce type de relation n'est pas aisé, car il a un fort impact sur le mode de vie, au-delà des questions de couple, notamment s'agissant des longs déplacements à réaliser et des contraintes sur la vie sociale qu'impose le fait d'être en voyage très fréquemment durant le week-end. Ces pratiques de mobilité particulières, qui demandent bien d'autres compétences que le maintien des relations à distance, ont été traitées notamment dans l'enquête *Job Mob* (Dubois, Ravalet *et al.*, 2015).

5

DES RÉSEAUX TRANSFRONTALIERS ?

La présence de frontières dans la région a de forts effets sur les réseaux sociaux. Elles jouent un rôle de barrière, comme nous l'avons évoqué brièvement au début de ce chapitre. Peu d'individus ont des amis ou des membres importants de leur famille vivant dans les pays voisins.

Dans l'enquête qualitative, il apparaît que seule Aurélie a des amis entrant dans la catégorie des « meilleurs amis » vivant de l'autre côté de la frontière. Binationale, elle a également de la famille en Allemagne. Karim aussi a de la famille en Suisse, mais dans la région lémanique. Pour les autres, lorsque les contacts existent, il s'agit davantage de connaissances issues d'un cercle d'amis plus large, de liens moins forts. Cependant, pour certains, les contacts avec des habitants de l'autre côté de la frontière sont extrêmement limités. Mis à part Aurélie, aucun des Français n'a mentionné de contact ou d'amitié avec des Allemands ; les Suisses, quant à eux, n'ont que peu de contacts avec les Français. Julia et Anja, qui habitent toutes deux à Bâle, déclarent chacune connaître une personne vivant en France, mais pas très bien. Nicolas, bien qu'ayant travaillé en Suisse, n'a pas gardé de contact avec ses collègues, si bien que ses relations sont avant tout françaises.

Non, en fait pas. Ah si, une amie d'études, qui habite quelque part là-haut (au nord de Saint-Louis), je ne sais même plus comment ça s'appelle. On se retrouve plutôt en ville. Et une autre de l'orchestre, mais je ne suis jamais allée chez elle. Ce n'est pas non plus une amie proche, mais elle vient chaque semaine pour l'orchestre depuis l'Alsace. Et sinon, à Lörrach, non je ne connais personne. Et à Fribourg[-en-Brisgau], j'ai quelques connaissances de la danse, soit ils viennent à Bâle, soit on va à Fribourg[-en-Brisgau]. (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Selon notre enquête quantitative, il apparaît que les réseaux sociaux ne traversent que peu la frontière, surtout lorsque seuls les meilleurs amis/les membres importants

sont pris en compte. Pour les Allemands interrogés, il s'agit d'environ 10 % des relations familiales et amicales qui résident de l'autre côté de la frontière et pas uniquement dans la région limitrophe. Pour les Français, 12 % des amis et 9,4 % des membres de la famille vivent en Suisse et en Allemagne. Finalement, les résidents suisses sont les moins transfrontaliers sur ce plan : 5,5 % des amis et 8,8 % des membres de la famille. Les liens entre les individus de chaque pays sont très dissymétriques. D'une manière générale, les Suisses et les Allemands ont très peu de meilleurs amis ou de membres importants de leur famille vivant en France. Les Français sont avant tout liés à des Suisses : parmi leurs amis résidant de l'autre côté de la frontière, 9,5 % vivent en Suisse et 2,7 % en Allemagne. Les liens familiaux des Français en Suisse ne sont pas à négliger : 6,5 % de tous les individus mentionnés résident sur le territoire helvétique : à y regarder de plus près, il apparaît que près de la moitié d'entre eux vivent en Suisse romande.

Dans les relations sociales, un très fort effet de barrière lié à la frontière se fait sentir (tableau 19). Si l'on tient compte uniquement des relations amicales des habitants des trois secteurs limitrophes de la frontière (Bâle et les secteurs urbains français et allemand), vivant dans un rayon de 25 km, on constate qu'elles sont très largement localisées dans le même pays que l'individu. Parmi les Bâlois, un peu plus de 2 % des relations amicales situées dans un rayon de 25 km autour de Bâle se trouvent en Allemagne et en France. Pour les Français et les Allemands, cette part atteint environ 17 % (dont la très grande majorité se trouve en Suisse).

Tableau 19: Localisation des meilleurs amis vivant dans un rayon de 25 km (habitants des secteurs limitrophes de la frontière)

	Secteur urbain allemand	Secteur urbain français	CH-BALE
Région frontalière allemande	83,2 %	2,0 %	1,6 %
Région frontalière française	1,6 %	82,4 %	0,8 %
Région frontalière suisse	15,0 %	15,7 %	97,6 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Effectifs: 1 076			

La grande majorité des individus enquêtés à l'échelle de l'agglomération (86 %) n'ont pas d'amis importants vivant de l'autre côté de la frontière, et seuls 4,1 % en ont plus d'un ; ils sont plus nombreux parmi les Français (22 %) et les Allemands (18,4 %) que parmi les Suisses (11 %) à avoir des réseaux sociaux transfrontaliers. Dans une étude portant sur les relations transfrontalières des Français vivant dans deux communes de l'Arc jurassien, il apparaît que 38 % des habitants (frontaliers ou non) ont des amis en Suisse (Dubois et Rérat, 2012). Ce chiffre est bien plus élevé, mais n'est pas comparable, car il s'agit de toutes les relations et non pas uniquement des meilleurs amis.

La distance à la frontière est importante pour expliquer la probabilité d'avoir des amis vivant dans un des pays voisins. Sur les différences nationales s'apposent, en effet, des différences territoriales. Les individus des secteurs limitrophes ont clairement plus d'amis vivant de l'autre côté de la frontière. Cette part atteint même près d'un tiers pour les habitants de Saint-Louis et des alentours et un quart à Weil am Rhein. En Suisse, les Bâlois sont près de 15 % à avoir mentionné au moins un ami vivant de l'autre côté de la frontière.

Tableau 20: Régression logistique (Odd ratio), présence d'au moins un ami vivant de l'autre côté de la frontière

	Au moins un ami de l'autre côté de la frontière
Homme	0,743
Femme (réf.)	
25-44 ans	1,007
45-64 ans (réf.)	
65 ans et plus	0,719
Personne seule	1,295
Famille monoparentale	1,805
En couple, sans enfant	1,719**
En couple, avec enfant(s) (réf.)	
Pas de formation post-obligatoire	1,945*
Secondaire II (réf.)	
Tertiaire	1,202
Bas revenus	0,651
Revenus moyens (réf.)	
Revenus élevés	1,382
Actif	1,166
Constante	0,11
Sig.	,000
Nombre d'observations (non pondérées)	1 490
Log likelihood	1117,647a
ddl	11
Khi-deux	35,295
R-deux de Nagelkerke	0,044

À l'échelle de l'agglomération, les personnes les plus susceptibles d'avoir des amis de l'autre côté de la frontière sont des femmes (1,3 fois plus de chance, Sig. =,069), des personnes en couple sans enfant (1,7 fois plus) et des personnes sans formation post-obligatoire (près de 2 fois plus) (tableau 20). Concernant le revenu, plus celui-ci est

important, plus la probabilité d'avoir des amis de l'autre côté de la frontière est forte⁹⁰. Il s'agit avant tout d'un effet lié au statut de frontalier : de par leur activité dans le pays voisin, les frontaliers ont davantage d'amis de l'autre côté de la frontière (tableau 21).

Si l'on utilise le même type de modèle de régression en France et en Allemagne, on note qu'il s'agit clairement du facteur le plus déterminant. Les frontaliers sont plus nombreux à avoir des amis vivant dans l'un des deux pays voisins que les actifs non frontaliers et un peu plus que les non-actifs. Les différences sont particulièrement importantes en France, car en plus de la socialisation secondaire sur le lieu de travail s'ajoutent des considérations linguistiques : les frontaliers parlent mieux l'allemand (voir chapitre VIII, section 4). En Allemagne, la question linguistique se pose différemment : frontaliers ou non, tous sont en mesure de communiquer facilement avec les habitants de la partie suisse. En effet, les non-frontaliers allemands ont davantage d'amis de l'autre côté de la frontière que les non-frontaliers français. La faiblesse des relations significatives avec les habitants de la partie française semble également liée, en partie du moins, aux différences linguistiques (et culturelles) qui existent entre francophones et germanophones. Relevons également qu'une partie des non-actifs (français ou allemands) ont très probablement travaillé et/ou étudié antérieurement en Suisse, ce qui peut contribuer à diminuer l'écart observé entre frontaliers et non-frontaliers en matière de localisation des réseaux sociaux⁹¹. Dans l'étude sur l'Arc jurassien franco-suisse, les non-actifs avaient également une probabilité plus grande que les actifs travaillant en France d'avoir des amis en Suisse : de manière générale, le fait d'avoir travaillé en Suisse durant la carrière professionnelle augmente cette probabilité (Dubois et Rérat, 2012).

Parmi les habitants de la partie suisse, la situation est différente en raison de l'absence de frontaliers. D'une manière commune aux trois pays, il apparaît que

Tableau 21 : Amis de l'autre côté de la frontière, selon le statut de frontalier et le pays de résidence (Allemagne et France uniquement)

	Allemagne			France		
	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Non-actif	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Non-actif
Pas d'amis	75,7 %	88,0 %	77,5 %	65,0 %	91,3 %	82,4 %
A au moins un ami	24,3 %	12,0 %	22,5 %	35,0 %	8,7 %	17,6 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
	Effectifs : 314 ; $\chi^2 = 6,4$; V. = ,14 ; Sig. = ,04			Effectifs : 445 ; $\chi^2 = 32,0$; V. = ,27 ; Sig. = ,04		

⁹⁰ Les niveaux de significativité sont faibles, ils se situent à ,06 (pour les bas revenus) et ,09 (pour les revenus élevés).

⁹¹ Le fait d'être en couple avec un frontalier peut aussi pousser dans la même direction.

les variables sociodémographiques apportent relativement peu d'éléments de réponse pour comprendre le fait d'avoir des amis de l'autre côté de la frontière ou non. D'autres éléments sont probablement à l'œuvre : nous aurons notamment l'occasion d'y revenir notamment au travers de l'analyse des compétences sociales et de la motilité.

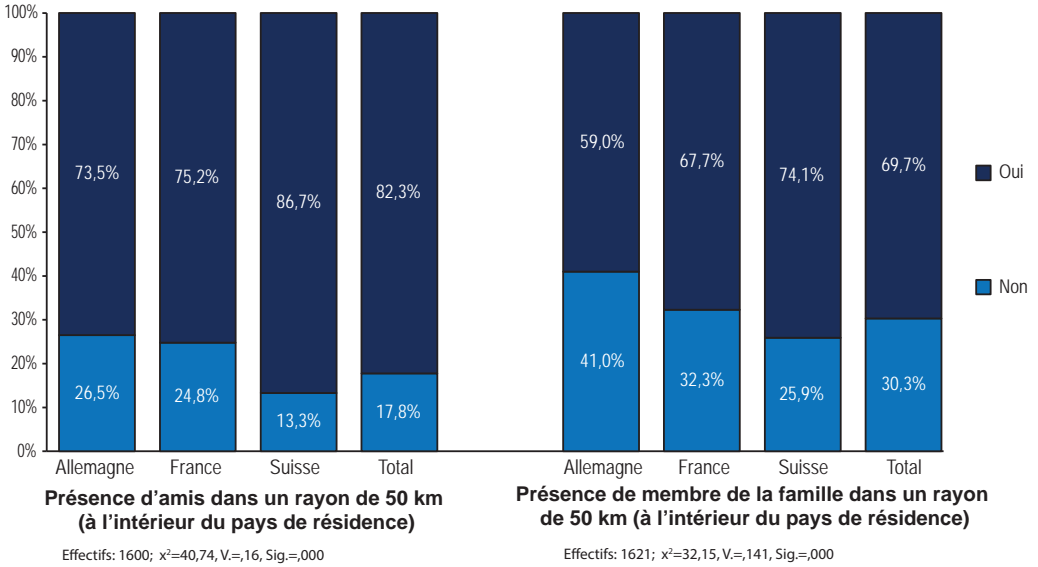
Si la frontière diminue la probabilité d'avoir des amis de l'autre côté de celle-ci à distance égale, en est-il de même pour les fréquences de rencontre ? En tenant compte uniquement des amis vivant dans un rayon de 50 km autour de chaque individu (et en excluant ceux habitant dans la même commune), la frontière ne semble pas être un frein à la fréquence des contacts (tableau 22). Les personnes qui ont des amis de l'autre côté de la frontière les voient aussi fréquemment que ceux qui habitent du même côté. La frontière n'empêche pas les contacts lorsque ceux-ci existent. Au contraire même, puisque les habitants de l'agglomération verraient légèrement plus les amis qui vivent de l'autre côté de la frontière. Ce résultat renvoie à la nature des relations, très probablement liées au monde du travail, où les contacts sont quotidiens. Le travail frontalier est un fort vecteur de contacts, puisqu'il permet à la fois aux Suisses d'être en contact avec des Allemands et des Français dans leur entreprise, et aux travailleurs frontaliers allemands et français de rencontrer des Suisses, voire de se rencontrer entre eux.

Tableau 22 : Fréquence des contacts face à face avec les amis vivant dans un rayon de 50 km (hormis ceux résidant dans la même commune), selon le côté de la frontière où les amis résident

	Amis locaux	Amis transfrontaliers
Tous les jours ou presque	3,4 %	5,3 %
Au moins une fois par semaine	33,3 %	31,1 %
Au moins une fois par mois	53,0 %	56,8 %
Au moins une fois par année	9,7 %	6,8 %
Moins souvent	0,6 %	0,0 %
Total	100,0 %	100,0 %
Effectifs : 1 563		

La frontière agit de différentes manières sur l'insertion sociale dans les territoires qu'elle découpe et entoure (figure 18). Seuls 18 % des habitants n'ont pas d'amis dans la partie de l'agglomération où ils résident : le territoire local a une importance cruciale pour l'insertion sociale. Cette part est près de deux fois plus faible parmi les Suisses (13,3 %) que parmi les Allemands et les Français. Ce faible ancrage local dans la zone de domicile se traduit-il par un plus fort ancrage de l'autre côté de la frontière ? Dans quelle mesure l'insertion « locale » se fait-elle au-delà de la frontière au détriment du territoire local ?

Figure 18: Insertion sociale locale, selon le pays de résidence



Les individus qui déclarent n'avoir aucun ami vivant dans la zone de leur domicile (même pays, 50 km de rayon) sont 23 % à en avoir de l'autre côté de la frontière, contre 12 % pour ceux qui ont des amis au niveau local (national). Parmi les premiers, les étrangers, les personnes fraîchement arrivées dans la région, celles qui ont vécu au moins 6 mois à l'étranger ou dans une autre région ou encore les frontaliers sont surreprésentés : ces différentes catégories pouvant se superposer.

En Suisse, près de 24 % des personnes n'ayant pas d'amis dans un rayon de 50 km (à l'intérieur du pays de résidence) en ont au-delà des frontières nationales, contre seulement 8 % pour le reste des Suisses. La Suisse accueille en effet de nombreux travailleurs frontaliers en résidence secondaire, d'immigrés «classiques», voire de birésidents de diverses origines. Entre autres, la part des Allemands à Bâle est élevée (8 % de la population totale), ce qui peut expliquer le faible ancrage local de certains individus au profit de liens plus intenses avec des individus situés de l'autre côté de la frontière.

Ma copine [qui est allemande], elle a aussi d'abord eu des collègues [amis] allemands, parce qu'on est habitué. Et puis, c'est à travers moi, qu'elle a appris à connaître des gens en Suisse. Mais d'abord, on a plutôt l'habitude de connaître les gens de son pays, c'est une sorte d'instinct. (Andreas, 34 ans, Bâle)

Pour les frontaliers, la question se pose un peu différemment : pour eux, l'insertion «locale» peut se faire à proximité du travail, en Suisse pour la plupart, au lieu de se

faire à proximité du domicile. En France, la part de frontaliers n'ayant pas d'amis au niveau local (en France), mais des amis de l'autre côté de la frontière, est de 33 %, soit 10 points de plus que les non-frontaliers⁹². La très forte attractivité du territoire suisse liée au marché du travail, mais aussi aux activités du quotidien telles que les loisirs, notamment parmi les Français (voir chapitre VII), peut expliquer ce glissement de l'ancrage local par-delà la frontière.

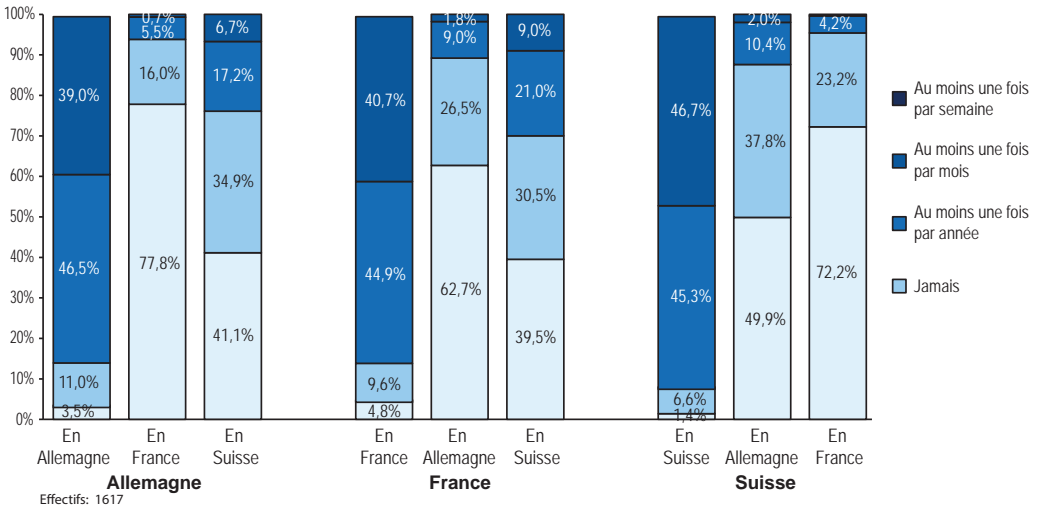
Finalement, les réseaux sociaux ne se composent pas uniquement de liens très forts, mais aussi de nombreux liens d'intensité plus faible, avec des amis, des connaissances, des collègues, etc. Ces liens sont fondamentaux pour le quotidien des individus et apportent des éléments complémentaires aux analyses menées sur les meilleurs amis et les membres importants du réseau familial (figure 19). Les points suivants concernent ainsi la fréquence des activités sociales dans les trois pays avec les amis, les connaissances, les collègues, etc. Ces activités sociales peuvent aussi intégrer la participation à des associations, à divers clubs ou groupements (sans toutefois les distinguer). Un peu moins de la moitié des habitants de l'agglomération entreprennent des activités sociales au moins une fois par semaine dans leur pays de domicile. Pour les autres, ces rencontres ont plutôt lieu mensuellement ; très peu (10 %) voient leurs amis, connaissances ou collègues moins souvent. C'est parmi les Bâlois que les activités hebdomadaires sont les plus fréquentes (56 %) : la proximité entre les connaissances est la plus grande et Bâle, en tant que pôle d'emplois le plus important de la région, attire des dizaines de milliers de travailleurs sur son territoire, ce qui contribue à rendre les rencontres plus aisées.

Il y en a encore quelques-uns, qui habitent dans le canton de Bâle-Campagne, mais c'est plutôt concentré à Bâle [...]. Oui, sinon un bon ami a pendant longtemps habité à Bubendorf, mais on s'est toujours retrouvé en ville, à la Barfüsserplatz – le rendez-vous classique. On se retrouve plutôt en ville. (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

En effet, la configuration territoriale – la densité, et le ratio emploi-habitants, etc. – augmente la part des rencontres fréquentes. Au contraire, dans les communes rurales, la part des rencontres hebdomadaires ne se monte qu'à 33 %. Ce résultat est avant tout porté par la Suisse, car en Allemagne et en France (surtout) les différences territoriales sont plutôt faibles : en effet, les habitants des petites centralités ont des pratiques sociales légèrement supérieures à ceux résidant à Saint-Louis et à Weil am Rhein. Ces résultats renvoient en partie aux activités sociales transfrontalières des habitants de ces deux communes adjacentes à la frontière, plus importantes dans les pays voisins, avant tout en Suisse.

⁹² En Allemagne, ces différences sont non significatives. D'une part, les frontaliers ont tout autant d'amis que les autres sur le territoire local, voire davantage que les non-actifs. Parmi ces derniers, une grande part n'a pas (ou plus) d'attaches locales. Il existe un fort effet lié à l'âge dans ce pays : les 65 ans et plus sont 36 % à n'avoir mentionné aucun ami important résidant à proximité.

Figure 19: Fréquences des visites aux collègues, amis proches, etc., en Suisse, en France et en Allemagne, selon le pays de résidence



Les habitants de Saint-Louis et des alentours sont près de 16 % à se rendre au moins une fois par semaine dans l'un des pays voisins pour y rencontrer des amis, contre 6,6 % des habitants du secteur périurbain français. En Allemagne, une même tendance est discernable, bien que plus faible. En Suisse, des différences existent également: les Bâlois se rendent davantage dans les deux pays voisins pour des activités sociales⁹³. Cependant, leurs pratiques sont bien plus faibles que celles des Français et des Allemands enquêtés: seuls 2,4 % des Suisses entreprennent des activités sociales hors de leurs frontières au moins une fois par semaine et 12,5 % au moins une fois par mois. Parmi les Allemands, cette part s'élève à près de 28 % (au moins une fois par mois) et à 34 % parmi les Français. La figure 19 montre que les destinations de ces pratiques sociales transfrontalières sont très différentes: c'est avant tout en Suisse qu'elles ont lieu. Peu de personnes se rendent en Allemagne et encore moins en France.

Plusieurs raisons expliquent ces résultats et cette attractivité de la Suisse. Les frontaliers qui y travaillent sont amenés à entreprendre diverses activités sociales avec leurs collègues/amis sur place. Les frontaliers français et allemands voient plus régulièrement des proches ou des amis en Suisse que les non-frontaliers. Les Suisses

⁹³ La distance à laquelle les individus se trouvent de la frontière a une influence sur la fréquence des activités entreprises à l'échelle transfrontalière. Plus les individus en sont loin, plus la fréquence est faible. Parmi les Allemands, contrairement aux Suisses et aux Français, relevons que les pratiques ne sont pas influencées par la distance.

qui travaillent à Bâle, tout comme les Bâlois, ont également des activités sociales dans les pays voisins plus importantes, ce qui peut être lié à une plus grande confrontation – dans le sens positif du terme – avec des ressortissants français ou allemands. Avoir des amis qui résident à l'échelle transfrontalière a logiquement un effet positif sur les visites dans les pays voisins. Toutefois, les deux effets (frontaliers et amis) sont en partie indépendants, c'est-à-dire que même les frontaliers qui n'ont pas de meilleurs amis en Suisse y entreprennent de temps à autre des activités. Les non-frontaliers, avec ou sans meilleurs amis de l'autre côté de la frontière, sont également dans ce cas de figure : il leur arrive d'avoir des activités sociales en Suisse, voire en Allemagne. Les pratiques sociales dans les pays voisins n'impliquent pas nécessairement un fort rapport à l'altérité : elles peuvent se limiter à des contacts avec des compatriotes. Nicolas explique très clairement que quand il se rend en Suisse ou en Allemagne, c'est principalement avec ses amis français. Quentin déclare aussi venir faire, de temps en temps, des barbecues dans les parcs à Bâle, mais uniquement avec des amis français, de même pour ses sorties. Les seules activités sociales avec des Suisses sont réalisées avec ses collègues.

C'est pour les prix principalement [que je traverse la frontière]. J'aimerais bien pouvoir dire que c'est pour la culture... c'est vraiment que pour les sorties avec les potes. C'est pas vraiment pour aller à la rencontre de la culture suisse ou allemande... que je connais un petit peu et ça me fait plaisir de parler avec les gens, mais c'est pas dans un souci anthropologique, mais c'est vraiment pour trouver les avantages de chaque coin. (Nicolas, 28 ans, Saint-Louis (FR), actif non frontalier)

En fait, la plupart des sorties transfrontalières mentionnées consistent plutôt en rencontres entre amis ou en couple, plutôt qu'en véritables sorties dans l'optique de rencontrer de nouvelles personnes à l'échelle transfrontalière. Ces extraits rappellent que l'indicateur présenté ici ne nous renseigne que sur la localisation des pratiques et non sur les personnes avec lesquelles elles sont pratiquées. Il est vrai que Bâle offre pléthore de lieux propices aux rencontres et aux activités sociales, notamment en matière de restaurants, de bars, de clubs ou de parcs urbains (voir chapitre VII).

À Bâle, j'ai l'impression que je rencontre plus de monde quand je vais à Bâle, rien qu'en disant, je suis français, ils s'interrogent, qu'est-ce que tu fous là ? Surtout quand c'est des lieux, pas très connus, des lieux alternatifs, des petits squats... (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non frontalier)

Les autres facteurs influençant la fréquence des visites en Suisse sont un peu différents selon qu'il s'agit de l'Allemagne ou de la France (tableau 23). Parmi les Allemands, les plus de 65 ans y entreprennent des activités sociales plus régulièrement. Parmi les Français, les jeunes se rendent moins régulièrement en Suisse pour des activités sociales, ce qui rejoint la tendance allemande. Pour les

Tableau 23 : Régressions linéaires : Fréquence des activités sociales, selon le pays de résidence

	Tous		Allemagne		France		Suisse	
	Visites aux amis, collègues, famille <u>dans le pays de résidence</u>		Visites aux amis, collègues, famille <u>en Suisse</u>		Visites aux amis, collègues, famille <u>en Suisse</u>		Visites aux amis, collègues, famille <u>dans les pays voisins</u>	
	B	Bêta	B	Bêta	B	Bêta	B	Bêta
(Constante)	0,48	***	0,12	*	0,09		0,06	*
25-44 ans	0,06	,09**	0,03	,04	-0,03	-,05	-0,02	-,06
65 ans et plus	-0,05	-,07	0,1	,15*	-0,01	-,01	0,02	,04
Homme	-0,01	-,02	0,02	,04	0,02	,03	0,03	,08*
Personne seule	0,1	,18***	-0,07	-,10	0,11	,15**	0,04	,08*
Famille monoparentale	0,13	,08**	0,06	,03	0,07	,05	0,07	,06
En couple, sans enfant	0,09	,14***	-0,1	-,17**	0,04	,06	0,01	,03
Bas revenus	-0,05	-,07*	-0,02	-,04	-0,05	-,08	0,03	,06
Revenus élevés	-0,05	-,08**	0,05	,08	0,07	,10	0,01	,01
Pas de formation post-obligatoire	-0,08	-,06*	0,06	,06	0,07	,05	-0,04	-,04
Formation de niveau tertiaire	0,04	,06*	0,02	,04	0,06	,09	-0,01	-,01
Actifs non frontaliers	0,01	,01	-0,08	-,14*	-0,05	-,07	-0,01	-,01
Actifs frontaliers	-	-	0,09	,14	0,07	,10	-	-
Nombre de membres de la famille de l'autre côté de la frontière	0,18	,19***	0,01	,02	0,01	,03	0,06	,19***
Nombre d'amis de l'autre côté de la frontière	-0,01	-,02	0,21	,42***	0,18	,36***	0,11	,23***
	Effectifs : 1 545 ; R ² =,074 ; Sig. =,000		Effectifs : 307 ; R ² =,294 ; Sig. =,000		Effectifs : 420 ; R ² =,281 ; Sig. =,000		Effectifs : 803 ; R ² =,131 ; Sig. =,000	

activités réalisées dans le pays de domicile, l'âge n'a pourtant pas d'effet significatif, mis à part en Suisse où, au contraire, les jeunes voient plus fréquemment leurs amis (sur le territoire helvétique uniquement). Les hauts revenus, frontaliers ou non, ont plus d'activités sociales en Suisse (Sig. =,062) : comme nous le verrons à plusieurs reprises, l'accessibilité à la Suisse est en partie conditionnée par des aspects financiers. De manière générale (et notamment dans le pays de domicile), la fréquence des rencontres avec les proches est assez peu déterminée par le revenu, car si elles ne se déroulent pas dans des établissements publics, ces activités peuvent être gratuites. Finalement, comme dans l'ensemble de l'agglomération pour les activités de ce type, les personnes seules françaises sont également particulièrement attirées par la Suisse pour leurs activités sociales.

Concernant les activités sociales entreprises par les Suisses dans les pays voisins⁹⁴, les hommes, les personnes seules (avec ou sans enfant), mais surtout les personnes qui ont des amis et de la famille de l'autre côté de la frontière, s'y rendent plus fréquemment. Le fait que la famille joue ici un rôle renvoie très probablement à des retours dans le pays d'origine. Les étrangers (dont les Allemands et les Français vivant en Suisse) ont en effet une probabilité plus grande de traverser la frontière pour des activités sociales leur permettant de conserver des liens avec les proches en question, mais aussi plus généralement avec le pays d'origine.

⁹⁴ Les pratiques étant particulièrement faibles en France, nous avons agrégé les fréquences des deux pays.

6

ATTACHEMENT AUX ESPACES : AU CROISEMENT DES ATTITUDES ET DES RÉSEAUX SOCIAUX

Nous avons pu jusque-là mettre en lumière les liens sociaux des individus. Il nous reste à examiner les liens spatiaux affectifs que ceux-ci entretiennent avec cinq types d'espace: le domicile, la commune, la région (respectivement la Suisse du Nord-Ouest, l'Alsace et le Bade-Wurtemberg), le pays, ainsi que l'agglomération transfrontalière⁹⁵. L'identification aux territoires dépend à la fois des individus, mais aussi et, peut-être, surtout, des territoires en question, d'autant plus quand il s'agit d'attachement à des territoires très différents entre eux (figure 20). La Suisse, l'Allemagne et la France renvoient à des réalités, à des configurations territoriales et à des imaginaires très différents.

C'est à leur domicile que les habitants de l'agglomération transfrontalière se sentent le plus attachés, ce que relèvent Hidalgo et Hernandez (2001). Cet espace de référence récolte le plus d'avis positifs dans les trois pays, même si les valeurs sont plus basses en France qu'en Suisse et en Allemagne. D'une manière générale, l'attachement aux espaces questionnés est plus faible, dans notre échantillon, parmi les Français que parmi le reste de la population de l'agglomération, sans que l'on puisse pour autant en expliquer la raison⁹⁶.

Après le domicile, le pays de résidence est l'espace auquel les valeurs d'attachement sont les plus fortes. Mais, à la différence de la situation précédente, cela n'est valable

⁹⁵ Les valeurs présentées ici se fondent sur une série de questions visant à mesurer l'attachement à ces cinq territoires sur une échelle de 0 (pas du tout attaché) à 1 (très attaché).

⁹⁶ Une part élevée de personnes provenant d'autres régions, une faible importance de la commune de domicile dans la vie quotidienne, une situation économique plus compliquée en France sont des éléments qui peuvent contribuer à ce résultat.

que si l'on tient compte simultanément des habitants des trois pays, car en Allemagne et en France, d'autres entités semblent plus importantes, contrairement à la Suisse, pays multilingue et multiculturel, où l'« identité » a toujours fait débat et où les entités régionales, les cantons voire les communes ont un poids politique fort. La prospérité, mais aussi la sécurité et la qualité de vie régnant dans la Confédération helvétique paraissent avoir une influence sur ce fort attachement.

Ce que je veux, et ce que nous avons, c'est une bonne qualité de vie. Nous avons une bonne qualité de vie, nous sommes privilégiés [...] nous avons une superbe région, nous avons quasiment une situation de plein-emploi, pas totale, mais presque. Qui peut dire cela dans le reste de l'Europe, pas beaucoup, non ? (Eric, 53 ans, Reinach (CH), extrait traduit de l'allemand)

En Allemagne, c'est la commune qui vient en deuxième position et, comme nous le verrons au chapitre VII, occupe une place importante dans les pratiques quotidiennes des Allemands. Le niveau régional (en l'occurrence le Land du Bade-Wurtemberg) semble en retrait dans la liste des lieux auxquels les individus sont attachés, alors que cet échelon institutionnel détient un fort pouvoir au sein de l'État fédéral allemand. La superficie de ce Land, quasiment égale à celle de la Suisse tout entière, l'éloignement de sa capitale Stuttgart ainsi que sa création récente (1951) qui résulte de la fusion de plusieurs Länder, autant de facteurs qui jouent probablement un rôle dans cette désaffection. La situation est similaire en Suisse : la Suisse du Nord-Ouest (la région) occupe une place secondaire dans la constellation des lieux importants. Si le Bade-Wurtemberg et l'Alsace existent en tant que territoires politiques, la Suisse du Nord-Ouest a un statut différent. Elle regroupe les deux cantons de Bâle, le canton d'Argovie, de Soleure et parfois le Jura. Cette région correspond à une entité géographique et statistique pour la planification territoriale, et de nombreuses associations ou institutions se déploient à cette échelle⁹⁷. Bien que secondaire, elle semble néanmoins correspondre à un territoire pertinent dans l'imaginaire des habitants de la région.

En France, en revanche, la région de résidence représente un espace très important aux yeux des habitants de cette partie de l'agglomération. La majorité d'entre eux sont davantage attachés à l'Alsace qu'à tous les autres espaces enquêtés, hormis le domicile. Les différences sont par ailleurs minimales entre ces deux espaces, contrairement à ce qui est observé dans les résultats suisses et allemands. L'attachement des Alsaciens à leur région semble ainsi très fortement ancré : l'histoire particulière de ce territoire et la présence d'un dialecte sont des éléments d'une identité régionale forte. Cet attachement à la région de la part des Alsaciens a également été mis en lumière dans la recherche menée par Guérin-Pace (2006) ; des situations similaires s'observent en

⁹⁷ La Regio Basiliensis, la communauté tarifaire des transports publics TNW (Tarifverbund Nord-West) ou encore la Haute École spécialisée de la Suisse du Nord-Ouest se déploient à cette échelle.

Bretagne et en Corse. Ce phénomène est le corollaire d'un attachement plus faible à la France. Ces éléments se retrouvent lors des entretiens qualitatifs où la forte identité locale ainsi que l'impression d'être un peu à la marge, physiquement et politiquement, sont des sujets de discussion pour la population locale.

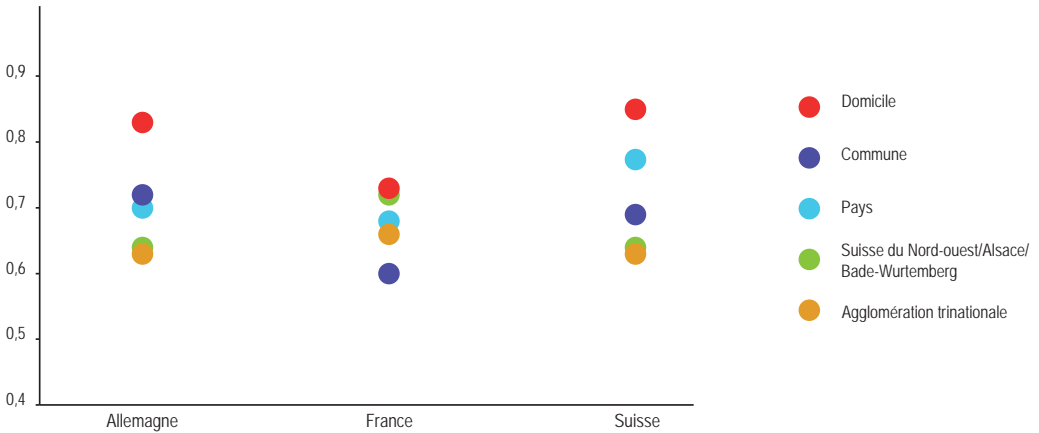
Déjà l'Alsace, c'est particulier. Parce qu'ils sont très indépendantistes, comparés à d'autres régions en France. Déjà en Alsace, on ne se sent pas vraiment alsacien quand on n'est pas né là. (Sébastien, 24 ans, Uffheim (FR), frontalier)

Disons que, le seul hic, cela vient peut-être de la France, avec le système centralisé parisien. C'est-à-dire que nous, la France fonctionne un peu comme une monarchie, faut le savoir. Tout est centralisé à Paris, et ils ne tiennent pas compte des spécificités régionales. (Laurent, 41 ans, Hausgauen (FR), actif non frontalier)

L'attachement différencié à ces entités dépend en partie du cadre de vie (le logement, le quartier et son environnement) et/ou de la zone de résidence. Ainsi, les habitants de Saint-Louis sont moins attachés que les autres à leur appartement (voir plus bas). Le fait d'être propriétaire ou d'habiter dans une maison individuelle (ou mitoyenne) augmente en revanche l'attachement au domicile. Ces derniers sont également plus attachés à leur commune de résidence. La relation à la commune est plus complexe : de grandes différences existent en fonction des communes en question. En France, les habitants de Saint-Louis et de ses environs sont relativement peu attachés à leur commune en comparaison avec les habitants des autres communes de l'agglomération, ce qui suscite quelques interrogations. Comme nous le verrons par la suite, plusieurs quartiers de Saint-Louis ont mauvaise réputation, et la ville est d'une manière générale réputée peu attractive. À l'autre extrême, les Bâlois sont très attachés à leur commune. L'attachement à la région ou au pays de résidence est en Suisse et en Allemagne plus fort dans les petites communes que dans les villes. En France, au contraire, c'est à Saint-Louis que les individus sont le plus attachés à la France et le moins à l'Alsace. La présence plus forte de personnes ne venant pas d'Alsace dans cette ville peut expliquer ce résultat.

Concernant les variables sociodémographiques, l'âge joue un rôle important dans l'attachement aux divers espaces enquêtés : d'une manière générale, plus les individus vieillissent, plus ils s'attachent aux espaces où ils résident. Au travers des pratiques spatiales répétées ou des parcours de mobilité plus statiques, les liens avec les lieux du quotidien se font plus forts. Cela est très net en ce qui concerne le domicile, mais aussi à propos de la commune ou du pays de résidence. Le foyer est un symbole de continuité et d'ordre, d'intimité, de confort, de sécurité ou de refuge (Lewicka, 2011) qui sont des éléments qui semblent prendre plus d'importance avec l'âge. Par ailleurs, la durée de résidence dans le lieu en question augmente le sentiment d'appartenance (Anton et Lawrence, 2014), ce qui peut contribuer à cet effet lié à l'âge. La localisation des réseaux sociaux exerce aussi une influence certaine : en résumé, plus les contacts sociaux sont importants et plus les liens sont intenses dans l'espace observé, plus le sentiment d'appartenance est fort. Concernant

Figure 20: Attachement aux espaces (indicateur standardisé), selon le pays de résidence



Effectifs: 1589; Domicile $F=19,8$, Sig.=,000 ; Commune $F=12,7$, Sig.=,000 ; Agglomération transfrontalière NS ; Suisse du Nord-Ouest/Alsace/Bade-Wurtemberg $F=8,7$, Sig.=,000 ; Pays $F=22,0$, Sig.=,000

les variables sociodémographiques (hormis l'âge), les effets sont très différents d'un espace à l'autre et ne permettent pas de dégager des tendances fortes. Lewicka (2011) souligne que les effets des variables sociodémographiques sur l'attachement au lieu varient fortement selon les recherches, en raison probablement d'effets sous-jacents.

L'agglomération trinationale de Bâle est l'espace auquel les individus sont le moins attachés. Malgré l'importance des relations transfrontalières, l'agglomération transfrontalière n'a pas le même statut que la commune ou que le pays de résidence dans la constellation des lieux signifiants pour les individus: le degré d'attachement y est plus faible. Relevons malgré cela que la majorité des individus sont attachés à cet espace, ce qui est en soi déjà un résultat intéressant: environ 73% des habitants de l'agglomération transfrontalière y sont attachés, dont 20% très fortement. L'attachement à l'agglomération est sensiblement le même dans les trois parties de celle-ci et semble très important, à la différence de la région de l'Øresund par exemple, où, si les Suédois sont très attachés à cet espace transfrontalier (environ 80%), seuls un tiers des Danois éprouvent de l'attachement (Bucken-Knapp, 2001). De plus, même si nous ne disposons pas de données comparables, l'attachement observé à Bâle apparaît bien plus intense que dans d'autres régions transfrontalières suisses telles que Genève, le Tessin, l'Arc jurassien, voire dans d'autres régions européennes comme le relève Paasi (2003, 480): «*Current cross-border regions are often units that have emerged rapidly from the desks of planners, politicians or business coalitions [...] not from long historical regionalization processes and the daily struggles of citizens*».

Les facteurs individuels sociodémographiques sont peu déterminants dans l'attachement à l'agglomération (tableau 24). Pour les personnes qui ont grandi à proximité de la frontière, la socialisation avec l'agglomération s'est faite au fil des années, au contraire des personnes qui ont grandi hors de la région transfrontalière (mais dans l'un des trois pays) et qui ont souvent moins de liens affectifs avec l'agglomération transfrontalière. On pourrait y voir comme une certaine réticence parmi les personnes venant du reste du pays à trahir «leur» pays, à créer des liens au-delà des frontières, éléments que les «locaux» ou les personnes qui viennent de l'étranger ne ressentent pas ou moins. La dimension sociale dans l'attachement a aussi une influence. Le fait d'avoir au moins un de ses meilleurs amis qui vit de l'autre côté de la frontière contribue également à un plus fort attachement, de même que la fréquence des rencontres avec des amis de l'autre côté de la frontière.

Tableau 24 : Régression linéaire : Attachement à l'agglomération trinationale

	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	0,59	***
Homme	0,03	,06*
25-44 ans	-0,01	-,02
65 ans et plus	0,03	,05
Personne seule	0,03	,05
Famille monoparentale	-0,01	-,01
En couple, sans enfant	-0,01	-,01
Pas de formation post-obligatoire	-0,08	-,07**
Formation de niveau tertiaire	0,01	,02
Bas revenus	0,01	,01
Revenus élevés	0,02	,03
Actifs	0,01	,02
A changé de commune de domicile lors des 5 dernières années	-0,02	-,03
Lieu de l'enfance : national (hors local)	-0,09	-,14***
Lieu de l'enfance : dans un des pays frontaliers	-0,04	-,03
Lieu de l'enfance : dans le reste de l'Europe ou du monde	-0,03	-,03
Présence d'amis de l'autre côté de la frontière	0,06	,08**
Fréquences des rencontres avec des amis dans les pays voisins	0,09	,09**
Effectifs : 1 417 ; R ² =,039 ; Sig. =,000		

Quel rôle joue le fait d'être frontalier dans l'attachement ? À l'aide d'une analyse bivariée, il semble qu'en France, les frontaliers soient effectivement plus attachés à l'agglomération que les actifs non frontaliers. En revanche, les non-actifs sont

encore plus attachés. Les mêmes tendances apparaissent en Allemagne, mais sont considérées comme non significatives. Cependant, lorsque les autres variables sociodémographiques sont prises en compte, le statut de frontalier n'apparaît plus comme déterminant. Ainsi, il n'est pas nécessaire de travailler de l'autre côté de la frontière pour être attaché à l'agglomération, ce qui s'observe également en Suisse. En Allemagne et en France, l'âge joue un rôle important : les plus jeunes en Allemagne sont moins attachés et, en France, les plus âgés le sont davantage⁹⁸. Cet aspect est assez étonnant puisque, pour les plus âgés, en France et en Allemagne, le souvenir de la guerre est encore présent, comme en témoignent certains commentaires d'anciens combattants (voire d'anciens prisonniers de guerre) notés sur les questionnaires.

Moi disons, ou l'Allemagne, quand j'avais autour de 20 ans, j'avais parfois le problème, des familles où les copains, les parents qui étaient soit alsaciens, français soit français-français refusaient absolument de mettre les pieds en Allemagne à cause de la 2^e guerre mondiale. Pour eux les Allemands c'est tous des nazis, ils en ont souffert... c'était un clivage total. Tandis que ceux d'avant ma génération, et bien ceux-là n'allaient pas en Allemagne, c'était jusque dans les années..., même après, pour eux c'était pas bien, l'Allemagne, c'était vraiment les nazis. (Claude, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalier)

Lorsque les trois pays sont pris en compte ensemble, le fait d'avoir ses meilleurs amis de l'autre côté de la frontière exerce une influence qui cependant ne se retrouve ni en France ni en Allemagne dans des modèles nationaux de régression linéaire. La fréquence des activités sociales à l'étranger, en Suisse principalement, est suffisante pour créer de l'attachement. En revanche, en Suisse, l'influence des meilleurs amis sur l'attachement est plus déterminante. Cela illustre des processus de socialisation à la frontière différents entre la Suisse et les deux autres pays. Pour les Suisses, les occasions de se rendre de l'autre côté de la frontière se limitent en grande partie aux activités de visite des amis ou des connaissances ; peu d'entre eux « sortent » en Allemagne ou en France. Le fait d'avoir grandi dans la région, d'être un homme, de vivre seul et d'avoir une formation post-obligatoire sont d'autres modalités qui augmentent significativement l'attachement parmi les Suisses.

Quant à l'attachement aux autres espaces, le fait d'être frontalier signifie souvent être moins attaché que les non-frontaliers, y compris à la commune de résidence et au domicile. La différence la plus frappante concerne l'attachement au Bade-Wurtemberg et à l'Allemagne de la part des frontaliers allemands et l'attachement à l'Alsace et à la France de la part des frontaliers français par rapport aux non-frontaliers. Comme nous l'avons vu auparavant, une partie des frontaliers viennent d'autres régions allemandes ou françaises. L'effet est avant tout dû à une question de provenance, surtout en

⁹⁸ Les personnes les moins formées sont aussi moins attachées à l'agglomération transfrontalière dans ces deux pays.

France. Ainsi, vivre à cheval entre deux pays contribue à diminuer l'attachement aux espaces nationaux et régionaux. Pour certains enquêtés rencontrés, comme Aurélie, Claude et Julien, qui pratiquent intensément le territoire transfrontalier, être du Pays des Trois-Frontières semble signifier une mise au second plan de l'attachement à la France ou, du moins, le développement d'attaches multiples. À l'échelle de l'agglomération, 16% des habitants se déclarent plus attachés à celle-ci qu'à leur pays de résidence, et 41,7% sont autant attachés à l'un et à l'autre. Ainsi, même si l'attachement à l'agglomération transfrontalière est plus faible que celui qui concerne les autres espaces, et ce pour une majorité de la population, l'agglomération n'en représente pas moins un espace de référence important. Dans l'agglomération genevoise, à partir de données un peu différentes, 12% des habitants (8% des Suisses et 16% des Français) considèrent l'agglomération transfrontalière comme l'espace (ou l'un des espaces) auxquels ils se sentent appartenir le plus.

Si l'on revient à l'agglomération bâloise, dans les parties française et allemande, la part des personnes plus attachées à l'agglomération transfrontalière qu'à leur pays est plus grande : un quart de la population du premier pays et un cinquième du second. Les différences entre frontaliers et non-frontaliers sont fortes, surtout en France où 38% des frontaliers sont plus attachés à l'agglomération qu'à leur pays de résidence, contre 12% des actifs non frontaliers.

Moi je me sens assez proche, d'une culture suisse même et bâloise [...]. Sur la frontière, on est mélangé. Et mon centre d'intérêt, au niveau culturel, tout ça, je me sens bien, très proche des Bâlois, en général [...]. Avec Bâle, je vois quasiment pas de frontières. C'est vraiment ma ville. Je me sens en banlieue de Bâle, mais même pas dans la banlieue française. C'est vraiment ma cité Bâle. (Claude, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalier)

L'attachement à l'agglomération trinationale est également fort à Bâle même où près de 20% de la population y est plus attachée qu'à la Suisse, même s'il n'y a pas de travailleurs frontaliers. La part plus importante des étrangers contribue à ce résultat : ceux-ci sont en général plus nombreux à être plus attachés à l'agglomération qu'à leur (nouveau) pays de résidence. Il est vrai que le contact avec l'agglomération est pris sur une base quotidienne, alors que le lien avec le pays de résidence peut être plus abstrait pour certains. D'une manière générale, s'il n'y a que peu de différences dans l'attachement à l'agglomération transfrontalière entre les secteurs urbains et périurbains en France et en Allemagne, en Suisse, l'attachement diminue avec la distance aux pays voisins. Pour les habitants des zones périurbaines suisses, l'espace transfrontalier occupe une place moins importante dans la constellation des lieux auxquels ils sont attachés. Le contact avec le «transfrontalier» se fait moins fréquemment, surtout pour ceux qui ne se rendent que peu de l'autre côté de la frontière, voire peu à Bâle, le cœur de cet espace.

7

PRÉFÉRENCES EN MATIÈRE DE LOCALISATION TERRITORIALE

Pour conclure sur les réseaux sociaux et sur les attitudes spatiales, intéressons-nous aux préférences en matière résidentielle (tableau 25). Les attitudes relatives au type de territoire ou au type de logement dans lequel les individus souhaitent habiter ou non donnent accès à de nombreuses informations sur leur manière d’appréhender les territoires et sur leur mode de vie (Thomas, 2013).

Parmi les habitants de l’agglomération, ce sont les villages proches de la ville qui sont plébiscités comme lieu de résidence. Ils permettent un accès à la nature, représentent un lieu sûr dans l’imaginaire collectif, notamment pour l’éducation des enfants, et ils offrent plus de possibilités d’accession à l’habitat individuel et à la propriété que les villes. Ce point est crucial : 61 % d’entre eux considèrent que le logement individuel (surtout), voire mitoyen, est la forme d’habitat qu’ils préfèrent. Les familles avec enfant(s) sont beaucoup plus nombreuses à considérer l’habitat individuel comme idéal que les personnes seules (environ cinq fois plus), mais aussi que les autres formes de ménages. Les hommes les apprécient également davantage, de même que les moins de 64 ans. Quentin décrit bien ci-dessous ces éléments qui font de ce type de territoire un lieu idéal pour beaucoup.

On va dire que c’est, étant donné la situation familiale, je pense que c’est le lieu idéal où je suis, un grand village avec plein d’infrastructures, etc., et ce genre de chose. Je veux dire. La vie en ville, avant d’avoir une famille, j’aurais préféré vivre à Bâle, on va dire. Maintenant avec une famille, je préfère qu’on soit dans un village. [...] je pense qu’élever ma fille dans un village c’est pas mal, ça lui permet de pouvoir sortir avec ses amis, de faire du vélo, d’aller dans la nature, etc. ce genre de choses. Pour moi, on va dire, avoir une maison, c’est aussi pas

mal, de ne pas être tributaire de son voisin d'en dessus, d'en dessous, d'à côté. C'est pas mal, ce n'est pas se soucier. Oui je fais du bruit, oui c'est minuit et demi, etc. Vraiment, inviter des gens à la maison, sans se soucier de ce genre de chose. Je pense que c'est un confort assez agréable. (Quentin, 30 ans, Sierentz (FR), frontalier)

Tableau 25 : Lieu et type de logement idéal, selon le pays de résidence

	Allemagne	France	Suisse	Total
Le centre d'une grande ville	5,9 %	7,3 %	11,9 %	9,9 %
Un quartier extérieur ou la périphérie d'une grande ville	8,7 %	5,5 %	20,9 %	16,3 %
Une petite ou moyenne ville	41,1 %	24,2 %	23,0 %	27,6 %
Un village proche de la ville	39,6 %	42,4 %	36,0 %	37,5 %
Un village à la campagne	4,6 %	20,6 %	8,2 %	8,6 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Effectifs : 1 591 ; $\chi^2 = 121,83$; V. = ,20 ; Sig. = ,000				
Logement individuel	71,8 %	82,5 %	53,6 %	61,1 %
Logement collectif, style ancien	8,5 %	3,0 %	18,1 %	14,1 %
Logement collectif, style moderne	19,6 %	14,5 %	28,3 %	24,7 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Effectifs : 1 577 ; $\chi^2 = 79,96$; V. = ,16 ; Sig. = ,000				

Cependant, l'attrait du village est nécessairement lié à sa position à proximité des axes de transport. Le village à la campagne n'est lui mentionné que par 8,6 % des enquêtés. Si Laurent, apiculteur, et Sébastien, qui apprécie très fortement le calme et l'accès à la nature, s'en accommode(raie)nt parfaitement, la plupart des individus déplorent le manque d'accessibilité. Contrairement aux villages éloignés, ceux situés à proximité des axes de transport permettent une certaine « spontanéité », à la fois par leurs infrastructures propres et par leur proximité (relative) des grands centres.

Les quartiers extérieurs ou la périphérie d'une grande ville représentent une alternative intéressante (16,3 %). Si, pour les villages mentionnés auparavant, l'accès se fait en grande partie par les transports privés, la première couronne – notamment autour de Bâle – est aussi largement accessible par les transports publics. Le réseau de trams et de S-Bahn dessert de nombreuses communes de la région bâloise. Les mêmes qualités que l'on trouve dans les quartiers périphériques sont mises en avant par Aurélie pour décrire Saint-Louis, une petite ville (27,6 %). Pour elle, avoir accès facilement à sa voiture et vivre au calme sont des caractéristiques très importantes. Pour autant, elle ne serait pas prête à quitter la ville entièrement. Les propriétés du suburbain ou de la petite ville lui conviennent parfaitement. Saint-Louis, et notamment

ses nombreux quartiers de villas, offre ainsi ce mélange entre ville et commune suburbaine. Claude, qui habite dans un quartier de la ville, à quelques encablures de la frontière, a choisi cette localisation spécifique :

Ici, on est verni [avec la localisation et l'offre en transports publics]. On est à côté de la frontière. On a aussi acheté en conséquence. On voulait jamais aller... j'ai jamais voulu quitter Bâle. Enfin, l'agglomération, la grande agglomération. J'ai pas mal de copains qui sont allés habiter dans le Sundgau, car c'est moins cher qu'ici. Ils ont acheté des trucs là-bas. Plus grands, ils ont investi là-bas. Moi je me suis dit que je restais le plus près de la frontière. C'est un choix dès le départ. (Claude, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalier)

On retrouve de tels quartiers à Weil am Rhein, à Lörrach et à Bâle. De ce point de vue, la villa urbaine est un bien particulièrement apprécié, qu'il s'agisse de maisons dans des quartiers privilégiés, comme sur le Bruderholz, mais aussi des maisons jumelles ou d'ouvriers, plus modestes, comme à Hirzbrunnen: 25% de la population souhaiterait à la fois vivre en ville et dans une maison individuelle. Étonnamment, le centre-ville est relativement peu désigné comme lieu de résidence idéal (10%). Pourtant, la plupart des individus, bâlois ou non, semblent plutôt apprécier le cœur de la métropole, mais apparemment pas pour y habiter. Anja, au contraire, ne se verrait pas habiter ailleurs. Être à proximité de tout, entreprendre des activités de manière spontanée, se déplacer à pied, etc. : il s'agit pour elle d'éléments cruciaux. Habiter dans un (petit) appartement ne la dérange pas du tout par ailleurs. Environ 40% de la population privilégierait ce type de logement, de préférence dans des immeubles modernes (25%).

J'habite volontiers en ville, où tu sais que tu peux rentrer en vingt minutes à la maison à pied. Donc c'est à peu près la même chose, que ce soit Lörrach, Huningue ou Bottmingen, il y a dans tous les cas les mêmes désavantages : j'aurais besoin de plus de temps pour aller en ville. C'est vraiment quelque chose que je trouve super à la Voltaplatz, je suis directement au bord du Rhin, à 10 minutes de l'aéroport, à 10 min de la gare centrale ou de Badischer Bahnhof. Et en cas de besoin, au Carnaval ou dans d'autres situations, je peux simplement rentrer à la maison, ou quand j'en ai envie. C'est une autre chose quand on habite à Liestal. (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

[Mon lieu de vie idéal ?] Strasbourg. Pour sa culture, sa vie. Parce que je l'ai un peu connue aussi. J'irais plutôt dans des centres un peu vivants. Un grand appartement, super bien, au centre. Je sais pas, on a plus envie de se retirer dans un... on a plus envie de vie autour de soi. C'est d'être à la portée de tout, n'importe quand. Sans être obligé de dire, je vais là, mais faut que je programme tout ça. (Nicole, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Les personnes favorisant ces aspects urbains sont les plus de 44 ans, les personnes seules, bien formées et qui disposent de hauts salaires. Relevons que les préférences

individuelles évoluent fortement selon les étapes du parcours de vie. Cela se traduit également par un souhait plus marqué par les plus âgés de vivre en appartement : ils sont près de deux fois plus nombreux que les 25-44 ans à vouloir vivre dans un tel logement.

Les choix mentionnés renvoient largement à la structure territoriale du lieu où résident les enquêtés. Ainsi, les Français mentionnent avant tout des villages proches de la ville (42 %), mais aussi la campagne (20 %), et sont 82 % à préférer l'habitat individuel. Les Allemands plébiscitent les petites et moyennes villes (39 %), Weil am Rhein et Lörrach entrant par exemple dans cette catégorie, ainsi que les villages proches de la ville (41 %). Les Suisses sont plus tournés vers l'urbain, qu'il s'agisse de centre-ville (12 %), de quartiers extérieurs (21 %), voire de plus petites villes (23 %), même si les villages proches de la ville récoltent 36 % d'avis positifs. Ces résultats reflètent également la configuration du territoire enquêté en Suisse : du plus urbain (Bâle) aux villages situés hors des grands axes, comme Blauen ou Dittingen. Les Bâlois sont quant à eux seulement 8 % à rêver d'une vie dans un village.

7.1 QUELLE CONCORDANCE ENTRE LOCALISATION/LOGEMENT IDÉAL ET RÉEL ?

Ces derniers résultats suggèrent que la plupart des individus habitent dans une localisation et un logement qui correspondent à leurs attentes. Dans les entretiens qualitatifs, le même constat peut être fait, et ce même si certains déclarent que, dans le futur, leurs attentes se modifieront en raison de changements dans leur situation : arrivée d'un enfant, départ à la retraite, mise en ménage, etc. Existe-t-il néanmoins des franges de la population qui n'auraient pas accès au type de logement ou de localisation souhaité ?

Les deux tiers des habitants de l'agglomération bâloise habitent dans un endroit qui correspond à leurs attentes (tableau 26). Cette part est plus élevée en Allemagne et en France qu'en Suisse, où 28,5 % des habitants souhaiteraient résider dans une localisation moins urbaine et 9,5 %, plus urbaine. Concernant le type de logement, près de trois quarts des enquêtés occupent le type de logement qu'ils souhaitent, et ce dans les trois pays. Parmi ceux qui souhaiteraient résider dans un autre endroit, c'est l'habitat individuel qui est préféré (16 %) par rapport à l'habitat collectif (9 %). En France, alors que près de 70 % de la population réside déjà dans une maison individuelle, 20 % supplémentaires – des Français qui ne résident pas encore dans une villa – souhaitent le faire. L'idéal de la maison individuelle semble donc très fortement ancré dans l'imaginaire collectif des Français de la région.

À y regarder de plus près, c'est surtout dans le secteur de Saint-Louis, de Bâle et dans la première couronne suisse que les individus résident le moins dans l'environnement qu'ils souhaitent. À Saint-Louis, 22 % souhaiteraient vivre dans une localisation moins urbaine et 12 %, dans le centre d'une grande ville. Notons

que dans ce secteur habitent de nombreux individus arrivés récemment de toute la France, notamment des frontaliers, qui sont moins convaincus de leur localisation actuelle. À Bâle, 45 % de la population préférerait, dans l'idéal, une localisation hors d'une grande ville, sans pour autant renoncer à l'urbain : 38 % des habitants déclarent vouloir résider dans une petite ou une moyenne ville⁹⁹. Des résultats quasiment similaires ont été obtenus parmi les habitants du centre de Genève, ce qui indique que ce constat n'est pas spécifique à Bâle (Thomas *et al.*, 2011).

Le type de logement pose moins de problèmes, et les différences entre les secteurs sont également moins marquées. Saint-Louis se distingue à nouveau, notamment du secteur périurbain français. Alors que dans ce dernier secteur, près de 80 % des enquêtés vivent dans le type de logement qu'ils souhaitent, à Saint-Louis, cette part n'est que de 68 %. Près de 30 % des habitants de Saint-Louis souhaiteraient vivre dans une villa. Alors que le décalage entre le lieu de vie et la localisation idéale semble être d'abord un problème urbain, l'écart entre le logement habité et le logement rêvé paraît moins marqué par le type de territoire.

Tableau 26 : Décalage entre lieu/type de logement idéal et réel, selon le pays de résidence

	Allemagne	France	Suisse	Total
Préférerait une localisation plus rurale	7,1 %	14,0%	28,5 %	21,8 %
Localisation adaptée	78,0%	73,2%	61,9%	67,0%
Préférerait une localisation plus urbaine	14,9%	12,8%	9,5 %	11,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Effectifs : 1 576 ; $\chi^2 = 83,5$; V. = ,16 ; Sig. = ,000				
Préférerait une maison	16,9%	20,0%	15,9%	16,6%
Logement conforme aux attentes	72,4%	74,5%	75,3%	74,5%
Préférerait un appartement	10,7%	5,5%	8,8%	8,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Effectifs : 1 547 ; NS				

Qui sont les individus souhaitant vivre dans d'autres lieux ? Les variables sociodémographiques classiques ne permettent pas véritablement de comprendre les différences entre les individus. Certes, les personnes avec de hauts revenus vivent plus souvent dans le type de logement qu'ils préfèrent, de même que les familles avec enfant(s), contrairement aux jeunes et aux actifs. Cependant, lorsqu'on observe la localisation idéale, on constate que les personnes bénéficiant de hauts revenus

⁹⁹ Il est toutefois possible qu'une partie des Bâlois ne considèrent pas leur ville comme une grande ville et que ce plébiscite pour les petites ou moyennes villes ne soit pas la marque d'un désamour pour Bâle.

présentent une probabilité plus forte de souhaiter idéalement vivre dans un autre lieu. Le statut économique des individus n'aurait ainsi qu'assez peu d'influence. D'autres contraintes, actuelles ou futures, professionnelles ou familiales, semblent en avoir davantage dans le choix du domicile (Thomas, 2013). Par ailleurs, relevons que le fait d'être frontalier ou non n'apporte pas d'explication supplémentaire pour la compréhension du décalage entre localisation/logement souhaité et réel. Cela nous conduit à penser que la situation est largement moins tendue que dans l'agglomération transfrontalière genevoise, où des processus de relégation vers la périphérie sont à l'œuvre, notamment pour des personnes ne percevant pas de revenus suisses (Thomas *et al.*, 2011). La densité plus faible dans les régions française et allemande permet dans une large mesure aux habitants, frontaliers et non-frontaliers, de trouver un lieu de vie qui répond en grande partie à leurs attentes, malgré le prix de l'immobilier élevé en raison de la proximité avec la Suisse. En Suisse, il est possible qu'une partie des résidents du secteur suburbain préfèrent habiter à Bâle. Même si la commune bâloise fait face à une pénurie de logements et que les prix de l'immobilier sont élevés, les préférences des habitants de la région traduisent plutôt une attirance vers une moins grande densité que de massifs mouvements contraints vers la périphérie.

Les préférences sont donc largement individuelles et peu influencées par les caractéristiques sociales. Les contraintes qui pèsent sur les choix des individus, qu'elles soient financières, familiales ou professionnelles, appellent souvent des solutions qui, pour n'être pas idéales, tiennent toutefois compte de tous ces facteurs. Il reste que dans la plupart des cas, les habitants de l'agglomération vivent dans des lieux adaptés à leurs préférences.

7.2 LIEUX REPOUSOIRS

Habiter dans un endroit qui n'est pas celui auquel on aspire est une chose dont on peut s'accommoder. Près de trois quarts des individus qui ne résident pas dans le type de lieu qu'ils préfèrent sont néanmoins attachés à leur commune. En revanche, il existe des lieux dans lesquels ils ne souhaitent absolument pas habiter (tableau 27).

Les lieux mentionnés renvoient soit à des villes/villages bien précis (Bâle, par exemple) soit davantage à des catégories de lieux (zones industrielles, grandes villes, villages, etc.). Relevons toutefois que les localisations situées dans les pays voisins sont les plus mentionnées comme lieux «repoussoirs». Ajoutons que 7,8%¹⁰⁰ des habitants de l'agglomération préfèrent éviter tout ce qui se trouve de l'autre côté de la frontière. D'autres sont plus spécifiques: ainsi, 38% des Suisses et des Allemands ont évoqué de manière générale la France ou l'Alsace comme lieux repoussoirs. Nous reviendrons sur les dispositions à la mobilité résidentielle transfrontalière dans le chapitre VIII (section 5.2).

¹⁰⁰ Ces pourcentages sont indicatifs, car calculés à partir de questions ouvertes et de données non pondérées.

Tableau 27: Lieux repousseurs, selon le pays de résidence

	Allemagne	France	Suisse	Total
Industriel	3,2%	3,2%	3,9%	3,6%
Grande ville	7,4%	4,4%	3,4%	4,4%
Village	4,8%	4,0%	6,4%	5,5%
Suburbain	2,1%	1,6%	8,0%	5,3%
Transfrontalier	3,2%	0,4%	12,5%	7,8%
Allemagne	-	19,1%	5,7%	9,3%
France	34,9%	-	40,3%	37,0%
Suisse	36,0%	34,3%	-	25,3%
Autres	1,1%	2,0%	2,1%	1,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
<i>dont Bâle</i>	<i>31,7%</i>	<i>30,3%</i>	<i>17,0%</i>	<i>23,1%</i>
<i>dont Saint-Louis</i>	<i>3%</i>	<i>17%</i>	<i>4%</i>	<i>7%</i>
<i>dont Mulhouse</i>	<i>6%</i>	<i>13%</i>	<i>4%</i>	<i>7%</i>
<i>dont Weil am Rhein</i>	<i>7,4%</i>	<i>2,4%</i>	<i>3,9%</i>	<i>3%</i>

Bâle fait partie des lieux le plus souvent mentionnés dans notre enquête comme lieux repousseurs, par 30% des Allemands et des Français et par 17% des Suisses. Si, pour les Allemands et les Français, le fait que Bâle se trouve de l'autre côté de la frontière joue un rôle dans ce rejet, la cité rhénane a aussi le défaut d'être une grande ville. Le bruit, le trafic, la pollution, la criminalité ou la diversité sociale sont mentionnés, mais aussi le manque de nature, la densité ou l'agitation propre aux grandes villes qui s'ajoutent à la réticence générale face à un déménagement transfrontalier. Une partie des Suisses vivant dans les zones suburbaines et périurbaines de l'agglomération préféreraient en effet éviter eux aussi à tout prix de vivre à Bâle. Les préférences résidentielles révèlent dans les attitudes des individus un profond antagonisme entre ceux qui aiment la «ville» et ceux qui la détestent. Le manque d'accessibilité automobile, la difficulté de stationner ou de circuler font partie des critères «repousseurs» pour une partie de ceux qui privilégient des modes de vie et des territoires centrés autour de l'automobile. Plus spécifiquement, plusieurs quartiers bâlois, comme Saint-Johann et certaines zones du Kleinbasel (Claraplatz, Kleinhüningen), sont souvent mentionnés parmi les zones peu appréciées. Les questions de sécurité, la grande proportion d'étrangers ou la présence de la prostitution (Kleinbasel) en font des quartiers que les habitants de la région préfèrent éviter. À ces éléments s'ajoutent également des critiques relatives au trafic automobile important qui passe à travers ces mêmes quartiers, notamment en provenance de France ou d'Allemagne, ou la présence d'usines. Ces éléments n'empêchent pas

les personnes qui y vivent et que nous avons rencontrées de les apprécier, comme Julia, Andreas et Christian. Si, pour certains, la présence d'étrangers (en grand nombre) est particulièrement problématique – cette critique revient souvent dans le questionnaire –, pour d'autres, elle est un signe de diversité sociale et de vie. Tous apprécient la diversité sociale et fonctionnelle de leur quartier, avec la présence de nombreux cafés, restaurants ou magasins, etc. Finalement, la question du coût de la vie revient aussi fréquemment : l'immobilier à Bâle, mais aussi le reste des prix sont considérés comme trop élevés et repoussent les individus. Pour les Français et pour les Allemands, c'est toute la Suisse qui est trop chère.

Les villes de Saint-Louis et de Mulhouse ont également très mauvaise réputation parmi les personnes enquêtées, en lien avec un sentiment d'insécurité ou une trop grande diversité sociale. Les Français se montrent plus critiques que leurs voisins : 17% des Français ne voudraient absolument pas vivre à Saint-Louis et 13% à Mulhouse. À Saint-Louis, le quartier de la gare ou certaines cités ont une mauvaise image. À Mulhouse, l'image générale de la ville n'est pas bonne, en plus de celle de certains quartiers ou banlieues plus spécifiquement.

Il y a des quartiers chauds, à Saint-Louis, il y a des quartiers qu'il faut mieux éviter. Mulhouse, j'en parle même pas. Mais c'est pas vraiment des endroits qui m'attirent. (Nicolas, 28 ans, Saint-Louis (FR), actif non frontalier)

Le manque de charme et l'esthétique générale de ces villes sont aussi évoqués. Saint-Louis est décrite comme « laide », « sans charme », « sans caractère » par certains habitants de la région, en plus d'être « sale » et « mal entretenue ». Par ailleurs, à Saint-Louis, le manque d'activité, d'offre de loisirs, de restaurants, etc., est aussi fréquemment mentionné dans les critiques : la ville est considérée comme une ville-dortoir. Un enquêté décrit Saint-Louis comme « une ville avec tous les inconvénients de la ville sans les avantages ».

En revanche, l'Allemagne suscite assez peu de remarques très négatives et ciblées. Weil am Rhein souffre un peu des mêmes problèmes que Saint-Louis concernant la criminalité ou le trop grand nombre d'étrangers (notamment le quartier de Friedlingen) et le manque d'attractivité générale (« inesthétique », « manque de charme », « impersonnel »). Lörrach est peu citée parmi les endroits « repoussants », alors qu'elle est plutôt fréquentée et donc connue par la population des trois pays (voir chapitre VII). Plus petite que Bâle, mais relativement vivante et charmante, mieux entretenue, la ville allemande semble plutôt appréciée.

Pour une partie de la population, ce sont plutôt les villages qui sont peu attractifs : 8% des Suisses les mentionnent, par exemple ceux situés dans l'Oberbaselbiet, et, pour les Français, ceux dans le Sundgau. La plupart des critiques renvoient aux problèmes d'accessibilité et aux qualités absentes qu'ils apprécient dans les villes, comme la proximité, l'activité (culturelle), la possibilité de vivre sans voiture, etc. Parmi les Suisses, les espaces suburbains sont aussi particulièrement peu appréciés.

Avant tout résidentielles, certaines communes accueillent également des zones industrielles ou commerciales importantes, comme à Birsfelden, Muttenz ou Pratteln, les plus mentionnées. Ces communes sont, pour certains, « sans identité » ou « sans visage » en raison de leur statut de ville-dortoir. La présence d'autoroutes et un trafic automobile important sont également déplorés. La combinaison de tous ces éléments fait qu'une partie de la population n'aime pas les territoires de ce type, issus d'une urbanisation récente, à l'architecture uniformisée, avec une mentalité supposée plus renfermée, des jardins (trop) bien tondu, etc.

Peut-être aussi la mentalité. Oui, ça peut être cela, quand tu as des jardins super bien entretenus. Je ne sais pas, quand on marche à travers Pratteln ou Muttenz, il n'y a que des maisons mitoyennes, c'est mort le soir, et en plus tu as le train qui passe à côté. Il y a quelque chose de triste, on n'a aucun échange avec le voisinage. (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Finalement, les zones industrielles ou celles à l'origine des nuisances sonores ou de la pollution (par exemple les autoroutes) sont également mentionnées. La présence de l'aéroport et les couloirs d'atterrissage et de décollage sont évoqués à plusieurs reprises pour expliquer la décision de ne pas habiter dans les communes environnantes (Hésingue, Hégenheim, Saint-Louis ou encore Allschwil). Mais c'est surtout la présence des usines chimiques qui déplaît à la fois dans les quartiers nord de Bâle, Saint-Louis et Weil am Rhein, mais aussi le long du Rhin, à Kaiseraugst ou Schweizerhalle, lieu d'un grave accident chimique en 1986. La région de Fessenheim en France, où se trouve une centrale nucléaire, fait partie également des destinations à éviter.

8

CONCLUSION

Le parcours de mobilité peut exercer diverses influences notables sur le mode de vie actuel ou sur les aptitudes à la mobilité. Une partie importante de la population, surtout parmi les Suisses, a déjà vécu dans d'autres pays ou d'autres régions. Les pays anglophones – les États-Unis et le Royaume-Uni – mais aussi la Suisse, l'Allemagne et la France sont des destinations prisées pour les habitants de la région. Ces expériences sont importantes pour la vie professionnelle, mais aussi pour le développement de compétences sociales, linguistiques et génériques (chapitre VIII).

S'intéresser au parcours de mobilité permet également de discerner des mobilités résidentielles transfrontalières ou, du moins, en direction des régions transfrontalières. Il est certes difficile d'évaluer la force et l'intensité des mobilités résidentielles transfrontalières à l'aide de nos données, mais on peut estimer que les déménagements transfrontaliers à l'échelle locale sont plutôt rares, même si des Suisses, notamment, résident en France et en Allemagne, tout en conservant un emploi en Suisse. En revanche, les Allemands et les Français qui résident en Suisse proviennent en général de régions plus éloignées. Il ne s'agit pas à proprement parler de mobilité résidentielle transfrontalière, mais plutôt de mobilité internationale. De plus, une partie non négligeable des frontaliers en France et en Allemagne proviennent de régions parfois éloignées de la frontière avec la Suisse, ce qui témoigne de l'attractivité de ces régions frontalières à proximité de la Confédération helvétique : ces individus se rapprochent de la Suisse pour y travailler, tout en conservant leur domicile dans leur pays d'origine. Un « proverbe » utilisé dans la région résume bien les intérêts financiers qu'ont les habitants à se jouer des frontières dans les différents domaines de la vie quotidienne : « *habiter en France, travailler en Suisse et consommer en Allemagne* ».

Les réseaux sociaux sont marqués par l'importance du niveau régional, voire local. La plupart des individus ont leurs amis et les membres de leur famille les

plus importants autour d'eux. Ainsi, plus de 50 % des habitants de l'agglomération transfrontalière ont au moins un de leurs meilleurs amis vivant à moins de 5 km. En fait, seuls 16 % n'ont pas d'amis qui vivent dans le périmètre de l'agglomération. Cette importance de la proximité est favorisée par la densité à Bâle, notamment, mais aussi par le réseau dense de villes dans la région. Il semble également que les réseaux familiaux sont moins déterminés par la distance et par la proximité : ils survivent davantage à l'éloignement. Quant aux fréquences des contacts face à face, elles suivent souvent un rythme hebdomadaire ou mensuel. Loin de se substituer aux contacts en face à face, les moyens de communication virtuels sont complémentaires et les remplacent seulement lorsque la distance devient trop importante : la fréquence des contacts est fortement impactée par la distance avec deux seuils importants à 5 km et 50 km. Finalement, les réseaux sociaux s'organisent différemment en fonction du type de territoire. À Bâle, si les individus ont plus d'amis significatifs à proximité, ils ne les voient pas nécessairement plus souvent que dans les autres parties de l'agglomération ; en revanche, ils ont plus d'activités sociales avec des connaissances diverses. Les réseaux sociaux des habitants de la ville se composent moins de liens forts, densément connectés entre eux, que de liens plus faibles mais plus nombreux.

La frontière a des effets spécifiques sur la spatialisation des réseaux sociaux. Son effet le plus fort et le plus flagrant est celui de barrière. En effet, peu d'individus ont des amis de l'autre côté de la frontière. En ce sens, celle-ci ajoute une forte « *distance dans la proximité* » (Groupe Frontière, 2004). Les relations sont également fortement asymétriques entre les pays. Si les Français, qui sont les plus nombreux à avoir des amis de l'autre côté de la frontière, sont principalement liés avec des Suisses, ces derniers ont proportionnellement peu de liens avec des Français. Les relations sont plus fortes entre les Suisses et les Allemands. En outre, les liens entre Français et Allemands semblent particulièrement faibles. Si la quantité des relations est largement et négativement influencée par la frontière, il n'en va pas de même de l'intensité des relations. Souvent liée au travail, la fréquence de rencontres n'est pas plus faible lorsqu'elles sont transfrontalières. À ce titre, les frontaliers occupent une position particulière dans ces réseaux transfrontaliers. Pour certains d'entre eux, cette position entraîne même un glissement de l'ancrage local par-delà la frontière, lorsque les attaches sont faibles au lieu de domicile. Les relations sociales transfrontalières ne se limitent pas aux meilleurs amis : de nombreux contacts ont lieu avec des connaissances ou des collègues. Même si pour les Français et pour les Allemands des activités régulières à Bâle sont plutôt communes, surtout avec des compatriotes, elles ne remplacent pas celles entreprises dans leur pays de domicile.

L'attachement aux lieux dans l'agglomération montre que les espaces de référence des individus sont très différents en fonction du lieu où ils se trouvent. L'Allemagne, la France, l'Alsace ou Bâle renvoient à des imaginaires très différents. Seul l'attachement très fort au domicile est semblable dans les trois pays. En Allemagne, la commune présente une importance particulière ; dans la partie française, c'est plutôt l'Alsace ; pour les Suisses, c'est le pays de résidence. Même s'il s'agit de l'espace

auquel les individus sont le moins attachés, l'agglomération transfrontalière occupe une place importante dans le cœur des habitants de la région. Les liens affectifs avec l'agglomération transfrontalière ne sont toutefois pas l'apanage des frontaliers. Les Suisses (surtout les Bâlois) mais aussi les Français et les Allemands non frontaliers y sont attachés. Être frontalier a en revanche d'autres effets sur l'attachement aux lieux : les frontaliers sont moins attachés à leur région de domicile ou à leur pays de domicile, car ils viennent souvent d'autres régions. D'ailleurs, un peu moins de 20 % des habitants de l'agglomération, surtout parmi les frontaliers, se déclarent plus attachés à l'agglomération qu'à leur pays de résidence.

Les préférences résidentielles des habitants de la région traduisent un profond antagonisme entre les urbains et ceux qui valorisent davantage des territoires et des modes de vie plus axés sur l'habitat individuel, la voiture, etc. Ces derniers sont d'ailleurs les plus nombreux dans l'agglomération, même si peu d'entre eux seraient prêts à renoncer totalement à la ville. La possibilité de se rendre facilement dans les centres urbains en voiture (voire en transports publics) est pour beaucoup vitale. D'une manière générale, les habitants de la région sont nombreux à résider dans le type de logement ou dans la localisation qu'ils considèrent comme idéale. Les forts processus de relégation et d'exclusion qui sont observés à Genève par exemple (Thomas *et al.*, 2011) ne semblent pas avoir cours dans la région. Ces décalages sont peu liés à la situation sociale ou économique des individus, mais semblent dépendre d'autres logiques plus importantes, qu'elles soient familiales, professionnelles ou relatives aux parcours de mobilité. Finalement, le tour d'horizon des lieux dans lesquels les habitants de l'agglomération bâloise ne souhaitent pas habiter permet de mettre en lumière certaines préférences individuelles pour la ville ou pour la campagne, etc., tout en soulignant aussi des enjeux particuliers propres à certains lieux. Mulhouse, Saint-Louis, voire certains quartiers de Bâle souffrent d'un grave déficit d'image et sont souvent considérés comme des lieux particulièrement repoussants, ce qui, pour une partie importante, renvoie simplement à leur localisation de l'autre côté de la frontière, aux différences de mentalité, de langue, de système politique, etc. Ces éléments seront traités plus précisément dans la partie consacrée aux dispositions à la mobilité résidentielle transfrontalière (voir chapitre VIII, section 5.2). Finalement, la prise en compte d'autres attitudes, relatives au choix modal (voir le chapitre VI ci-après), à la consommation et à la perception de la frontière (chapitre VIII), de même que les liens entre la maîtrise des langues ou les compétences sociales et l'engagement social et affectif, permettra de compléter les éléments présentés ici relatifs aux dimensions sociales et sensibles du mode de vie.

VI.
USAGE ET IMAGE DES MODES
DE TRANSPORT DANS L'AGGLOMÉRATION
TRANSFRONTALIÈRE

1

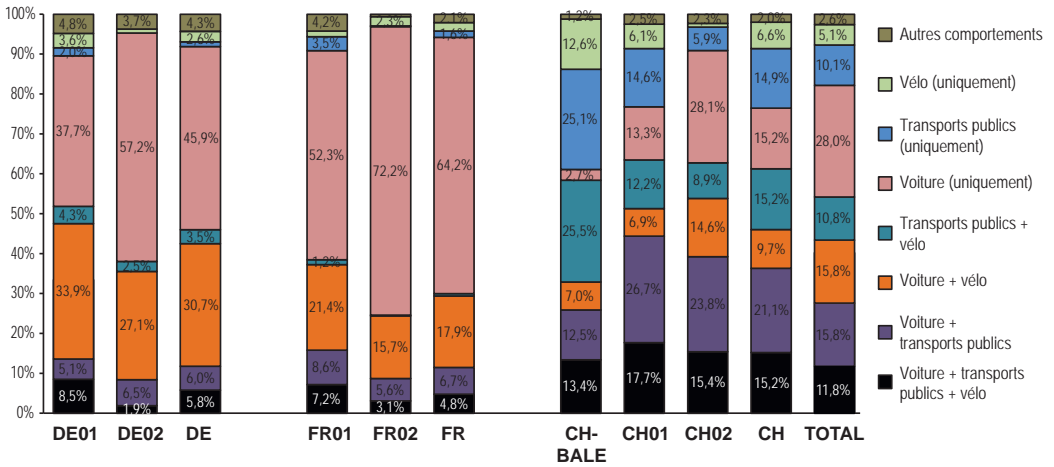
INTRODUCTION

La mobilité quotidienne a radicalement changé de visage au cours des deux derniers siècles. Alors que le XIX^e siècle avait vu l'avènement du train, l'automobile a marqué le XX^e siècle de son empreinte. Cette nouvelle mobilité, libre des contraintes des lignes de transport au niveau spatial et temporel, a modifié en profondeur l'organisation et les fonctions des villes, tant dans leur morphologie que dans le quotidien de leurs habitants (Wiel, 1999). Plus fondamentalement, c'est la définition même des villes – et certaines de ses caractéristiques telles que la densité, la centralité ou l'hétérogénéité – qui est remise en cause par ces nouvelles pratiques et par les formes urbaines qui émergent. L'étalement urbain questionne la gouvernance du territoire, ce dernier s'étendant au-delà des limites administratives de la ville-centre, voire au-delà des frontières cantonales et nationales dans le cas de Bâle. En termes écologiques, la mobilité, notamment automobile, soulève de nombreux défis en lien avec la pollution, le bruit ou la congestion. Ces enjeux se traduisent par des réponses politiques diverses, notamment en matière de report vers les modes alternatifs à la voiture, comme les transports publics ou la mobilité douce. Très présentes dans le canton de Bâle-Ville, les politiques en faveur de ces modes trouvent des échos moins positifs dans les autres parties de l'agglomération où les référentiels et les visions du territoire sont très différents (Jemelin et Kaufmann, 2008).

Ces dernières décennies ont vu l'avènement de nouveaux usages dans la mobilité, avec l'arrivée des nouvelles technologies, un nouveau rapport au temps de transport, le développement de mobilités hybrides (mobilité de longue-distance, birésidentialité, etc.), un redéveloppement du vélo en ville ou encore le développement de l'intermodalité et de la multimodalité¹⁰¹, tous éléments organisateurs des modes de

¹⁰¹ La multimodalité est à distinguer de l'intermodalité qui consiste à utiliser plusieurs modes de transport dans le même déplacement.

Figure 21 : Usage de plusieurs modes durant la semaine (multimodalité hebdomadaire), selon le pays et le secteur de résidence



Effectifs: 1609 ; Différences entre pays : $\chi^2=486,73, V=,389, Sig.=,000$; Différences entre secteurs: $\chi^2=752,5, V=,282, Sig.=,000$

vie et des politiques de transport. À ce sujet, le graphique introductif (figure 21) donne un aperçu des usages des modes de transport et notamment de la multimodalité dans l'agglomération transfrontalière.

Les comportements semblent très largement déterminés par le secteur et surtout par le pays de résidence. Les pratiques monomodales automobiles sont quasiment la norme en France, voire en Allemagne. En Suisse, en revanche, l'usage de modes alternatifs (transports publics, vélo) et les comportements multimodaux sont clairement plus fréquents. En Suisse, seuls 15,2% des habitants utilisent uniquement la voiture durant la semaine. À cela s'ajoutent des utilisateurs exclusifs de transports publics (15%) et du vélo (6,6%). À Bâle en particulier, 25% des habitants combinent vélo et transports publics pour leurs déplacements hebdomadaires et 13% y ajoutent la voiture.

2

LA VOITURE

Le centre de l'agglomération bâloise est-il un terrain inadapté à la voiture ? C'est l'impression qui ressort des premières analyses ci-dessus, mais c'est surtout un élément particulièrement marquant des entretiens. Peut-on pour autant se passer de ce mode de transport dans l'agglomération ?

À Bâle, la voiture est considérée comme encombrante¹⁰² : plus de 5 % des qualificatifs utilisés pour décrire l'automobile renvoient aux problèmes de stationnement, aux bouchons ou plus largement à l'inadaptation de la voiture en ville. En revanche, dans le reste du Dreiländereck, la voiture est à l'évidence regardée comme moins encombrante. Dans les trois pays, plus le territoire est dense et proche du cœur de l'agglomération, plus l'encombrement lié à l'automobile est décrit comme prégnant. Une rapide comparaison avec d'autres villes de tailles comparables montre que cet aspect ne se retrouve pas dans les mêmes proportions. À Strasbourg (ville-centre), par exemple, l'encombrement de la voiture ne compte que pour environ 2 % des adjectifs. Dans une autre étude menée dans quatre agglomérations suisses, la voiture est rarement décrite comme encombrante ; seule la situation à Genève approche celle observée à Bâle¹⁰³. Ces éléments montrent que le trafic et la place utilisée par la voiture au cœur de l'agglomération déplaisent particulièrement : nous y reviendrons par la suite.

¹⁰² Sur le fondement des travaux de Kaufmann *et al.* (2010) sur le choix modal et plus particulièrement sur l'image des modes, il a été demandé aux enquêtés de décrire la voiture, le vélo et les transports publics à l'aide de trois qualificatifs. Ces qualificatifs ont été regroupés ensuite en une vingtaine d'adjectifs, utilisables de manière quantitative.

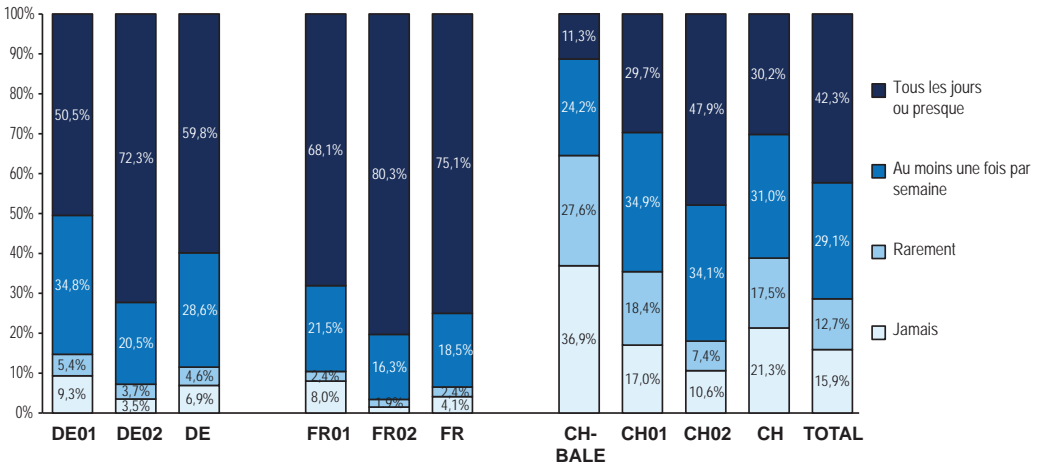
¹⁰³ EMD 2009, Strasbourg et Bas-Rhin, ADEUS et Enquête sur le choix modal des actifs motorisés (Berne, Lausanne, Genève, Yverdon), 2011, LaSUR, traitements personnels.

2.1 QUEL USAGE DE LA VOITURE ?

La voiture reste structurante de la mobilité de la région, malgré l'idée d'encombrement que nous venons d'évoquer (figure 22) : 42,3 % des habitants de l'agglomération bâloise l'utilisent tous les jours¹⁰⁴. Néanmoins, les différences sont flagrantes selon le lieu de vie. À Bâle, la part des conducteurs quotidiens est de 11 % (le minimum) contre 80 % dans le secteur français périurbain (le maximum). Si la relation négative entre la densité/centralité et l'usage de la voiture s'observe à la fois à l'échelle de l'agglomération et à l'échelle nationale, force est de constater que les différences entre territoires nationaux sont très marquées également. En Suisse, la part des utilisateurs quotidiens se situe *grosso modo* entre 11 % et 50 %, en Allemagne entre 50 % et 70 %, et en France entre 70 % et 80 %. Ces écarts révèlent une appréhension largement différente de la mobilité dans les trois pays.

Si l'on constate des fortes différences spatiales quant à l'utilisation de la voiture, les facteurs sociodémographiques ont également une influence sur l'usage de ce mode (tableau 28). Ainsi, les hommes l'utilisent plus fréquemment. C'est parmi les Suisses que les hommes utilisent le plus fréquemment la voiture : en termes relatifs, il y a 15 points de différence entre les hommes et les femmes en ce qui concerne l'utilisation quotidienne ou au moins une fois par semaine. En Allemagne, voire en France, les différences de genre sont moins marquées : tous utilisent un peu plus la voiture.

Figure 22 : Fréquence d'utilisation de la voiture, selon le pays et le secteur de résidence



Effectifs: 1610 ; Différences entre pays : $\chi^2=221,78$, $V=.26$, $\text{Sig}=.000$; Différences entre secteurs: $\chi^2=441,05$, $V=.31$, $\text{Sig}=.000$

¹⁰⁴ Il s'agit uniquement de l'utilisation de la voiture en tant que conducteur (pour des analyses sur l'utilisation de la voiture en tant que passager, voir Dubois, 2017b).

L'âge met en évidence des profils différents d'utilisation de la voiture. À l'échelle de l'agglomération, ce sont les moins de 45 ans qui conduisent le moins, surtout à Bâle. Une tendance similaire a été observée dans les cantons de Vaud et de Genève (Munafò *et al.*, 2015), où les jeunes ont tendance à passer de plus en plus tardivement leur permis de conduire pour diverses raisons : écologiques, financières ou parce que la voiture n'est plus nécessairement indispensable dans les centres urbains. Dans l'agglomération bâloise, l'automobile est également moins fréquemment utilisée par les plus âgés ; la part des non-conducteurs est la plus grande chez les 65 ans et plus. Ces éléments renvoient aux discussions sur la motilité et la diminution de certaines compétences avec l'âge. Des différences peuvent toutefois être observées entre les pays quant à la relation âge-utilisation de la voiture. Si, en Suisse, les jeunes utilisent moins la voiture que les 45-64 ans, ce n'est pas le cas en France et en Allemagne où la fréquence de conduite est comparable entre ces deux classes d'âge, voire plus importante pour les plus jeunes. À y regarder de plus près, les 25-44 ans vivant dans le secteur périurbain suisse ont des comportements similaires aux jeunes Allemands et aux jeunes Français¹⁰⁵. Ainsi, au-delà d'une simple question de génération, apparaissent également d'autres éléments relatifs aux « cultures de mobilité » nationales, à la densité, à l'offre alternative, etc.

Tableau 28 : Régression linéaire : Fréquence de l'utilisation de la voiture

	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	0,55	***
25-44 ans	-0,06	-,07*
65 ans et plus	0,01	,01
Homme	0,05	,05*
Personne seule	-0,16	-,15***
Famille monoparentale	-0,01	-,01
En couple, sans enfant	-0,08	-,09**
Bas revenus	0,01	,01
Revenus élevés	0,01	,02
Pas de formation post-obligatoire	-0,05	-,03
Formation de niveau tertiaire	-0,03	-,03
Actifs	0,04	,04
Effectifs : 1 552 ; R ² = ,022 ; Sig. = ,000		

Les usages de la voiture se distinguent également en fonction du type du ménage. Ce sont les familles (biparentales ou monoparentales) qui utilisent le plus ce mode

¹⁰⁵ Notons par ailleurs que dans les villes de Weil am Rhein et Saint-Louis, les jeunes ne sont pas non plus les plus grands conducteurs. Les faibles effectifs présents dans l'échantillon nous incitent toutefois à la prudence dans ces conclusions.

de transport. Avoir des enfants est un facteur important pour expliquer l'usage de la voiture : en termes relatifs, on note près de 20 points d'écart entre les personnes avec enfant(s) et celles sans enfant, concernant l'utilisation de la voiture au moins une fois par semaine (ou plus). Le lien entre la présence d'enfants et l'utilisation d'une voiture semble plus fort en Allemagne et en France, où le territoire impose davantage le recours à l'automobile pour coordonner l'activité professionnelle avec les déplacements liés aux besoins des enfants. À Bâle en revanche, les familles avec enfant(s) s'organisent sans nécessairement recourir à la voiture tous les jours.

La formation ou le revenu ne permettent pas de distinguer d'effet sur l'utilisation de la voiture : les tendances sont différentes entre les trois pays. En Allemagne et en France, les personnes sans formation post-obligatoire conduisent en général moins fréquemment, de même que ceux qui disposent des plus hauts revenus. Ce deuxième aspect tient, en partie, aux frontaliers (voir ci-dessous). En Suisse, en revanche, ce sont les mieux formés qui conduisent le moins quotidiennement. Toutes fréquences confondues, en revanche, les mieux formés et les plus riches sont proportionnellement plus nombreux que les autres à utiliser une voiture de temps en temps. En filigrane de ces résultats, on trouve l'idée de multimodalité, où la voiture est utilisée uniquement quand elle est indispensable pour diverses activités ou destinations. En élargissant cette réflexion sur la voiture au potentiel de mobilité, on peut dire que ce n'est pas nécessairement avoir une voiture qui est important, mais de pouvoir en utiliser une si le besoin se fait sentir.

Pour compléter ces informations sur l'usage de la voiture, intéressons-nous plus spécifiquement à l'activité professionnelle. En France et en Allemagne, les non-actifs conduisent tendanciellement moins ; en Suisse, il n'y a pas de différences significatives. En outre, si le temps de travail n'a pas véritablement d'effet sur la fréquence d'usage de la voiture, le temps de trajet, lui, en a. Plus on habite loin de son lieu de travail, plus on utilise sa voiture, et ce jusqu'à un certain point, en l'occurrence 60 mn. Au-delà, la fréquence d'usage diminue. D'une manière générale, les pendulaires utilisent plus leur voiture que les personnes vivant et travaillant dans la même commune. Quant au lieu de travail, il influence fortement les comportements de mobilité : les individus travaillant à Bâle utilisent clairement moins la voiture que les autres (23 % de manière quotidienne) contre une part comprise entre 57 % pour ceux travaillant dans les autres pôles importants de l'agglomération et 75 % pour les communes rurales. Même lorsque cette analyse est réalisée sans les Bâlois, seules 33 % des personnes qui travaillent dans la cité rhénane utilisent la voiture de manière quotidienne, ce qui suggère un fort effet repoussoir de la ville pour ce qui est de l'utilisation de la voiture.

Découlant de cette réflexion sur le lieu de travail, il semble qu'en Allemagne et en France, les actifs non frontaliers se déplacent au quotidien effectivement plus en voiture que les frontaliers (et que les non-actifs), si l'on tient compte des autres variables sociodémographiques. Dans notre enquête, les frontaliers sont 60,6 % à

conduire tous les jours en Allemagne contre 69,2 % pour les actifs non frontaliers ; en France, ces valeurs s'élèvent respectivement à 85 % contre 79 %. L'offre en transports publics et les contraintes de l'utilisation de la voiture pour se rendre en direction de la Suisse, y circuler et s'y garer (voir ci-dessous), exercent une certaine influence sur les comportements des frontaliers, même si l'utilisation de la voiture par les personnes travaillant à Bâle est largement supérieure pour les Français (73,5 %) et les Allemands (49,4 %) que pour les Suisses (22 % pour ceux qui ne résident pas à Bâle)¹⁰⁶.

2.2 CIRCULER DANS L'AGGLOMÉRATION

Deux éléments sont fondamentaux pour comprendre l'idée d'encombrement liée à l'usage de la voiture, présents à la fois dans l'enquête quantitative et qualitative : la circulation et le stationnement. Comme le relèvent plusieurs enquêtés, il est problématique de se déplacer avec une voiture dans l'agglomération bâloise et plus particulièrement au centre. Pour Eric, automobiliste convaincu, aller en voiture à Bâle s'apparente à une « idée de fou », pour Nicole, conduire sur les autoroutes en Suisse le matin est « horrible ». Pour Christian, la voiture n'est simplement pas du tout adaptée à la vie de tous les jours à Bâle.

Les chiffres issus de l'enquête quantitative sur la perception de la voiture peuvent également donner des indices de l'encombrement ou de la fluidité du réseau routier, notamment les qualificatifs relatifs à la rapidité de la voiture. « Rapide » est d'ailleurs l'un des adjectifs les plus cités à l'échelle de l'agglomération : il récolte 13,7 % des mentions. À Bâle, la voiture est effectivement considérée comme moins rapide. C'est en Allemagne que l'on qualifie le plus fréquemment la voiture de rapide avec 16,6 %. L'accès aisé aux autoroutes depuis Weil am Rhein notamment (vers la Suisse, vers Lörrach, vers Fribourg-en-Brisgau, vers la France, etc.) et l'absence de limitation de vitesse sur les autoroutes allemandes peuvent contribuer à ce résultat.

L'attribution du qualificatif « rapide » à la voiture par les enquêtés semble dépendre de divers facteurs relatifs aux territoires, comme la qualité du réseau routier principal et secondaire, la saturation des axes routiers, la centralité et la proximité, mais également et peut-être surtout, des valeurs et des priorités des individus. Entre autres, une forte différence s'observe selon l'âge. La rapidité de la voiture est de moins en moins mentionnée avec l'âge. Cette recherche de la rapidité par les plus jeunes fait écho à l'accroissement de la vitesse observée dans la société actuelle (Rosa, 2010), à l'instantanéité et à l'ubiquité offertes par les nouvelles technologies et plus largement à la compression de l'espace-temps (Harvey, 1990), avec par exemple le développement du trafic aérien *via* les compagnies *low cost*. Cette recherche de la rapidité se traduit également par une aversion de l'attente et, plus généralement, des contraintes (voir ci-dessous). Par ailleurs, l'importance de la rapidité comme

¹⁰⁶ Il s'agit de l'utilisation de manière générale, et non pas pour le trajet domicile-travail.

Image 3 : Logo du mouvement Cittaslow

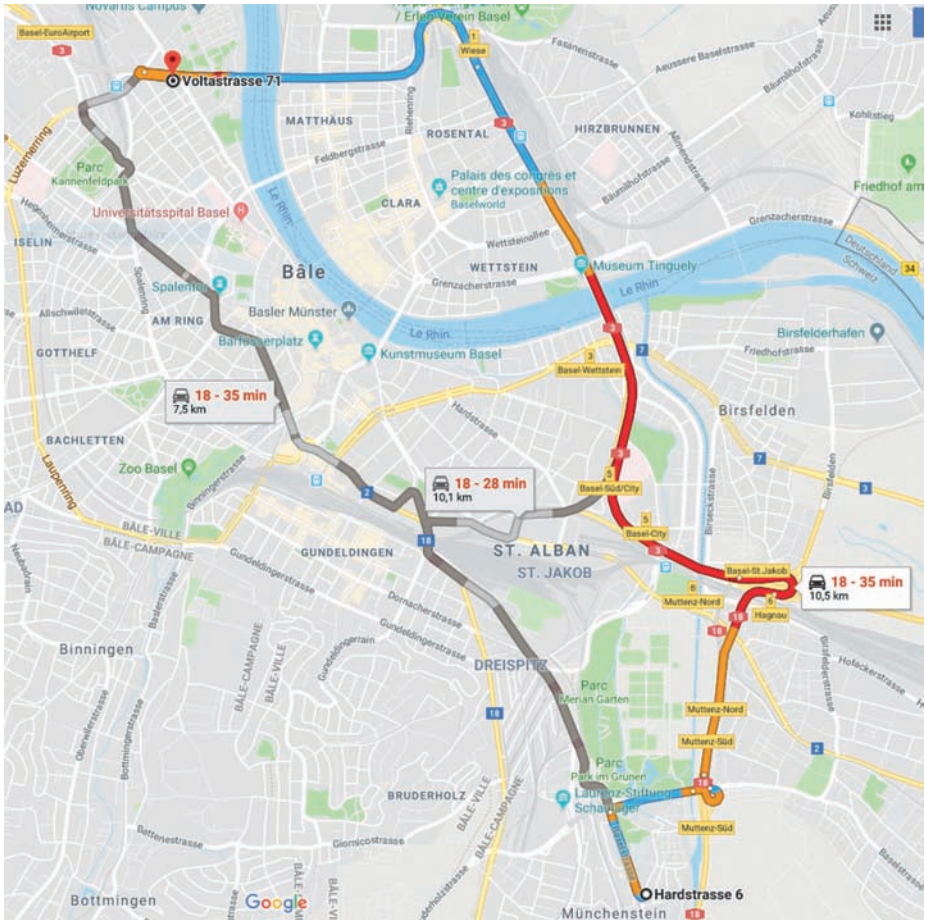
<http://www.cittaslow.org>, consulté le 17.02.2015.

qualificatif croît également avec les revenus : pour les plus riches, se déplacer rapidement revêt une importance indéniable. Ces considérations autour de la rapidité ne doivent pas pour autant occulter les évolutions parallèles, et pas nécessairement antinomiques, de la lenteur et du local, incarnées par divers mouvements, tels que Slowfood ou Cittaslow (image 3).

2.2.1 Axes de transit saturés et stationnement difficile

Les conditions de circulation non seulement en ville de Bâle, mais aussi sur les axes de transit qui permettent de relier le Nord de l'agglomération (la France et l'Allemagne) au Sud de celle-ci sont difficiles en raison de la saturation, notamment aux heures de pointe. La carte 13 illustre la complexité que peuvent prendre les trajets entre le Nord et le Sud de l'agglomération. Pour se rendre depuis Reinach ou Münchenstein (sud de l'agglomération) dans le quartier de Saint-Johann ou en France (nord), un des chemins proposés emprunte l'autoroute, traverse deux fois le Rhin et passe notamment par l'échangeur autoroutier de Hagnau, réputé pour ses embouteillages (jusqu'à 35 minutes pour seulement 10 km, aux heures de pointe). L'une des deux autres solutions proposées par Google Maps n'emprunte pas l'autoroute, mais traverse les quartiers résidentiels de Bâle, car la zone de l'autoroute étant particulièrement saturée, les conducteurs sont incités à « couper » à travers la ville, provoquant des nuisances pour les habitants de Bâle. Selon l'Office fédéral des routes (OFROU), le point de comptage de MuttENZ Hard, à proximité directe de Hagnau, est le deuxième tronçon le plus chargé de Suisse, avec 128 387 véhicules par

Carte 13: Extrait de Google Maps, trajet Münchenstein-Voltaplatz (Bâle) aux heures de pointe



jour¹⁰⁷. Cette zone voit les autoroutes A3 et A2 se rejoindre, de même que les routes principales en provenance de Sissach/Liestal, au sud-est de l'agglomération (H22), ainsi que la H18 en provenance de Münchenstein/Aesch.

D'autres zones du réseau routier de l'agglomération sont surchargées selon l'avis des enquêtés, notamment pour les travailleurs frontaliers, comme le poste de

¹⁰⁷ Gellert-Nord, près du Parc Saint-Jacques, est quant à lui, le 9^e point de Suisse le plus chargé avec 104 934 véhicules. OFROU 2013, <http://www.portal-stat.admin.ch/sasvz/files/fr/01-ZH.xml>, consulté le 26.10.2015.

douane franco-suisse situé sur l'A3. Le problème est semble-t-il le même à la douane germano-suisse, puisque près de 32 millions de francs ont été investis pour atténuer la surcharge et les bouchons¹⁰⁸. En plus du trafic des véhicules privés, les camions ajoutent un certain volume au trafic total, Bâle se trouvant sur un axe important reliant le Nord et le Sud de l'Europe. Plusieurs habitants rencontrés évoquent également les files de voitures à la douane, marquant physiquement le passage d'un pays à l'autre. Ainsi, en plus de la saturation « ordinaire » des axes routiers, les nombreux passages de frontière contribuent à cette situation difficile. Ces embouteillages incitent les conducteurs soit à renoncer à la voiture pour certains trajets particuliers, comme Eric qui ne prend en général pas sa voiture pour aller au centre de Bâle, mais aussi à adapter leurs horaires quand c'est possible ou à prendre des chemins de traverse dans les rues de Bâle.

Comme j'ai des horaires atypiques, je n'ai pas non plus la queue avec tous les autres qui vont travailler et qui doivent commencer à 8 h 30-9 h 00. Donc c'est pour ça. Si maintenant j'avais plus d'embouteillages, je prendrais peut-être un scooter, ou plus les transports en commun. Mais du fait que j'ai pas d'embouteillages, et que j'ai cette place de parking proche du bureau. C'est une question de confort. (Aurélie, 28 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Ainsi Quentin et Aurélie, qui ont des horaires flexibles, peuvent se permettre de choisir les moments les plus opportuns pour se rendre au travail : ils s'adaptent pour éviter les heures de pointe. Pour ceux qui ne disposent pas d'horaires flexibles, comme Nicole, la situation est moins agréable : ne disposant pas d'une desserte optimale en transports publics à proximité de son lieu de travail, elle est confrontée quotidiennement aux bouchons.

En plus des difficultés liées à la circulation, le stationnement à Bâle est compliqué. Cet inconvénient de l'usage de la voiture est mentionné tant par les conducteurs que par les non-conducteurs dans les entretiens. Comme l'explique Sandra, non seulement il existe des alternatives importantes à la voiture dans la ville de Bâle, mais en sus les places de parking sont rarement disponibles, ce qui rend la possession d'une voiture personnelle peu utile dans le centre de Bâle¹⁰⁹. Pour les automobilistes qui fréquentent le centre-ville, la question du stationnement est d'autant plus épineuse. Aurélie, qui se déplace quasiment exclusivement en voiture, a accès à une place réservée dans un parking souterrain près de son lieu de travail. Karim, qui vit et travaille en France, déclare prendre le train pour se rendre en Suisse notamment en raison de la difficulté

¹⁰⁸ *Le Temps*, 21.07.2014, <http://www.letemps.ch/suisse/2014/07/21/camionneurs-habitudes-bouchons-et-24-Heures>, 29.01.2013, <http://www.24heures.ch/suisse/Reamenagement-de-la-douane-de-BleWeil-pour-reduire-les-bouchons/story/11116085>, consultés le 26.10.2015.

¹⁰⁹ Bâle mène une politique restrictive en matière de stationnement et a notamment supprimé progressivement les zones blanches. Parkraumbewirtschaftung, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, <http://www.mobilitaet.bs.ch/motorfahrzeuge/parkieren-in-basel/parkraumbewirtschaftung.htm>, consulté le 25.01.2016.

de trouver des places de stationnement et de la politique répressive mise en place par les autorités bâloises pour éviter le parking «sauvage».

Avec la voiture, on a des problèmes de stationnement en Suisse. Il y a jamais de place, et quand il y en a une, elles sont privées. On tourne en rond. On trouve pas de place, et ça énerve, on a pas envie de perdre de temps, de se choper des PV... et ça c'est bien organisé, quand on a un PV à Bâle, il nous est réclamé ici, on nous oublie pas, même si on passe la frontière. (Karim, 54 ans, Bartenheim (FR), actif non frontalier)

En faisant un petit détour sur les politiques de transport en général, on observe que la position de Karim illustre parfaitement les effets des mesures coercitives destinées à empêcher les gens d'utiliser leur voiture pour se rendre à certains endroits et notamment au centre-ville. Étant donné l'efficacité de la ligne qui relie son domicile au centre de Bâle, renoncer à prendre la voiture pour se rendre à Bâle ne lui pose aucun problème. Ainsi, dans ce cas, la coercition lorsqu'elle est accompagnée par de bonnes mesures incitatives (en l'occurrence une offre alternative à la voiture adaptée) peut amener les résultats escomptés sans pour autant que la pilule soit trop difficile à avaler pour les automobilistes contraints de changer leurs habitudes.

2.3 SE PASSER DE LA VOITURE AU QUOTIDIEN

Au-delà des éléments que nous venons de mentionner à propos du stationnement et des embouteillages, plusieurs autres raisons sont avancées pour se passer de la voiture au quotidien, comme en témoigne Julia : outre la pénibilité de la conduite, la voiture présente clairement des désavantages en matière d'écologie et coûte plutôt cher.

Pour moi, une voiture n'entrerait pas en ligne de compte. Tout d'abord, pour des raisons de confort, je trouve que conduire une voiture est extrêmement pénible, se déplacer en train, c'est beaucoup plus agréable. Et puis aussi pour des raisons écologiques et des questions financières. Mais la raison principale, pour laquelle je n'y ai jamais vraiment réfléchi, c'est que c'est beaucoup plus agréable en transports en commun. (Julia, 31 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Qu'en pensent les autres habitants de la région, qu'ils disposent ou non d'une voiture ? Les deux aspects négatifs que sont le prix d'achat de la voiture et son coût élevé sont deux éléments fréquemment cités dans les études sur la mobilité. Dans l'agglomération trinationale de Bâle, ils le sont également puisque le qualificatif «cher» est mentionné dans près de 9% des cas et le qualificatif «polluant» compte pour un peu plus de 5% des occurrences. D'une manière générale, on constate que dans les secteurs les plus urbains, la voiture est plus fréquemment considérée comme chère. Il est possible que les frais entraînés par le stationnement (macarons et cartes de parking ou paiements ponctuels aux horodateurs et dans les parkings)

soient responsables de ces différences. Le coût du stationnement sur le lieu de travail est également à prendre en compte, comme pour Aurélie qui paie chaque mois un abonnement dans un parking souterrain. La question des revenus semble également avoir une influence, puisque les personnes avec des bas revenus évoquent davantage cet aspect-là; ces derniers sont d'ailleurs surreprésentés en territoire français, tout comme les frontaliers (payant des frais de parking en Suisse), ce qui contribue au fait qu'en France cet adjectif soit davantage mentionné. Raison principale ou non de leur non-utilisation de la voiture, le coût de celle-ci est plus fréquemment invoqué par les non-conducteurs (15 % des adjectifs cités) que par les conducteurs quotidiens (5 %).

S'agissant de l'aspect écologique, c'est en France qu'il est le plus mis en avant. Les problématiques liées à l'écologie ont été souvent mentionnées par les participants de la phase qualitative; les participants français décrivent d'ailleurs les Alsaciens comme plutôt «en avance» sur ce point-là. Notons cependant que c'est dans la partie française que l'utilisation de la voiture au quotidien est la plus forte, ce qui souligne un certain décalage entre valeurs et pratiques. D'une manière plus générale, le côté non écologique de la voiture est davantage mentionné par les deux groupes les plus jeunes. Les plus âgés ne semblent pas véritablement concernés par cette problématique; cette prise de conscience moins grande des problèmes écologiques soulevés par l'usage de la voiture n'est pas propre à la région: elle se retrouve dans d'autres enquêtes du même type à Strasbourg, à Berne ou à Genève par exemple¹¹⁰. Une différence majeure existe entre les conducteurs quotidiens et les non-conducteurs. Pour les premiers, les effets en termes de pollution de leur usage quotidien ne semblent pas être une priorité, seuls 2,6 % des adjectifs qu'ils citent se réfèrent à la pollution produite par la voiture, alors que pour les non-conducteurs, ce qualificatif compte pour 11,4 % du total.

Le troisième point mentionné tout à l'heure par Julia, le côté stressant de la conduite à Bâle et plus largement dans la région, ne se retrouve pas dans les cinq caractéristiques les plus importantes aux yeux des habitants de la région relevées dans la partie quantitative. Aurélie, au contraire, évoque, en décrivant les stéréotypes et les différences régionales, la manière plutôt détendue de la conduite sur les routes alsaciennes et, plus généralement, de la région, en comparaison de ce qu'il se passe dans d'autres régions françaises.

Pour plusieurs enquêtés de la phase qualitative qui vivent dans les zones centrales de l'agglomération et qui travaillent également au centre-ville, la voiture n'est pas concurrentielle avec les autres modes de transport et leur paraît quasiment inutile dans leur vie de tous les jours; ils privilégient le vélo, voire les transports publics servant aux trajets urbains et le train, principalement pour les trajets interurbains. Dans l'enquête quantitative, moins de 5 % des Bâlois travaillant dans la ville utilisent

¹¹⁰ EMD 2009, Strasbourg et Bas-Rhin, ADEUS et Enquête sur le choix modal des actifs motorisés (Berne, Lausanne, Genève, Yverdon), 2011, LaSUR, traitements personnels.

leur voiture au quotidien. Pour les enquêtés rencontrés, renoncer à la voiture ne s'apparente pas à un sacrifice, mais plutôt à un soulagement ou à un plaisir.

Les Bâlois rencontrés s'accordent donc à dire qu'il est tout à fait possible et même facile de vivre sans voiture quand on habite le centre-ville. En est-il de même pour ceux qui vivent hors de Bâle? Dans notre échantillon, environ 20% des sondés ne disposent pas de voiture dans leur ménage. La part de personnes issues de ménage sans voiture est très marquée par le territoire de résidence. En France et en Allemagne, seuls respectivement 3% et 7% des enquêtés n'en disposent pas. En Suisse, cette part s'élève à 26%. La bi-motorisation du ménage suit également la même tendance: elle est beaucoup plus élevée en France et en Allemagne qu'en Suisse. En regardant de plus près, on constate que 46,7% des Bâlois, 24,7% des habitants du secteur suburbain suisse et 9,5% du secteur périurbain ne disposent pas de voiture. Le renoncement à la voiture concerne nettement plus de personnes dans la partie suisse que dans les parties allemande et française. Selon Julien, qui habite à Huningue et travaille à Saint-Louis, deux communes de la proche couronne situées en France, vivre sans voiture hors du centre-ville de Bâle est tout à fait possible. Néanmoins, il reconnaît qu'une voiture lui est utile, en l'occurrence celle de sa mère, pour faire ses courses. Vivre sans aucune voiture serait tout à fait possible, mais lui demanderait une certaine dose d'adaptation.

Dans cette région, j'ai jamais vraiment senti le besoin. Même pour les courses. Je pourrais m'arranger autrement, je pourrais aller tous les deux jours. Si vraiment je me motivais, je pourrais aller tous les deux jours avec un gros cabas, faire le plein pour quelques jours. Il y aurait pas de problème. Et je pense que Bâle en voiture, je pense que cela ne sert à rien. Moi à Saint-Louis, Huningue, Village-Neuf, Hégenheim, je peux tout faire à vélo. Il y a pas de problème. L'Allemagne, c'est la même chose. De ce que je fais de ma vie, j'ai pas trop besoin de la voiture. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non frontalier)

Un des domaines où la plupart des individus rencontrés s'accordent à propos de la voiture, c'est son utilité pour faire des courses. En outre, même pour les personnes qui ne possèdent pas de voiture, celle-ci apparaît comme particulièrement utile et pratique dans certains cas. À Bâle, les individus interrogés ne rencontrent néanmoins pas de grosses difficultés à faire leurs courses, même sans voiture: le maillage fin des commerces permet de s'en passer plus facilement. L'exemple de Nicolas, qui vit à Saint-Louis et utilise largement son vélo, notamment pour ses trajets domicile-travail (à Saint-Louis également), illustre bien notre propos: pour ce qui est des achats, la voiture est très pratique, surtout si les magasins ne sont pas à proximité directe ou sont peu accessibles avec d'autres modes de transport.

Je vais au Géant qui est à 2 minutes en voiture, qui est par là-bas. Ouais je vais là-bas en voiture, forcément, parce que si tu vas une fois par semaine, tu te trimballes des trucs, surtout pour deux... mais oui, voiture. (Nicolas, 28 ans, Saint-Louis (FR), actif non frontalier)

Presque toutes les personnes rencontrées lors de la phase qualitative qui disposent d'une voiture, indépendamment du mode de transport qu'elles utilisent pour se rendre au travail, font leurs courses en voiture. D'ailleurs, le qualificatif « pratique » est le deuxième le plus cité à l'échelle de l'agglomération avec 15,8 % des mentions totales. Le côté pratique de la voiture peut renvoyer aux possibilités qu'elle offre pour se rendre dans les centres d'achat situés en périphérie (souvent les plus grands), pour le transport de marchandises (pour les achats par exemple) ou de personnes ; dans les données quantitatives il est fait mention à plusieurs reprises du fait que la voiture est particulièrement pratique pour les familles et renvoie dans un certain sens aux « histoires structurelles » autour du besoin inévitable d'une voiture lorsqu'on a une famille ou que l'on pense en fonder une (Freundental-Pedersen, 2007). En outre, la voiture n'est pas considérée uniquement comme pratique pour sa capacité à transporter, mais également parce qu'elle permet des trajets directs, sans changement, de lieu à lieu, contrairement aux transports en commun par exemple. Un dernier point relatif à la praticité de la voiture relève des possibilités qu'elle offre en matière d'enchaînements d'activités, qui se localisent bien souvent dans des lieux différents. Tant pour Eric, qui rencontre ses partenaires commerciaux dans toute la Suisse, que pour Aurélie qui apprécie de pouvoir enchaîner sa journée de travail avec des loisirs ou des achats, cet avantage est fondamental.

Du fait que je vais souvent faire les courses en rentrant du boulot directement, ou aller voir untel ou untel, comme je commence à travailler plus tard que les autres, je m'arrange pour partir directement du boulot et ne pas passer par la case maison. Du coup, c'est plus pratique d'être en voiture directement, que de prendre les transports en commun, de rentrer chez soi, prendre la voiture. (Aurélie, 28 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Si Aurélie apprécie autant la possibilité d'enchaînement des activités et de lieux qu'offre la voiture, c'est que ses activités se situent dans les trois pays, tant dans des endroits denses et centraux (son travail est localisé au centre de Bâle), que dans des zones moins accessibles en transports en commun, comme le magasin qu'elle déclare fréquenter fréquemment, le *Hiebers* à Weil am Rhein, près d'une entrée d'autoroute en dehors de ville, ou encore son domicile à Saint-Louis, un peu à l'écart du centre-ville. Si les activités de la vie quotidienne se situent dans une zone, voire plusieurs structurées autour de métriques piétonnes et cyclistes (Wiel, 1999), de tels enchaînements sont possibles sans voiture, comme pour Julia qui travaille au centre d'Aarau et habite au centre de Bâle. Ainsi, ce ne sont pas tant les distances parcourues que le potentiel des différents territoires qui permet plus facilement de se libérer de la voiture.

2.3.1 Les utilisateurs occasionnels

Si la part des conducteurs quotidiens est faible à Bâle, cela ne veut pas dire pour autant que les habitants de la ville ne conduisent jamais. Dans la cité rhénane, on

remarque une part importante d'utilisateurs épisodiques: 28% des Bâlois enquêtés utilisent de temps à autre une voiture. Certes, les entretiens qualitatifs ont montré que la plupart des Bâlois rencontrés n'ont pas de voiture, mais ils disposent d'un permis et utilisent la voiture pour des occasions bien spécifiques, comme les loisirs, les vacances ou le transport de marchandises. En effet, parmi les 18% de Suisses qui utilisent la voiture rarement, près de la moitié d'entre eux vivent dans des ménages sans voiture.

Oui, pas régulièrement. J'ai aussi un abonnement Mobility que j'utilise surtout pour le travail et de temps en temps, tous les 1-2 mois, pour transporter quelque chose ou aller quelque part, où j'accéderais difficilement sinon. Ou encore plus rarement pour des raisons privées. (Julia, 31 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Et quand j'en ai besoin d'une, je peux en emprunter une, ça peut aussi arriver, à des amis ou celle de ma sœur ou de ma mère. Oui, quand j'ai absolument besoin d'une voiture, j'arrive à en avoir une d'une manière ou d'une autre [...] La plupart du temps, pour des transports de matériel, des choses volumineuses, que je ne peux pas transporter sinon [...]. Ou sinon, mais rarement, quand tu n'arrives vraiment pas aller à un endroit, ou dans de mauvaises conditions, ou que tu n'arrives plus à rentrer à la maison. C'est simplement une question d'organisation [...]. (Sandra, 36 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Pour eux, inutile de disposer d'une voiture, puisqu'ils peuvent avoir accès à un véhicule, ce qui impose bien sûr une certaine organisation – demander aux amis/famille et aller chercher le véhicule ou utiliser le service Mobility (voiture en libre-service). Dans la mesure où ces trajets sont limités et spécifiques, – transports de marchandises, endroits peu desservis en transports publics ou trajets effectués tard le soir –, louer ou emprunter une voiture est beaucoup plus économique. Ainsi, les utilisateurs occasionnels décrivent la voiture comme très pratique, puisque près de 19% des qualitatifs qu'ils utilisent renvoient à l'aspect pratique de la voiture (il s'agit de l'adjectif le plus fréquemment mentionné par les utilisateurs occasionnels).

Récemment j'étais en vacances une semaine. Je n'avais encore jamais fait ça depuis que je suis adulte, aller dans des endroits où la desserte est mauvaise: on peut y aller, mais après on ne peut plus se déplacer pendant une semaine. Mais j'étais aussi très contente, une fois arrivée à la maison, de rendre la voiture, et de nouveau me faire conduire par d'autres ou de me déplacer tranquillement à vélo. J'ai trouvé ça vraiment très stressant. (Julia, 31 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Pour les vacances également, en dehors des grandes villes, où l'accessibilité en transports publics n'est pas toujours optimale, disposer d'un véhicule peut se révéler judicieux, comme, plus largement, pour bon nombre de loisirs localisés hors des

villes. Pour ces raisons, entre autres, et avec l'idée de disposer de plusieurs cordes à leur arc (ce qui va dans le sens d'un potentiel de mobilité), on observe que les non-conducteurs rencontrés sont tout de même contents de savoir conduire ou envisagent de passer le permis.

Je sais aussi conduire une voiture, je l'utilisais quand j'habitais encore chez mes parents, à la campagne, où on n'est pas trop mobile. Je suis très contente de savoir conduire, mais comme j'habite en ville, je n'en ai pas besoin. (Sandra, 36 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

On n'avait pas de voiture dans notre famille, jamais. On partageait parfois avec la voisine, on pouvait aller avec. On est pas une famille-voiture, disons-le comme ça. Ma sœur l'a fait il y a trois ans, et j'ai trouvé que c'était bien. L'année dernière, je me suis demandé, si je devais tout d'abord améliorer mon anglais, apprendre à conduire, ou apprendre une nouvelle compétence qui serait utile. Et après je me suis dit, conduire ça fait pas de mal, quand on veut passer des vacances en Sicile ou d'autres choses comme ça. (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

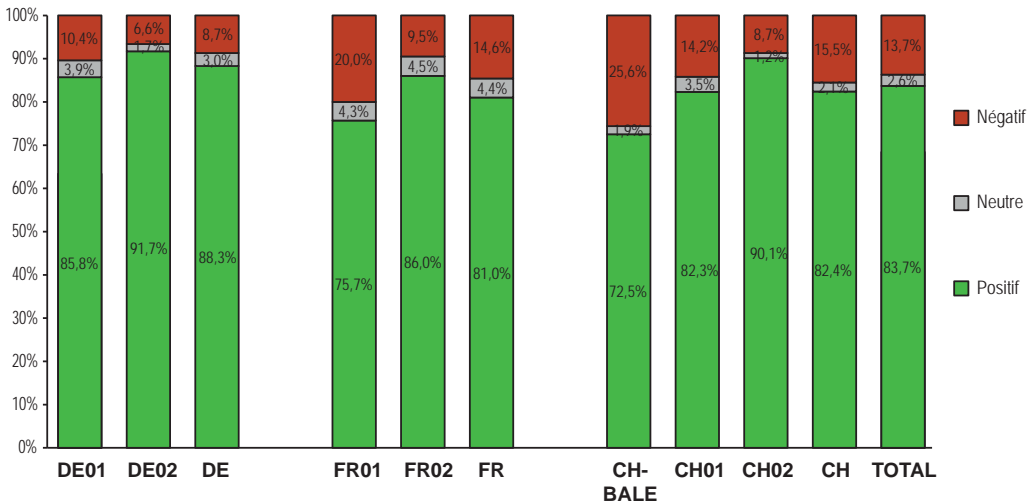
Les territoires de résidence ne sont pas figés tout au long du parcours de vie. Il arrive que l'on déménage dans une autre ville, dans un autre pays, voire ailleurs dans la même agglomération, en se mettant en couple, avec l'arrivée d'enfant par exemple et/ou la volonté d'acheter un bien. Le potentiel d'accueil de ces territoires pouvant changer, certaines adaptations des comportements de mobilité peuvent être indispensables. L'emploi peut également être source d'adaptation, en raison de la localisation de celui-ci, des horaires de travail ou des tâches à accomplir. Se servir de sa voiture au quotidien peut devenir une obligation : savoir conduire permet ainsi de s'adapter plus facilement ou de n'être pas contraint dans ses choix. L'extrait d'Anja est particulièrement parlant à ce sujet, puisqu'elle décrit le fait de savoir conduire comme une compétence potentiellement importante pour son futur. L'idée d'augmenter son potentiel de mobilité au fil du temps, de le rendre plus complet, de pouvoir s'adapter à tous les environnements : tous ces aspects sont bien illustrés par cet exemple.

2.4 UNE IMAGE DANS L'ENSEMBLE POSITIVE

La perception des différents modes de transport est une caractéristique clé dans la compréhension des pratiques modales (Kaufmann *et al.*, 2010). Ces dernières se forment, s'ancrent, voire évoluent, avec l'image et avec la signification que les individus accordent aux différents modes de transport. D'une manière générale, les habitants de l'agglomération ont une image positive de la voiture (83,7 % d'entre eux) (figure 23)¹¹¹. C'est en Allemagne que l'image de la voiture est la meilleure (88 % des

¹¹¹ L'image ou la perception dominante d'un mode de transport est calculée à l'aide des qualificatifs mentionnés plus haut. Ceux-ci sont classés en trois catégories : positifs, neutres et négatifs. C'est en fonction

Figure 23: Perception dominante (positive, neutre ou négative) de la voiture, selon le pays de résidence



Effectifs: 1332; Différences entre pays : $\chi^2=11,77$ V=.07, Sig.=.019 ; Différences entre secteurs: $\chi^2=56,05$, V=.15, Sig.=.000

personnes en ont une image positive), suivie de la Suisse et de la France. À l'échelle des secteurs, l'image de la voiture est corrélée négativement à la centralité: plus on s'éloigne du centre, plus l'image de la voiture s'améliore. Néanmoins, même à Bâle, épicerie de la région, où l'on pourrait s'attendre à ce qu'elle jouisse d'une moins bonne image, les habitants apprécient ce mode de transport, même s'ils ne l'utilisent qu'assez peu. L'image de la voiture est cependant fortement liée à l'usage qui en est fait: les conducteurs quotidiens sont 93,5 % à plébisciter ce mode de transport, contre tout de même 61 % pour les non-conducteurs et pour les conducteurs occasionnels. Ainsi, la bonne image de la voiture semble être partagée par tous, conducteurs et non-conducteurs, ce qui, dans l'optique de politiques publiques en matière de mobilité, peut rendre difficile et impopulaire l'application de certaines mesures coercitives à l'égard de la voiture.

Si les variables territoriales sont fortement liées à la perception dominante de la voiture, les variables sociodémographiques le sont un peu moins; en Allemagne et en France, d'ailleurs, les modèles de régression utilisés ne sont pas significatifs. En Suisse (et à l'échelle de l'agglomération), les jeunes ont une moins bonne image de la voiture. Comme nous l'avons évoqué auparavant, tant sa cherté que son côté polluant

de la combinaison des trois adjectifs que la perception dominante d'un mode est déterminée. En outre, les personnes qui n'ont mentionné aucun qualificatif sont exclues de ces analyses; cela vaut également pour les analyses sur la perception du vélo et des transports publics.

sont plus fréquemment évoqués par les plus jeunes. L'activité professionnelle a également un rôle : les non-actifs sont proportionnellement plus nombreux à avoir une bonne image de la voiture.

Si l'on s'attarde sur les questions de travail, il semble que le temps de trajet exerce aussi une influence : les personnes se déplaçant entre 30 et 60 mn ont une moins bonne image de la voiture. Ces trajets peuvent être particulièrement contraignants au niveau du temps de transport (entre 1 et 2 h par jour) et, selon les conditions et les compétences individuelles, considérés comme du temps perdu, surtout en voiture, où les possibilités sont plus limitées. Relevons toutefois que ces personnes ont également une moins bonne image des transports publics. Il est possible que ces trajets domicile-travail, impliquant de traverser une bonne partie de l'agglomération, aient des conséquences négatives sur la perception des modes de transport, mais aussi sur d'autres activités de la vie quotidienne. Une analyse supplémentaire montre que l'image de la voiture est meilleure si l'on dispose d'horaires flexibles. Comme nous l'avons mentionné tout à l'heure pour Nicole, qui commence et finit son travail à heure fixe, l'usage de la voiture est problématique car il est soumis aux aléas de la fluidité du trafic.

D'autres liens peuvent être étudiés avec les variables sociodémographiques : concernant la formation, on observe que les mieux formés ont tendance à avoir une image moins bonne de la voiture, surtout par rapport aux gens disposant d'une formation intermédiaire. Une explication possible est que le symbole de réussite sociale représenté par la voiture est plus important parmi les personnes qui n'ont pas les formations les plus élevées. L'image de la voiture est aussi associée au revenu : plus celui-ci est conséquent, plus l'image est bonne. Cependant, ce constat vaut avant tout pour la Suisse ; en Allemagne et en France, la présence des frontaliers et leur rapport à la voiture modifie cette tendance¹¹². On constate que les frontaliers ont une moins bonne image de la voiture. En France, 74 % d'entre eux ont une image positive de la voiture contre plus de 85 % des actifs non frontaliers ; en Allemagne, la même tendance est observée, bien que plus mesurée. Il est difficile de déterminer exactement ce qui relève des difficultés de circulation et de stationnement en Suisse, de l'offre alternative (transports en commun) ou encore de l'imprégnation d'une « *culture de mobilité* » (Jensen, 2009) sensiblement différente entre la Suisse et les deux autres pays. En termes de caractéristiques, la pollution est plus fréquemment mentionnée par les frontaliers, ce qui fait peut-être écho à des mobilités plus intensives (et potentiellement plus polluantes) pour ces derniers, – ils parcourent tous les jours en moyenne, en France et en Allemagne respectivement, 52 km et 62 km contre 33 km et 25 km pour les actifs non frontaliers¹¹³ – mais aussi à un regard différent sur la mobilité automobile à Bâle et en Suisse de manière plus générale. Travailler en Suisse pourrait ainsi nécessiter une adaptation, plus ou moins contrainte, à la fois dans les

¹¹² Les modèles sont par ailleurs non significatifs en Allemagne ou France.

¹¹³ Tous motifs confondus ; source : EMD France et EMD Allemagne 2011, traitements personnels.

pratiques modales, mais plus largement dans la perception des modes de transport. En France, 37% des frontaliers automobilistes quotidiens souhaiteraient changer leurs comportements de mobilité; ils sont environ 20% en Allemagne.

Concernant plus précisément les adjectifs les plus cités (plus de 5% du total), c'est le côté pratique qui est mis le plus en avant à l'échelle de l'agglomération trinationale (15,8%) (tableau 29). Les qualificatifs le plus souvent mentionnés en Allemagne sont «flexible» et «commode», deux termes somme toute assez proches de l'idée de praticité. La voiture est appréciée pour sa capacité à être disponible 24 heures sur 24 heures et à rallier pratiquement tous les points situés dans l'espace. Ainsi, c'est l'absence de contraintes temporelles et spatiales qui est fortement appréciée, particulièrement en Allemagne, mais aussi en Suisse et, dans une moindre mesure, en France. La flexibilité offerte par la voiture est un élément mis en avant particulièrement par les personnes avec des revenus importants, mais aussi par les familles. La voiture est flexible; elle s'adapte facilement aux programmes d'activités chargés impliqués par les enfants; elle permet d'enchaîner sans perdre trop de temps les diverses activités (école, loisirs, etc.) des enfants, tout en combinant une activité professionnelle, sans les contraintes spatiales en termes de distances qu'impose la marche ou sans les contraintes «organisationnelles» liées à l'usage des transports publics. En ce sens, en plus d'être flexible et pratique, la voiture est également plus fréquemment décrite par les familles comme rapide.

Tableau 29: Qualificatifs les plus mentionnés pour la voiture, selon le pays de résidence

Allemagne		France		Suisse		Total	
Flexible, Commode	20,0%	Pratique	19,9%	Confortable	17,4%	Pratique	15,8%
Rapide	16,6%	Rapide	11,8%	Pratique	16,7%	Confortable	15,4%
Confortable	14,7%	Rend autonome, libre, indépendant	11,8%	Rapide	12,9%	Flexible, Commode	13,8%
Rend autonome, libre, indépendant	12,3%	Indispensable	10,2%	Flexible, Commode	12,5%	Rapide	13,7%
Pratique	11,9%	Cher	9,3%	Rend autonome, libre, indépendant	10,2%	Rend autonome, libre, indépendant	10,9%
Cher	7,3%	Polluant	7,5%	Cher	8,7%	Cher	8,4%
		Flexible, Commode	7,5%	Polluant	5,2%	Polluant	5,0%

Allant également dans le même sens, beaucoup considèrent que la voiture est le moyen qui leur permet d'être mobiles: la voiture les rend autonomes et leur permet de se déplacer (10,9%). Ce qualificatif étant davantage mentionné dans les zones

les moins urbaines, il a plus d'importance dans les parties allemandes et françaises. En France, la voiture est même considérée comme «indispensable» avec plus de 10% des adjectifs cités, ce qui montre à quel point la voiture est importante dans le quotidien de beaucoup d'individus. L'autonomie offerte par ce véhicule est plus appréciée par les personnes les plus âgées. La crainte de la perte de la mobilité et de l'autonomie en cas de renoncement à la voiture est une constante chez les plus âgés (Scheiner, 2006). Les tests et les cours de rafraîchissement pour les conducteurs âgés, menés par exemple en Suisse par Pro Senectute ou le TCS, témoignent bien de cet état de fait.

Le qualificatif «confortable» est également fréquemment utilisé¹¹⁴. La voiture présente, à ce titre, divers avantages. Contrairement au vélo, elle ne dépend pas du temps («*wetterunabhängig*», «*wetterfest*»), elle offre un habitacle chauffé et elle permet d'être dans «sa bulle» et donc de ne pas être confronté à d'autres voyageurs comme dans les transports publics. En ce sens, elle permet une extension de la sphère privée durant le temps du trajet. Par ailleurs, les diverses technologies utilisées pour améliorer le confort, qu'il s'agisse de la conduite en soi (GPS, régulateurs de vitesse, aide au parage, etc.) ou du confort de l'habitacle (climatisation, sièges chauffants, synchronisation du téléphone portable, etc.) contribuent à rendre les trajets en voiture de plus en plus confortables.

D'une manière générale, la voiture jouit d'une bonne image (pratique, confortable, rapide, etc.), même si certains aspects négatifs sont relevés. Si des différences territoriales existent à propos de l'image – la voiture est évaluée notamment de manière différente et un peu moins positivement à Bâle –, elles sont largement moins importantes que celles qui sont relatives à l'usage et qui sont fortes à la fois entre territoires centraux et ruraux, mais aussi entre la Suisse d'un côté et les deux autres pays de l'autre.

¹¹⁴ Il est difficile d'expliquer pourquoi cet adjectif est beaucoup plus fréquemment cité en Allemagne et en Suisse qu'en France: s'agit-il d'une question d'infrastructures et de véhicules (plus luxueux), de style de conduite ou encore d'une différence linguistique dans l'usage du mot confortable («bequem»)?

3

LE VÉLO

Le vélo est l'un des modes les plus importants au cœur de l'agglomération. Il ressort des entretiens qu'une idée de mobilité libre et sans contraintes est associée à la bicyclette ; un peu à l'image du symbole de liberté attaché à la voiture.

Ce constat est confirmé par l'enquête quantitative, puisque le vélo est considéré comme une source d'autonomie, de liberté et d'indépendance (4,6 % des adjectifs mentionnés), en plus d'être rapide, pratique, bon marché ou encore flexible. Il se détache des contraintes imposées par la marche au niveau des distances, par les transports publics concernant les changements et les cadences ou encore de celles imposées par la voiture en ville en lien avec les embouteillages, les problèmes de stationnement et la pollution. Le vélo serait-il en quelque sorte devenu le « véhicule urbain » par excellence du nouveau millénaire ?

3.1 QUEL USAGE DU VÉLO ?

Le vélo est largement utilisé. Un quart des habitants de l'agglomération déclarent l'utiliser quotidiennement. Il constitue pour de nombreux habitants de la région un moyen de transport important, tant pour Nicolas ou Julien, du côté français, qui se rendent au travail à vélo à Saint-Louis, que pour Julia (ci-dessous) ou Sandra qui traverse toute la ville de Bâle pour rejoindre Riehen à vélo. L'attachement au vélo et à ses qualités, mises en avant par la plupart des personnes rencontrées, peut laisser imaginer que l'usage du vélo constitue une véritable norme, voire s'érige en mode de vie à Bâle et, plus largement, dans toute la région.

Alors, un jour de travail normal, je me lève à 6 h 30, à 7 h 15 environ je pars avec mon vélo, le plus souvent jusqu'à la gare, puis je prends le train jusqu'à

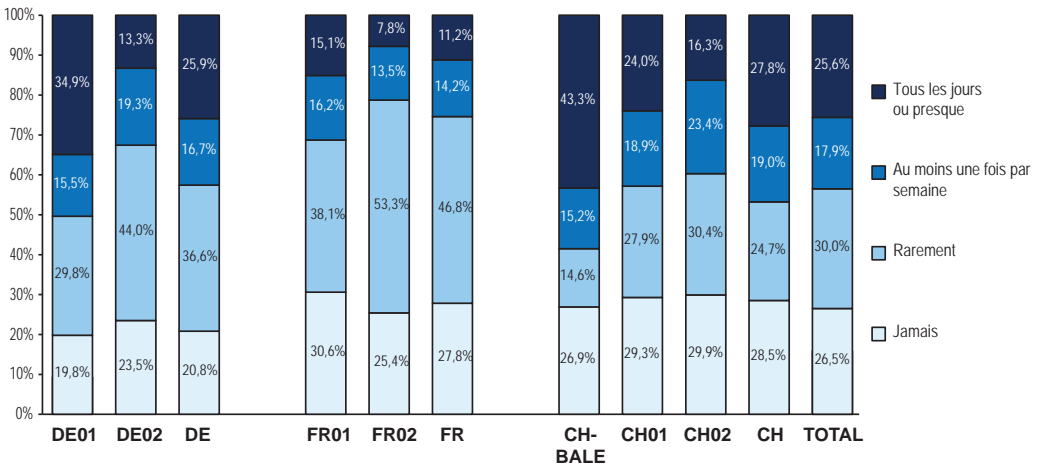
Aarau. Je suis ensuite toute la journée à Aarau, là-bas j'ai aussi un vélo, je vais au bureau à vélo, et puis ensuite je rentre. Le soir, j'ai encore souvent des réunions à Bâle, où je vais à vélo, puis à la maison. (Julia, 31 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

On se moque quand même un peu de moi, parce que je n'utilise pas tout le temps le vélo. C'est vraiment comme ça, dans mon cercle d'amis, tout le monde fait vraiment beaucoup de vélo. [...] On est presque bizarre, quand on n'en fait pas autant. (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Anja déclare ainsi, sur le ton de la plaisanterie, se sentir un peu différente, voire moquée, car elle n'utilise pas son vélo pour tous ses déplacements et en toutes circonstances, contrairement aux personnes qu'elle côtoie. Dans l'enquête quantitative (figure 24), un quart des enquêtés utilisent le vélo tous les jours et 18,9 % au moins une fois par semaine¹¹⁵. L'usage du vélo est relativement identique en Allemagne et en Suisse. En France, il est moins fréquent, mais tout de même conséquent, puisqu'un quart des Alsaciens de la région déclarent l'utiliser au moins une fois par semaine.

C'est à Bâle que l'utilisation quotidienne est la plus élevée, et ce de manière importante : 43 % des Bâlois enquêtés utilisent un deux-roues dans leur vie de tous

Figure 24 : Fréquence d'utilisation du vélo, selon le pays et le secteur de résidence



Effectifs: 1611 ; Différences entre pays : $\chi^2=54,89$, $V=,13$, $\text{Sig},=,000$; Différences entre secteurs: $\chi^2=160,39$, $V=,18$, $\text{Sig},=,000$

¹¹⁵ Il est probable que ce résultat est un peu surévalué. En effet, lorsqu'on mesure les pratiques effectives (de la veille) et non pas les fréquences annuelles déclarées, la part du vélo est parfois un peu plus faible (Dubois, Kaufmann *et al.*, 2015).

les jours (voir encadré 3, figure 25 et tableau 30). À Weil am Rhein, dans le secteur urbain allemand, la part des cyclistes au quotidien est également très importante. Dans les trois pays, la part des utilisateurs quotidiens décroît fortement lorsqu'on s'éloigne du cœur de l'agglomération. La proximité et la densité des zones centrales et leur structuration autour de métriques piétonnes, comme à Bâle ou dans le centre de Weil am Rhein, rendent le vélo particulièrement attractif pour les trajets au centre-ville, voire entre le centre et les communes adjacentes, si les conditions de sécurité sont bonnes.

Encart 3 : Le vélo à Bâle en comparaison avec d'autres agglomérations

Figure 25: Fréquence d'utilisation du vélo dans la partie allemande de l'agglomération bâloise dans l'enquête EMD-Allemagne

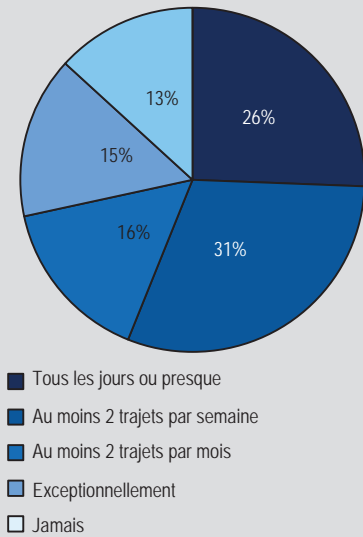


Tableau 30: Déplacements à vélo dans l'agglomération trinationale de Bâle et dans quatre agglomérations suisses

	Distance (en km)	Part des distances parcourues (en km)	Parts des personnes s'étant déplacées à vélo le jour de l'enquête
Bâle (commune)	1,66	4,6 %	16,6 %
Bâle-Agglo (CH)	1,13	2,5 %	12,4 %
Partie allemande Bâle	1,34	3,2 %	13,0 %
Partie française Bâle	1,1	1,6 %	5,5 %
Zurich (commune)	0,8	1,7 %	8,2 %
Zurich-Agglo	0,66	1,3 %	6,3 %
Berne (commune)	1,02	2,2 %	13,4 %
Berne-Agglo	0,99	1,8 %	9,5 %
Lausanne (commune)	0,07	0,2 %	0,7 %
Lausanne-Agglo	0,26	0,6 %	1,6 %
Genève (commune)	0,64	1,6 %	5,9 %
Genève-Agglo	0,56	1,4 %	4,7 %

Source : CH, MRMT ; DE, EMD ; FR, EMD.

Une comparaison avec d'autres villes suisses de taille comparable montre que la pratique du vélo est particulièrement élevée à Bâle et dans la région. Il s'agit d'ailleurs de la métropole la plus « cyclophile » de Suisse, puisque dans la commune de Bâle, 4,6 % des kilomètres parcourus sont effectués à vélo et près de 17 % de la population se sont déplacés avec ce moyen de transport le jour de l'enquête¹¹⁶. Le même constat peut être fait au niveau de l'agglomération (partie suisse), même si les parts sont un peu plus faibles, ainsi que dans la partie allemande. Tant dans notre étude que dans l'EMD¹¹⁷ qui a été réalisée – on y trouve une part de 26 % de cyclistes quotidiens –, le vélo est aussi très fréquemment utilisé dans la partie allemande. L'Allemagne, tout comme les Pays-Bas, le Danemark ou la Suède sont réputés pour leur utilisation élevée du vélo ; on trouve ainsi plusieurs villes du Sud de l'Allemagne, avec des parts modales du vélo (en % des déplacements) parmi les plus grandes du pays, comme à Fribourg-en-Brisgau (28 %), Karlsruhe (25 %) ou Constance (22 %)¹¹⁸. S'agissant de la partie française, même si la pratique du vélo y est moins développée, elle n'est pas négligeable, pour une zone qui ne comprend pas de « grandes villes ».

Le deuxième temps de l'analyse de l'usage du vélo concerne les facteurs sociodémographiques (tableau 31). L'âge, plus précisément le fait d'être âgé de plus de 65 ans, a une forte influence négative sur la pratique du vélo. Se déplacer à vélo demande de nombreuses capacités physiques, telles que l'endurance, la force, l'équilibre, la synchronisation des mouvements, mais aussi la vue et l'ouïe. Ces capacités déclinant avec l'âge, la pratique du vélo devient plus difficile : les plus de 65 ans considèrent davantage que le vélo est dangereux (7,5 % des qualificatifs cités par ces derniers évoquent l'aspect dangereux, contre 3,6 % pour les 45-64 ans et 2,9 % pour les plus jeunes). Cette constatation est cohérente avec l'idée d'un potentiel de mobilité diminuant avec l'âge, plus particulièrement concernant les compétences, voire les projets de mobilité.

S'agissant de la formation, on constate un fort lien avec l'utilisation du vélo : plus le niveau de formation est élevé, plus on utilise le vélo. Ce résultat est particulièrement marqué pour les Suisses, puisqu'en Allemagne et en France, les mieux formés ne sont pas ceux qui utilisent le plus le vélo au quotidien. En revanche, les plus aisés ont tendance à faire moins de vélo, ce qui suggère des tendances différentes entre formation et revenu¹¹⁹.

¹¹⁶ MRMT 2010, OFS-ARE, Traitements personnels.

¹¹⁷ EMD 2011, ETB, Traitements personnels.

¹¹⁸ Le site <http://www.epomm.eu/tems/> compile les données de différentes sources sur les parts modales de plusieurs centaines de villes européennes.

¹¹⁹ En France, en revanche, les personnes qui disposent des revenus les plus élevés utilisent davantage le vélo.

Tableau 31 : Régression linéaire : Usage du vélo

	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	0,29	***
25-44 ans	-0,01	-,01
65 ans et plus	-0,11	-,12**
Homme	-0,02	-,03
Personne seule	0,01	,01
Famille monoparentale	-0,1	-,04
En couple, sans enfant	0,07	,08*
Bas revenus	-0,03	-,03
Revenus élevés	-0,08	-,09**
Pas de formation post-obligatoire	-0,08	-,05
Formation de niveau tertiaire	0,08	,09**
Actifs	0,09	,10**
Effectifs : 1 552 ; R ² =,054 ; Sig. =,000		

Concernant l'occupation principale, les actifs, en Suisse surtout et à l'échelle de l'agglomération, utilisent beaucoup plus le vélo que les non-actifs. Il représente en effet un véritable moyen de transport, notamment pour les déplacements domicile-travail. Les actifs français et allemands qui travaillent à Bâle sont aussi proportionnellement plus nombreux à utiliser le vélo au quotidien. Cependant, si l'on compare frontaliers et non-frontaliers, les différences sont très faibles en France (elles sont d'ailleurs non significatives). En revanche, en Allemagne, tant au quotidien qu'au moins une fois par semaine, les frontaliers utilisent plus le vélo que les non-frontaliers¹²⁰. Comme nous l'avons vu dans la partie précédente, les conditions de circulation en direction de la Suisse et de stationnement sur place sont difficiles, « obligeant » ainsi les frontaliers à utiliser d'autres modes. Pour les frontaliers allemands du moins, le vélo semble représenter une alternative à la voiture, même si nos données ne nous permettent pas d'être sûrs que cette utilisation importante du vélo résulte des trajets domicile-travail. Néanmoins, sur certains trajets transfrontaliers l'utilisation des modes doux (vélo et marche), notamment pour traverser la ligne frontière, est attestée, notamment depuis Weil am Rhein ou Saint-Louis en direction de Bâle.

3.1.1 Le vélo, un moyen de transport ou un accessoire pour les loisirs ?

Les nombreux utilisateurs quotidiens du vélo que nous avons observés suggèrent un recours avant tout comme moyen de transport. Or, à plusieurs reprises la question

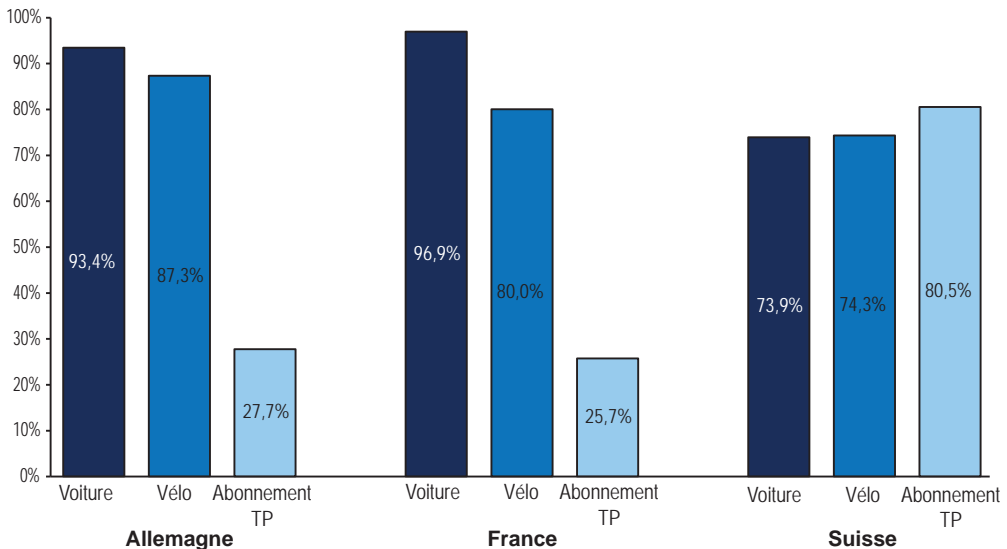
¹²⁰ Malgré l'écart important, les résultats sont considérés comme non significatifs, en raison d'effectifs trop limités.

de son utilisation à des fins récréatives est apparue. L'analyse de la disposition d'un deux-roues dans le ménage, mise en relation avec la fréquence d'usage et avec les éléments liés à l'image de ce moyen de transport, permet d'aller plus loin sur la question (figure 26).

Pour les plus âgés qui ne travaillent plus, la question de l'utilisation du vélo comme un moyen de transport régulier se pose différemment. Pour les familles, même si l'utilisation quotidienne est plus faible, il semble que la disposition d'au moins un vélo dans le ménage soit la norme lorsqu'il y a un ou plusieurs enfants : près de 90 % des familles en ont au moins un (contre 70 % dans les ménages sans enfant). Ces éléments laissent penser à une utilisation avant tout axée sur les loisirs pour les familles.

Grâce à la dimension spatiale, cette distinction dans l'usage du vélo s'observe plus clairement. En Suisse, par exemple, la part des personnes possédant un vélo est la même dans les trois secteurs (autour de 74 %), alors qu'à propos de l'usage, la part d'utilisateurs quotidiens décroît très fortement lorsqu'on s'éloigne du centre, ce qui s'observe aussi dans les deux autres pays. On voit ainsi qu'une large part des personnes résidant en périphérie n'utilisent le vélo qu'occasionnellement, très probablement dans le cadre de loisirs, comme le suggère l'usage différencié des adjectifs. Dans la périphérie, les aspects liés au sport ou au côté sain du vélo sont davantage mis en avant, de même que son côté agréable. Au centre-ville ou dans les

Figure 26: Disposition d'une voiture (dans le ménage), d'un vélo (en état de fonctionner dans le ménage) et d'un abonnement de transports publics, selon le pays de résidence



zones les plus urbaines, le vélo est d'abord caractérisé par ses capacités techniques en tant que mode de transport : rapide, pratique ou flexible. Les écarts sont d'ailleurs parfois très importants entre les différentes zones.

Certaines personnes rencontrées, comme Sébastien et Laurent, sont de grands amateurs de cyclisme en tant que loisir, même si le premier utilise également son vélo pour ses trajets domicile-travail en combinaison avec le train.

Mon activité principale [de loisirs] c'est le cyclisme. Donc là, avec mes collègues, on est une bande de potes, une dizaine de potes, on roule ensemble. On part tous les ans une semaine. Là par exemple en juin, on va dans les massifs montagneux. (Laurent, 41 ans, Hausgauen (FR), actif non frontalier)

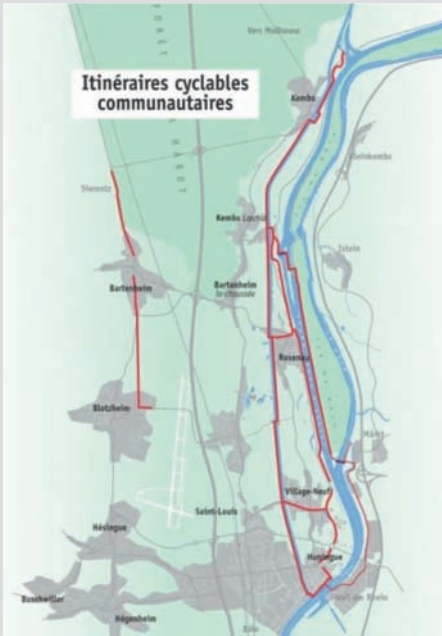
Les balades, peut-être moins longues et moins sportives que celles de l'exemple précédent, sont également appréciées par plusieurs autres enquêtés. La mobilité *per se* devient ici un loisir (Kellerman, 2012).

C'est une sorte de nowhere-Land de l'autre côté de la frontière [du côté français]. C'est pourquoi, c'est super pour faire du vélo, enfin quand tu rencontres pas un chauffard, parce qu'il y a plein de vieilles routes, qui ne sont pas entretenues, il y a plein de patelins qui sont jolis. [...] une super jolie région, beaucoup plus aérée que du côté suisse. (Christian, 50 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

La région française est d'ailleurs fréquemment mentionnée pour la pratique d'activités de plein air, dont le vélo, en raison de l'accès facilité à la nature dans cette région. Malgré cela, le vélo est nettement moins utilisé par les Français dans la région, du moins quotidiennement. En revanche, le vélo y est fortement associé aux loisirs : près de 10% des adjectifs cités par les habitants du secteur périurbain français et 4% de ceux du secteur urbain renvoient aux loisirs. C'est bien plus qu'en Suisse et en Allemagne. C'est également du côté français que le qualificatif « agréable » est le plus souvent employé. Ces éléments laissent penser que, dans la partie française, le vélo est plus lié aux loisirs qu'aux déplacements. L'analyse du site internet de la communauté de communes des Trois-Frontières à propos des pistes cyclables (voir encadré 4) montre qu'elles sont appréhendées avant tout comme des parcours de loisirs – avec des formulations telles que « randonnée familiale », « pleine nature », « paysage », « tour », etc. – plutôt que comme des trajets aménagés pour des déplacements pendulaires par exemple¹²¹.

¹²¹ Relevons qu'entre le début de la recherche et la publication de l'ouvrage, le contenu de la page en question a changé et le côté « loisirs » ou touristique du vélo est dorénavant moins prégnant.

Encart 4 : Itinéraires cyclables dans la zone frontalière française



Extraits du site de la communauté de communes des Trois-Frontières¹²² :

- il permet une **randonnée familiale et de loisirs** sur les berges d'un canal, **en pleine nature**, au bord de l'eau, à l'écart de toute circulation motorisée, entre deux sites de loisirs devenus emblématiques : le Parc des eaux vives de Huningue au sud et le Port de Plaisance à Kembs au nord.
- Une **représentation originale du système solaire** à l'échelle du milliardième jalonne le parcours entre Huningue et Rosenau.
- À hauteur de Saint-Louis/Neuweg (écluse n° 2) et de Rosenau (écluse n° 3) pour qui souhaite **s'immerger un peu plus en pleine nature**, la piste permet de rejoindre les circuits pédestres de découverte de la réserve naturelle de la Petite Camargue alsacienne.
- Plus au nord, à hauteur de Kembs/Loechné (écluse n° 4) une connexion vers l'est permet de suivre la piste cyclable qui traverse le Grand Canal d'Alsace pour faire le **tour de l'île du Rhin offrant un paysage particulier** et de remarquables points de vue sur le vieux Rhin.
- Enfin à la pointe sud de l'île du Rhin, la piste permet la jonction avec le réseau cyclable allemand sur la rive droite du Rhin en empruntant la passerelle sur le barrage de Village-Neuf/Märkt.

L'utilisation du vélo en tant que loisir semble ainsi largement influencée par le cadre de vie, en l'occurrence les zones périurbaines et peu denses. Au contraire, dans les zones urbaines, où la part d'utilisateurs quotidiens du vélo est la plus forte, le vocabulaire utilisé pour décrire ce mode de transport est très différent. La rapidité offerte par le vélo est une des caractéristiques les plus fréquemment citées par les

¹²² <http://www.cc-3frontieres.fr/pisctes-cyclables.html>, consulté le 02.02.2016.

habitants des zones les plus denses. À Bâle, ce qualificatif compte pour 14,3 % de tous les qualificatifs mentionnés, 10,6 % dans le secteur (sub)urbain suisse et 7,8 % dans le secteur urbain allemand. En revanche, dans les autres zones, le vélo est moins décrit de cette manière. Pour Julia, dans l'extrait suivant, l'élément fondamental dans l'usage du vélo est l'absence de temps d'attente (par rapport aux transports publics), car l'un des grands avantages comparatifs du vélo (et de l'automobile), c'est la possibilité de se déplacer quand on veut, sans attendre.

Tout d'abord, c'est souvent plus rapide. Enfin, pour les longs trajets depuis chez moi jusqu'à la gare, c'est à peu près autant rapide qu'en tram. Mais sinon, dès que je dois aller ailleurs en ville, c'est beaucoup plus rapide. Je ne dois pas non plus attendre, quand je rentre un peu plus tard à la maison, il y a seulement la cadence au quart d'heure. On est bien habitué à la cadence aux 7,5 mn. Mais quand je dois attendre 10 mn sur le tram pour un trajet de 20 mn entre la gare et la maison, je trouve ça bête, si j'ai un trajet 50 % plus long à cause du tram. (Julia, 31 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

La flexibilité et la commodité du vélo sont également fréquemment évoquées dans l'enquête quantitative : entre 7 et 8 % dans les zones les plus urbaines. Utiliser son vélo peut éviter de faire un « changement » au contraire des transports publics qui, en plus d'impliquer de devoir se rendre à l'arrêt à pied, voire avec d'autres modes, demandent bien souvent de changer de ligne. Par rapport à la voiture, le vélo a également un grand avantage en matière de parking ; il est souvent bien plus pratique de se garer, comme l'indique Nicole. À Bâle et à Weil am Rhein, 3,1 % des adjectifs cités renvoient à l'efficacité des vélos, notamment pour les déplacements urbains.

Mais sinon au centre-ville. Je vais en solex. Il y a beaucoup de parkings vélos, je peux me garer. Et après, il y a le tram. Je peux aller plus loin. Mais à Bâle, le vélo c'est très facile. Ils sont très respectés, il n'y a pas de problème. (Nicole, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

L'adjectif « pratique » est également fréquemment cité dans l'enquête quantitative, jusqu'à 10,5 % des adjectifs à Bâle. Ainsi, la possibilité d'enchaîner plusieurs activités, d'aller directement d'un point A à un point B, voire de transporter dans une certaine mesure des marchandises, contribue à rendre le vélo « pratique » aux yeux des enquêtés. Toutefois, à propos du transport de marchandises, les avis divergent : si, pour certains, le vélo est parfaitement adapté, pour d'autres il est utile (et très pratique) uniquement pour les petits achats, même si avec certaines adaptations, le vélo peut également remplir ces fonctions. Les images ci-dessous (image 4), issues d'une publicité pour une marque danoise de vélo-cargo, vantent les capacités de ces engins pour le transport de personnes et de marchandises. Fréquents notamment à Copenhague – il y en aurait près de 60 000

sur les routes de la capitale danoise et 25 % des familles de deux enfants ou plus en auraient un¹²³ –, ces vélos-cargos ne semblent pas encore aussi développés dans la région bâloise.

Image 4: Publicité pour le vélo-cargo de la marque Christiania Bikes¹²⁴



3.2 LE VÉLO, LA PANACÉE ?

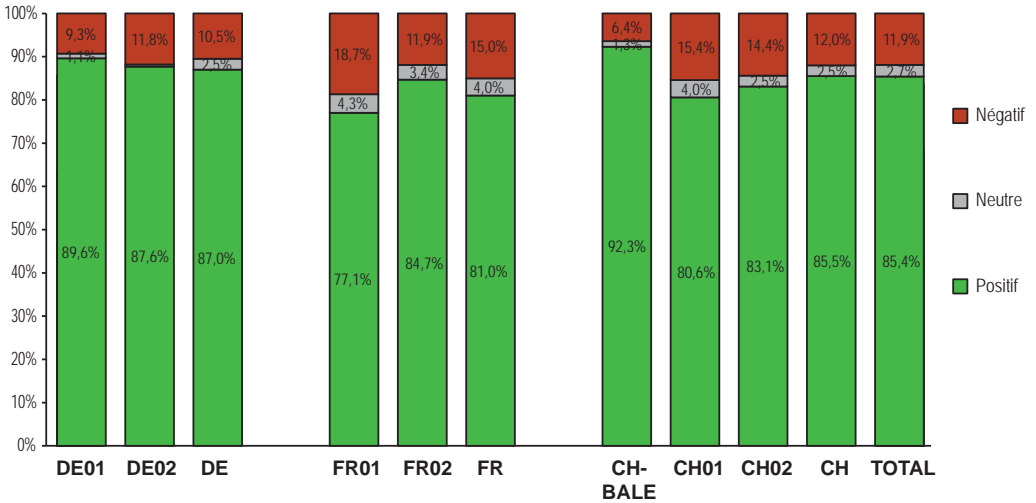
La lecture des fréquences d'utilisation du vélo, comme celle des adjectifs utilisés pour le décrire, semble amener à la conclusion que ce mode de transport fait l'unanimité. Le vélo n'aurait-il que des qualités ? Le fait de poser cette question suggère déjà en partie la réponse : non, le vélo présente également des points négatifs. Pourtant, il est plébiscité, tant par les utilisateurs que par les non-utilisateurs.

La figure 27, qui illustre la perception dominante du vélo, révèle bien cet état de fait : le vélo jouit d'une excellente image dans les trois pays auprès, en moyenne, de 85 % des enquêtés. S'agissant des différences sociodémographiques relatives à la perception du vélo, peu d'entre elles sont significatives. L'analyse des qualificatifs mentionnés le plus fréquemment montre également que le vélo est décrit avant tout en termes positifs (tableau 32). Parmi ceux qui comptent pour plus de 5 % du total, seul le qualificatif « dangereux » (en France) est connoté négativement.

¹²³ Marcel Robert, *Vélogistique*, Carfree France éditions, (2014).

¹²⁴ Site de la marque Christiania Bikes, <http://www.christianiabikes.com/en/>, consulté le 06.11.2015.

Figure 27 : Perception dominante (positive, neutre ou négative) du vélo, selon le pays et le secteur de résidence



Effectifs: 1216; Différences entre pays : NS ; Différences entre secteurs: $\chi^2=23,7$, $V=.1$, Sig=.022

Tableau 32 : Qualificatifs les plus mentionnés pour le vélo, selon le pays de résidence

Allemagne		France		Suisse		Total	
Sportif, Sain	25,0%	Sportif, Sain	21,7%	Sportif, Sain	20,9%	Sportif, Sain	22,0%
Écologique	13,2%	Écologique	11,0%	Rapide	9,9%	Écologique	9,6%
Bon marché, économique, pas cher	6,4%	Loisir	8,2%	Pratique	8,2%	Rapide	8,1%
Flexible, Commode	6,2%	Pratique	7,5%	Écologique	8,0%	Pratique	7,3%
Rapide	5,7%	Agréable	7,1%	Bon marché, économique, pas cher	7,5%	Bon marché, économique, pas cher	7,1%
Agréable	5,3%	Bon marché, économique, pas cher	6,8%	Flexible, Commode	7,4%	Flexible, Commode	6,5%
Pratique	5,2%	Dangereux	5,7%				

L'avantage «écologique» offert par le vélo est fréquemment mentionné: il s'agit du deuxième adjectif le plus cité, avec 9,6% des mentions. C'est en Allemagne et en France que cet aspect est le plus mis en avant. Étonnamment, le discours écologique en lien spécifiquement avec les aspects vertueux du vélo n'est pas apparu déterminant dans les entretiens. Il l'a été davantage pour «critiquer» la voiture; dans l'enquête

quantitative, c'est plutôt l'inverse qui s'observe. Les coûts plutôt bas engendrés par le vélo sont également un des arguments le plus souvent évoqués. À l'échelle de l'agglomération, le côté économique du vélo représente environ 7 % des mentions. Un vélo peut être relativement bon marché à l'achat, et aucune assurance supplémentaire ni frais d'immatriculation ne sont obligatoires. Ce sont les personnes âgées, les personnes avec des revenus faibles, les familles monoparentales et, d'une manière générale, les familles avec enfant(s) qui avancent le plus l'argument financier. Même s'il s'agit d'un élément probablement anecdotique, Julia mentionne l'avantage du vélo pour se rendre dans les pays voisins, car c'est gratuit, contrairement aux transports publics, où les abonnements nationaux ne sont pas nécessairement reconnus. Ces ruptures dans les réseaux sont symptomatiques de l'effet que peuvent avoir les frontières.

3.2.1 Aspects négatifs du vélo

Si les aspects positifs du vélo sont nombreux et que, dans l'ensemble, son image est extrêmement positive, quelques aspects négatifs émergent tant de l'analyse qualitative que quantitative. Premièrement, les conditions météorologiques reviennent presque unanimement. À vélo, contrairement aux autres modes, l'usager est fortement tributaire de la météo (la pluie, la neige ou le froid). Au-delà de l'aspect sensoriel, une route enneigée ou mouillée affecte également les conditions de sécurité.

Je trouve aussi beaucoup plus agréable, quand le temps est relativement clément, je ne suis pas celle qui fait du vélo par mauvais temps. Dans ce cas, je prends volontiers le tram qui est au sec. Mais quand le temps est plutôt clément, ou du moins que c'est sec, je trouve super de me réveiller le matin sur mon vélo, de m'aérer la tête et de ne pas devoir m'asseoir dans un tram plein. (Julia, 31 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Comme le relèvent Sandra et Julia (ci-dessus), lorsque le temps le permet, elles prennent le vélo pour leurs trajets quotidiens. Dans cet extrait, la question du remplacement du vélo par le tram est évoquée : pour plusieurs personnes rencontrées (Bâlois principalement), le tram devient une alternative intéressante quand la météo est peu clémente. Ce type de comportement, c'est-à-dire de choisir de remplacer un mode par un autre, probablement à la dernière minute, n'est possible que dans les endroits où l'offre est suffisamment diverse et où les alternatives disponibles permettent grosso modo d'atteindre les mêmes performances en termes de temps de déplacement. Dans l'enquête quantitative, la question des conditions météorologiques revient fréquemment. C'est sous le qualificatif «inconfortable» que les différentes mentions relatives à la météo telles que «*wetterabhängig*»/«dépend du temps», «été», «froid» ont été regroupées. Il est intéressant de noter que les autres modes – la voiture et les transports publics (surtout) – ont été décrits par leur capacité à ne pas (ou peu) être influencés par les conditions météorologiques : ils sont «*wetterfest*» ou «ne

dépendent pas du temps». Dans l'ensemble, l'inconfort du vélo compte pour 3,9% des adjectifs cités, mais c'est à Bâle et à Weil am Rhein, où l'utilisation quotidienne est la plus forte, que ce qualificatif est le plus souvent utilisé. Ailleurs, le vélo, comme nous l'avons vu auparavant, est davantage utilisé dans le cadre des loisirs : il est ainsi plus simple et moins contraignant de ne pas faire de vélo quand il pleut ou qu'il fait trop froid. En outre, le temps peut également être amené à changer au cours de la journée ou ne pas correspondre aux prévisions météorologiques, obligeant les cyclistes à faire face à des conditions peu agréables. Si les usagers au quotidien semblent utiliser leur vélo régulièrement, sauf dans des conditions extrêmes, d'autres en revanche adoptent une utilisation plus saisonnière : le vélo est plus utilisé en été. Ces pratiques cyclistes fortement différenciées selon la saison semblent être en partie responsables du décalage entre les pratiques déclarées et les pratiques observées, qui a été discuté précédemment. Ainsi, pour ces « intermittents », la mobilité n'est pas structurée autour du vélo, qui reste un moyen complémentaire, mais autour de la voiture ou des transports publics. Eric, grand utilisateur de la voiture au quotidien, déclare se servir régulièrement de son vélo à la belle saison :

Oui, c'est cela, on habite très proche. Et maintenant, en été, je vais régulièrement au bureau à vélo. Ma femme, son vélo est là-dehors, le blanc. J'aurais aussi voulu venir aujourd'hui à vélo, mais je savais que je devais vite partir après. C'est un bon complément par beau temps. (Eric, 53 ans, Reinach (CH), extrait traduit de l'allemand)

La possibilité de ne faire que de « courts trajets » constitue un second désavantage majeur du vélo. En termes d'efficacité, il s'agit d'un véritable problème : même s'il permet de se déplacer sur des distances plus longues que la marche, le vélo est, dans une certaine mesure, cantonné aux petites distances. Bien que, dans certaines entreprises, des douches et des vestiaires soient mis à la disposition des personnes venant au travail à vélo, force est de reconnaître que ce moyen de déplacement est plutôt utilisé sur de petites distances. À l'échelle suisse par exemple, la moitié des déplacements à vélo pour le travail ne dépassent pas trois kilomètres par trajet¹²⁵. Cette contrainte spatiale fait l'objet, au total, de 2,6% des adjectifs cités et jusqu'à 3,9% en Allemagne. En conséquence, le vélo est parfois considéré comme peu pratique. En plus des capacités limitées en matière de transport, une certaine logistique est nécessaire pour des questions d'hygiène (douche) ou de sécurité (casque). Le casque, comme le dit Anja, est parfois ennuyeux à transporter durant les moments et les déplacements de la journée qui ne sont pas effectués à vélo. Il faut se « trimballer » son casque pendant qu'on fait les courses, pour aller à un rendez-vous, etc. Plus largement, ce côté « pas pratique » ou contraignant peut également tenir au vélo lui-même, puisqu'il faut l'entreposer au domicile (dans un local, dans l'appartement,

¹²⁵ Source : MRMT 2010, traitements personnels.

devant la maison, etc.), ainsi qu'au lieu de destination (travail, gare/arrêt de TP, etc.), le tout renvoyant à des questions de sécurité (vol).

Ça dépend. Mais par exemple, quand on va le soir à Münchenstein au cours de danse, je ne veux pas arriver là-bas toute transpirante, c'est pas très agréable pour le partenaire de danse, je prends donc plutôt le tram, c'est plutôt comme ça. Tout dépend, si je dois trimballer des affaires ou si je dois aller dans plein d'endroits durant la journée, j'ai tout le temps mon casque et mon vélo, ce qui est un peu pénible [...]. (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

[À Bâle], il y a le problème des vélos. C'est systématique. Le vol des vélos. Je suis à 7-8 sur Bâle, même attachés. Des vélos qui valent 5 euros, et le cadenas 20... pourquoi ils se prennent la tête pour voler un vélo qui ne vaut plus rien. Ne pas attacher un vélo, c'est suicidaire. Et partir 5 min, ça m'est déjà arrivé de le laisser 5 min, de l'oublier, et après il est déjà plus là. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non frontalier)

Le dernier point négatif à souligner à propos de la pratique du vélo concerne sa dangerosité (4% des adjectifs). À côté des « dangers » dus aux conditions de routes (pluie/neige/feuilles mortes, rails de trams, descente, etc.), le principal « ennemi » du vélo est le trafic automobile. Lorsque la chaussée est partagée, les risques sont accrus, d'autant plus que les protections des cyclistes sont limitées (éventuellement un casque, non obligatoire). Les points critiques, selon les personnes enquêtées, se situent principalement sur les grands axes, autour de l'épicentre bâlois. Les liaisons avec les communes de l'agglomération sont également pointées du doigt : dans l'enquête quantitative, le qualificatif « dangereux » est plus souvent utilisé dans le secteur suburbain suisse (7,1%) que dans la commune de Bâle (4,8%). En France, la situation est aussi décrite comme moins agréable pour les cyclistes. Dans le secteur urbain français, 8,4% des adjectifs renvoient d'ailleurs à la dangerosité du vélo. Une dernière analyse montre qu'au-delà des différences spatiales et en matière d'âge (voir plus haut), ce sont surtout les personnes qui n'utilisent jamais le vélo qui le trouvent dangereux : 12,4% des adjectifs qu'ils citent renvoient à la dangerosité du vélo, contre seulement 1% pour les utilisateurs quotidiens. Il est difficile de savoir si les non-utilisateurs ne font pas de vélo car ils pensent que c'est dangereux sans avoir véritablement essayé, ou si c'est à la suite d'une mauvaise expérience qu'ils ne pratiquent pas ce mode : on trouve probablement les deux cas de figure. Néanmoins, il est important de relever que parmi les plus grands utilisateurs et donc parmi ceux qui sont le plus confrontés aux « dangers » du vélo, peu d'entre eux évoquent prioritairement cet aspect négatif. Cela ne veut pas dire pour autant que le vélo n'est pas dangereux, mais que cet aspect n'est pas réhibitoire, du fait des nombreux autres avantages du vélo. Les autres aspects négatifs relevés par les non-utilisateurs se traduisent par les qualificatifs « fatigant » (5,9%) ou encore « contraignant » (4,7%).

Sur les questions de sécurité et de vélo, un aspect positif et inattendu est apparu lors des entretiens : le vélo semble donner un sentiment de sécurité aux usagers, non pas en relation avec le trafic automobile, mais par rapport à la petite criminalité ou,

plus largement, à l'insécurité. Plusieurs femmes, mais aussi un homme, ont relevé cet aspect. Être à vélo permet de se déplacer rapidement (plus qu'à pied) dans les zones « moins bien fréquentées » et d'éviter d'attendre seul(e) l'arrivée des transports en commun. Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, plusieurs enquêtés ont mentionné des zones repoussoirs de l'agglomération (Saint-Johann, Kleinbasel, Saint-Louis ou encore Friedlingen) pour des questions de sécurité.

Il y a quelques coins ou rues, que je traverse parfois, où c'est un peu étroit et sombre, et où on roule un peu plus vite. Mais il n'y a aucun coin que j'évite vraiment. Sur les voies principales, où je me déplace à vélo, là je me sens totalement en sécurité. (Julia, 31 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Même si quelques points négatifs ont été relevés concernant l'utilisation du vélo, celui-ci jouit d'une excellente image dans l'agglomération, et les avantages semblent nombreux. Cela se traduit d'ailleurs par une forte utilisation du vélo, principalement à Bâle et à Weil am Rhein, mais aussi dans le secteur suburbain suisse. En revanche, dans les autres secteurs, son utilisation est plus faible et s'apparente dans une large mesure à des pratiques de loisirs. La faible part du vélo dans le secteur suburbain français est à relever : la culture du vélo semble y être moins implantée. Cependant, il est probable qu'au travers de certains aménagements, comme la nouvelle piste cyclable le long du Rhin entre Huningue et Bâle, et avec le mouvement de fond vers des solutions de mobilité plus écologiques, cette part modale puisse évoluer durant les années à venir. La topographie de la région, très plate, semble en effet idéale pour que ce mode se développe encore davantage.

4

LES TRANSPORTS PUBLICS

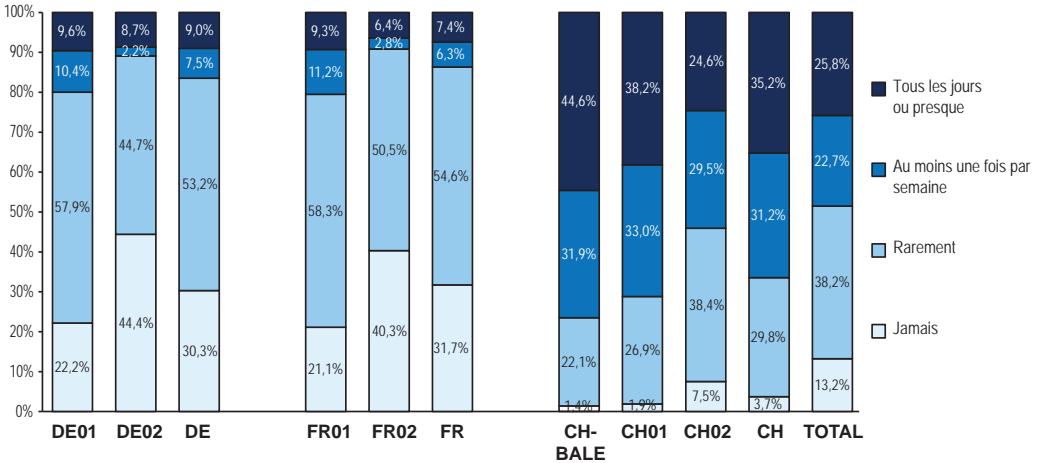
Des entretiens qualitatifs se dégage une idée forte qui ne s'observe pas nécessairement de manière quantitative, à savoir que l'utilisation des transports publics implique de nombreuses contraintes. Cette posture est-elle vraiment représentative de l'image que la population a de ce mode de transport, alors que Bâle et sa région sont pourtant connues pour leur réseau de transports publics plutôt performant et que leurs lignes transfrontalières sont fréquemment prises en exemple ?

Une brève analyse montre qu'effectivement les transports publics sont souvent décrits comme contraignants. Cependant, c'est principalement en Allemagne que cette critique est émise : plus de 22 % des qualificatifs mentionnés portent sur les contraintes des transports publics, soit deux fois plus qu'en France et cinq fois plus qu'en Suisse. Néanmoins, cette idée de contrainte a également été mise en avant par les personnes rencontrées dans la phase qualitative en Suisse. S'agirait-il d'un défaut inhérent au concept même des transports publics ? Est-il entièrement rédhibitoire ou les avantages offerts par les trams, par les trains ou par les bus permettent-ils de le dépasser ?

4.1 QUEL USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS ?

Si les transports publics sont décrits comme contraignants, ils sont néanmoins largement utilisés dans l'agglomération, avant tout dans la partie suisse (figure 28). À Bâle, un peu moins de la moitié des enquêtés les utilisent au quotidien, 38 % dans le secteur (sub)urbain et tout de même un quart de la population dans le secteur périurbain. Les résultats sont tout autres en France et en Allemagne. En Allemagne, environ 9 % des enquêtés les utilisent quotidiennement ; on n'observe que peu de différences entre les deux secteurs. En France, la situation est encore moins favorable

Figure 28 : Fréquence d'utilisation des transports publics, selon le secteur et le pays de résidence



Effectifs: 1610 ; Différences entre pays : $\chi^2=452,1$, $V=.38$, $\text{Sig.}=,000$; Différences entre secteurs: $\chi^2=550,71$, $V=.34$, $\text{Sig.}=,000$

pour les transports en commun, puisque seulement 7% des personnes interrogées les utilisent quotidiennement et 6% au moins une fois par semaine. Là, en revanche, les habitants du secteur urbain, c'est-à-dire Saint-Louis et ses alentours, recourent un peu plus fréquemment que les autres à ce mode de transport.

Ces usages très différenciés entre la Suisse et ses deux voisins renvoient à une offre en transports publics profondément différente entre ces trois pays, même si l'infrastructure existe dans chacun d'entre eux, ainsi qu'à un niveau transfrontalier (voir chapitre III, section 5). Dans les zones où la desserte est la meilleure, 44% des individus utilisent les transports en commun quotidiennement et 1% d'entre eux seulement ne les empruntent jamais. Il s'agit des habitants des quartiers centraux de Bâle et du Sud-Ouest de la ville. Dans les zones où la desserte est quasiment inexistante, seulement 3% des enquêtés utilisent les transports en commun tous les jours, comme dans certaines zones de Kandern ou dans le Nord-Est de la partie française. Comme déjà précisé (voir la méthodologie), une desserte quasi inexistante à l'échelle de la journée ne veut pas dire qu'aucun bus ne dessert la commune: il se peut que des bus soient mis en place uniquement aux heures de pointe, mais une telle offre n'est pas forcément attractive, dans la mesure où elle n'offre presque aucune liberté dans le choix des horaires ou contraint les individus à rallier les arrêts de bus et les gares par d'autres modes de transport. Pour ces individus, la tentation d'accomplir tous les trajets en voiture est forte; seules des personnes particulièrement motivées ou contraintes, en fonction de leur lieu de travail par exemple, pourraient envisager de penduler en transports publics quand la desserte du lieu de domicile est si mauvaise.

La lecture des adjectifs mentionnés par les enquêtés va dans le même sens que les indicateurs contextuels quant à la disponibilité de services de transports publics. L'adjectif «insuffisant» représente 7,1% du total dans le secteur périurbain allemand et respectivement 5,2% et 5,5% dans les deux secteurs français, alors qu'ailleurs cet adjectif est beaucoup moins mentionné. De même, le terme «inadapté» est fréquemment utilisé dans le secteur périurbain français; il représente 6,8% du total.

Le recours aux transports publics semble en revanche peu influencé par les facteurs sociodémographiques (tableau 33). Les 25-44 ans utilisent un peu plus fréquemment les transports en commun que les autres catégories d'âge. Il est intéressant de constater que, parmi les plus âgés, seuls les Suisses se tournent vers les transports publics pour conserver leur mobilité: en France, plus de la moitié des 65 ans et plus n'utilisent jamais les transports publics, 41,8% en Allemagne, contre seulement 6% en Suisse. Ces différences découlent certes en partie des usages différenciés selon le territoire, mais également de l'appréhension largement distincte des transports publics dans ces trois pays.

Tableau 33 : Régression linéaire : Fréquence d'utilisation des transports publics

	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	0,31	***
25-44 ans	0,06	,07*
65 ans et plus	-0,03	-,03
Homme	0,01	,01
Personne seule	0,12	,13***
Famille monoparentale	0,12	,06*
En couple, sans enfant	-0,01	-,01
Bas revenus	-0,03	-,04
Revenus élevés	0,04	,05
Pas de formation post-obligatoire	-0,06	-,04
Formation de niveau tertiaire	0,01	,01
Actifs	-0,03	-,03
Effectifs: 1 552; R ² =,018; Sig. =,000		

L'influence de la position sociale n'est pas très claire dans l'agglomération transfrontalière. En Allemagne, les bas revenus utilisent davantage les transports publics. Ce résultat correspond à une image traditionnelle de ce mode de transport, associé à des populations «captives», moins bien dotées financièrement, qui n'auraient pas d'autre choix (Fol, 2009). Un des objectifs des autorités et des opérateurs est d'ailleurs de se défaire de cette image et de montrer que les

transports publics sont tout à fait adaptés aux besoins et aux attentes d'une large population, toutes classes confondues. En France et en Suisse, toutefois, ce lien ne se retrouve pas¹²⁶. Concernant l'activité professionnelle, il n'y a quasiment pas de différence entre actifs et non-actifs à l'échelle de l'agglomération. Cela se révèle être passablement influencé par les résultats suisses, car en Allemagne et en France, les actifs utilisent davantage les transports publics. La possibilité d'emprunter ou non les transports publics ne dépend pas bien entendu uniquement de la localisation du domicile, mais aussi en grande partie du lieu de travail. Comme pour Nicole, travailler dans des secteurs périphériques ou mal reliés au réseau de transports publics impose bien souvent l'usage d'autres modes de transport, du moins pour une partie du trajet.

[Depuis chez moi] ça va bien, mais de mon boulot, il faut que je marche jusqu'à la gare ou avec un autre moyen, un vélo, soit... et puis bon, ça ferait quand même 1 heure supplémentaire de trajet. Après ici, le train, ça fait beaucoup... entre 30 minutes, le soir en 30 minutes je rentre c'est bon. Le matin, je prends 45 minutes. Ça me mettrait quand même une demi-heure de plus. Je me dis que ça vaudrait pas le coup. (Nicole, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Ces éléments se retrouvent dans l'enquête quantitative. Tout d'abord et d'une manière générale, les pendulaires intercommunaux se déplacent plus en transports publics que les individus qui travaillent dans la ville où ils habitent. Les actifs ayant un emploi à Bâle sont les plus grands utilisateurs des transports publics, et cette part décroît lorsque l'emploi se situe dans des zones moins centrales. En Suisse, hormis les valeurs élevées pour les individus employés à Bâle, ceux qui travaillent hors de l'agglomération sont très nombreux à utiliser les transports en commun, notamment ceux qui occupent un emploi dans d'autres centres urbains. On notera que même en France et en Allemagne, les personnes qui se déplacent le plus en transports publics sont celles qui travaillent à Bâle. En Allemagne et en France (surtout), les frontaliers sont en effet de plus grands utilisateurs des transports publics que les actifs non frontaliers. En Allemagne, ils sont 11 % dans notre échantillon à les utiliser au moins une fois par semaine contre 8 % parmi les actifs non frontaliers. En France, la différence est plus marquée : ils sont 14 % à les utiliser au quotidien contre 5 % parmi les non-frontaliers. Cette utilisation plus fréquente des transports publics de la part des frontaliers fait largement écho aux éléments mis en lumière concernant leur plus faible usage de la voiture, en raison notamment des contraintes imposées par le manque de place de stationnement et la circulation dense à Bâle¹²⁷.

¹²⁶ En France, les plus riches et les mieux formés sont d'ailleurs des utilisateurs plus importants des transports publics. Il peut s'agir d'un « effet travailleurs frontaliers » (voir ci-dessous).

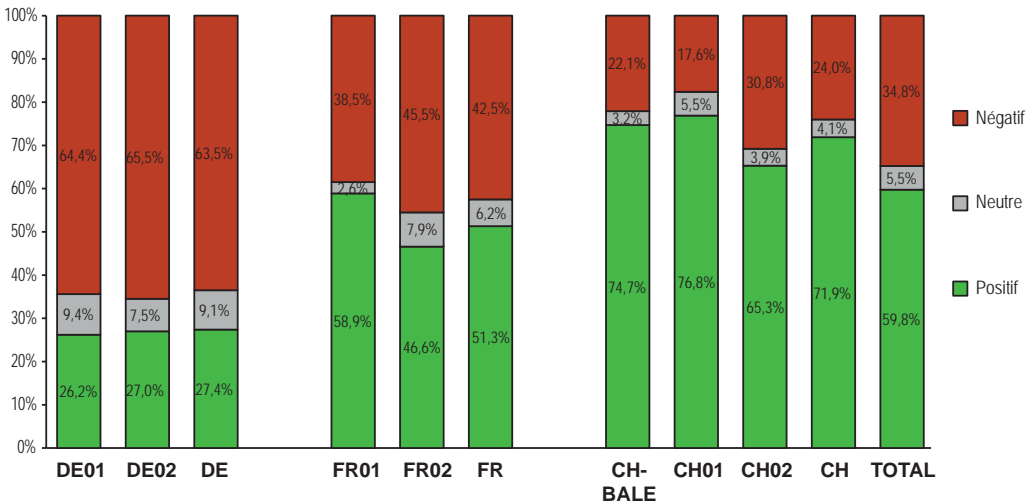
¹²⁷ Rappelons qu'il s'agit des pratiques modales en général et non pas uniquement pour les déplacements domicile-travail.

4.2 LES TRANSPORTS PUBLICS, UNE IMAGE À SOIGNER

Se déplacer en transports publics n'est de loin pas une réalité pour tous dans l'agglomération. Quelles sont les raisons qui motivent les habitants de la région à utiliser les transports publics ou au contraire à les ignorer? Si certaines pistes relatives à la qualité de l'offre, mesurée de façon purement quantitative, ont déjà apporté quelques réponses, nous essaierons ici d'aller plus loin à l'aide d'éléments quantitatifs et qualitatifs (figure 29).

L'image des transports publics est aussi très nettement différenciée selon les pays. En Suisse, près des trois quarts des habitants ont une bonne image des transports publics, contrairement à la France et à l'Allemagne surtout, où seulement 27% des personnes interrogées ont une image positive. Ces différences suscitent de nombreuses questions, particulièrement à Weil am Rhein où, à première vue, l'offre en transports en commun semble plutôt bonne, avec une ligne de S-Bahn vers Lörrach, des trains régionaux en direction de Fribourg-en-Brigsgau et de Bâle Badischer Bahnhof (mais pas directement pour la gare centrale de Bâle), des bus urbains, etc. Les résultats auraient sans doute été moins négatifs si notre enquête avait pris en compte les habitants de Lörrach où le réseau de transports publics semble plutôt bon. Néanmoins, dans la mesure où il n'y a pas de différence entre Weil am Rhein (le secteur urbain) et le secteur périurbain allemand, où l'offre n'est pas aussi bonne et de loin, ce résultat questionne, pour cette zone, l'adéquation de l'offre aux

Figure 29: Perception dominante (positive, neutre ou négative) des transports publics, selon le pays et le secteur de résidence



Effectifs: 1307; Différences entre pays : $\chi^2=187,9$, V.=,27, Sig.=,000; Différences entre secteurs: $\chi^2=211,7$, V.=,29, Sig.=,000

besoins de ses habitants. Le manque de liaisons régulières directes entre Weil am Rhein et la gare centrale de Bâle – porte d’entrée vers le réseau ferré national suisse et tout le Sud de l’agglomération bâloise – semble bien problématique. Néanmoins, avec l’introduction du nouveau tram (en décembre 2014), la situation est certainement amenée à changer : il offre un lien direct entre la gare de Weil am Rhein, le cœur de la ville de Bâle – la Barfüsserplatz, carrefour important des trams – et la gare centrale. Le temps de parcours est par contre assez élevé, puisqu’il faut, en moyenne, 26 mn pour relier les deux gares, situées à une distance d’environ 7 km l’une de l’autre, soit une vitesse moyenne de 16 km/h. À titre de comparaison, la ligne Lörrach-Bâle en S-Bahn prend 23 mn pour 11 km (soit 28 km/h). Cette différence entre bus/trams et S-Bahn/trains, notamment en termes de rapidité, est souvent mentionnée dans les entretiens.

Si ces considérations générales sont tout à fait pertinentes sur l’état de l’offre en transports publics à Weil am Rhein, les adjectifs utilisés par les habitants des deux secteurs allemands permettent de se faire une meilleure idée de ce qui dépend, d’un côté, de la couverture spatio-temporelle de la desserte et, de l’autre, de la qualité du service. On voit ainsi que dans le secteur périurbain, les adjectifs « contraignant » (25,5 %) et « insuffisant » (7,1 %) sont plus souvent mentionnés que dans le secteur urbain (respectivement 20,9 % et 2 %). Certes, l’idée de contrainte est également présente à Weil am Rhein (secteur urbain), mais la qualité du service, jugée de manière très négative, semble être en grande partie responsable de la mauvaise image des transports publics. Ils y sont plus souvent considérés comme chers (10,8 % contre 5,9 %), pas fiables, c’est-à-dire principalement en retard (10,4 % contre 5,5 %), lents (9,6 % contre 9 %) et bondés (6,9 % contre 2 %).

En France, c’est dans le secteur urbain, où l’offre est meilleure, que les avis sont les plus positifs. En Suisse, ce n’est pas à Bâle, mais dans le secteur (sub)urbain, à Binningen, à Bottmingen et à Oberwil, que l’image est la meilleure, avec 77 % d’avis positifs. Il faut reconnaître que bien que la différence avec Bâle ne soit pas très grande (75 %), elle pose de réelles questions puisque, en général, les habitants des villes-centres ont une meilleure image des transports publics que ceux des zones suburbaines et périurbaines.

Les différences territoriales, notamment le pays de résidence, exercent une grande influence sur la perception dominante des transports publics dans la population. Qu’en est-il des facteurs sociodémographiques ? Les différences en matière d’âge sont importantes. Et, contrairement à ce que l’on pourrait imaginer, en lien avec différentes tendances, comme le désamour grandissant des jeunes pour l’automobile ou encore la prise de conscience plus grande chez ces derniers des problèmes écologiques, les transports publics n’ont pas une meilleure cote chez les 25-44 ans. Au contraire, les deux classes d’âge plus élevées en ont une meilleure image. Cette tendance s’observe dans les trois pays et comporte de gros risques à l’avenir pour les transports publics et pour le développement d’une mobilité plus durable. En

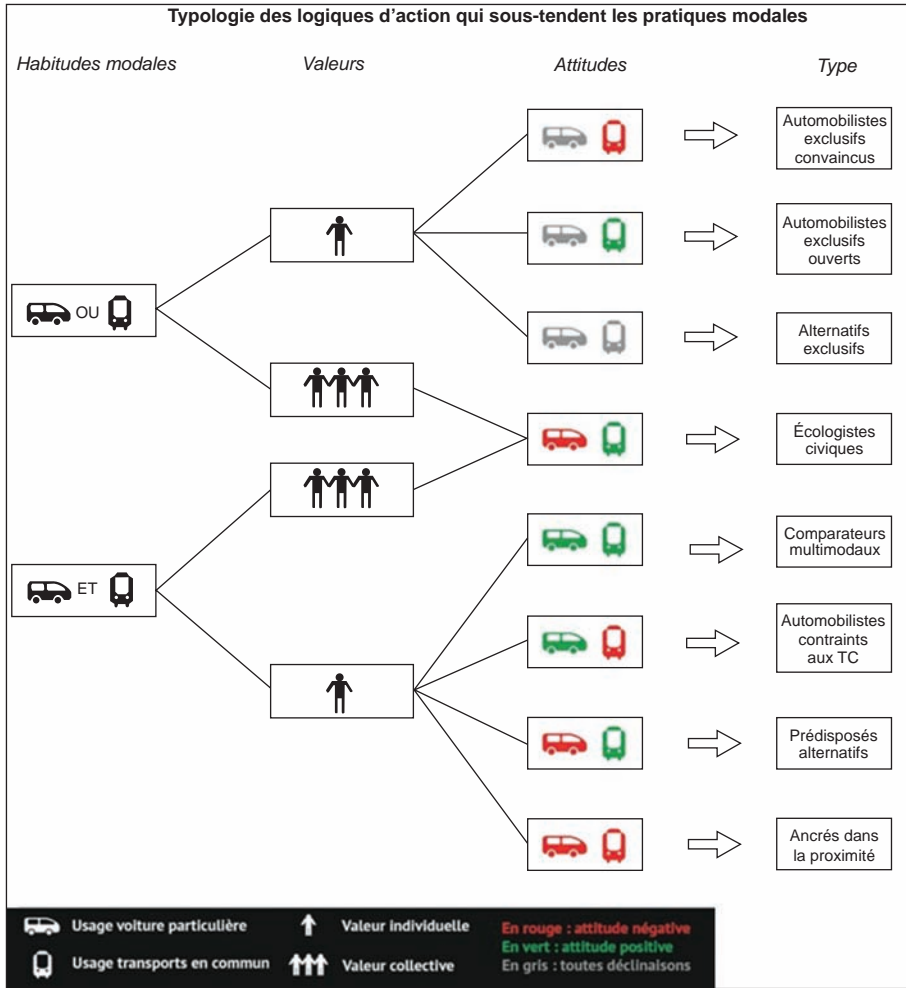
parallèle à ce qui concerne l'usage, les couples en ont une moins bonne image que les personnes seules ou que les familles monoparentales. S'agissant des questions de formation et de revenu, à l'échelle de l'agglomération, les mieux formés et les plus hauts revenus ont tendance à avoir une meilleure image des transports en commun. Pour ce qui est des autres variables sociodémographiques, on notera que le fait d'être actif ou non actif ne fait pas apparaître de réelles différences. Enfin, les frontaliers et les non-frontaliers (France et Allemagne) perçoivent en général les transports publics de la même manière, même si les frontaliers utilisent davantage ce mode de transport. Déjà suggérée à plusieurs reprises, la question de la contrainte liée à l'utilisation des transports publics est ici particulièrement élevée, en raison de la configuration du territoire bâlois, orienté vers les accessibilités alternatives à la voiture. La forte incitation à utiliser les transports en commun est peu appréciée par les pendulaires, dont les frontaliers : pourtant, ce ne sont pas nécessairement et seulement les lignes transfrontalières qui posent problème, mais bien aussi les lignes à l'intérieur des territoires allemands et français. Il faut relever toutefois que la mauvaise image qu'ont les frontaliers des transports publics s'observe surtout chez les non-utilisateurs, alors que ceux qui les empruntent au quotidien en ont plutôt une bonne image.

Les travaux sur le choix modal de Kaufmann *et al.* (2010) permettent de questionner les rapports entre l'usage des modes (voiture et transports publics) et leur image, *via* une typologie des logiques d'action qui sous-tendent les choix modaux (figure 30).

En adaptant la même méthodologie à notre échantillon, nous pouvons voir que la question de la contrainte est plutôt forte dans toute l'agglomération, y compris en Suisse (figure 31). Selon la définition donnée dans cette typologie, les *automobilistes contraints* sont des individus contraints d'utiliser les transports publics (pas nécessairement sur une base quotidienne) alors qu'ils ne les apprécient pas. Pour se rendre à Bâle, comme nous l'avons vu, la circulation et le stationnement difficiles obligent, dans une certaine mesure, les individus à utiliser d'autres modes de transport. Par ailleurs, si les Bâlois s'accrochent plutôt bien de cette contrainte, les habitants du secteur périurbain suisse sont plus nombreux à se sentir contraints dans leur choix (26%). C'est toutefois parmi les Allemands et surtout à Weil am Rhein (41%) que cette part est élevée, ce qui fait écho aux éléments mentionnés au début de cette section sur la mauvaise image des transports publics dans la partie allemande. Les frontaliers allemands sont proportionnellement plus nombreux dans cette catégorie (46% d'entre eux) que les actifs non frontaliers (37%).

Si l'utilisation contrainte des transports publics est élevée, les personnes qui n'utilisent jamais les transports publics et uniquement la voiture sont plutôt peu nombreuses à l'échelle de l'agglomération (13%). Parmi elles, environ 5% n'aiment pas du tout les transports publics (*automobilistes exclusifs*), les autres seraient, dans l'absolu, ouvertes à l'utilisation des transports publics (*automobilistes exclusifs ouverts*). Notons que ces deux logiques sont quasiment absentes à Bâle et

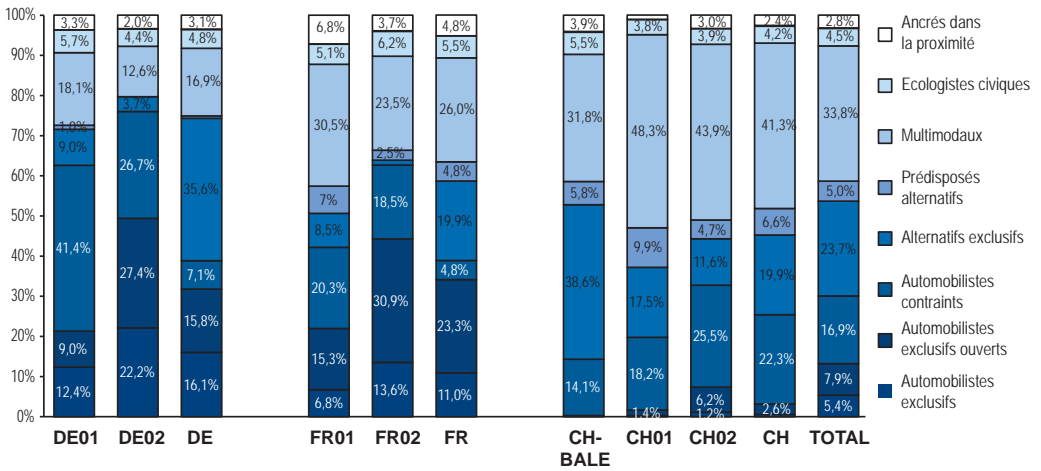
Figure 30: Construction de la typologie du choix modal



Source: (Dubois, Kaufmann *et al.*, 2015).

peu répandues dans le reste de la partie suisse, au contraire des parties allemandes et françaises, où elles comptent pour environ 45% de la population. Les résultats trouvés pour la partie suisse à propos des *automobilistes exclusifs* sont quasiment uniques si on les compare aux agglomérations suisses et françaises de taille plus ou moins équivalente où de telles enquêtes ont été menées (Kaufmann *et al.*, 2010): ils montrent que le recours à la voiture de manière exclusive est quasiment nul, tant les transports publics ont une place importante dans la vie des Bâlois. Seuls les habitants

Figure 31 : Typologie du choix modal dans l'agglomération trinationale de Bâle, selon le secteur de résidence (méthodologie de Kaufmann et al., 2010)



Effectifs: 1454 ; Différences entre pays : $\chi^2=384,6$, $V=.36$, $\text{Sig}=.000$; Différences entre secteurs: $\chi^2=561,3$, $V=.26$, $\text{Sig}=.000$

de l'agglomération bernoise, parmi les nombreuses villes enquêtées, montrent des comportements et des logiques de choix modal similaires à ceux des Bâlois (Munafò et al., 2015).

Concernant les autres logiques, le groupe des *alternatifs exclusifs* est composé de personnes utilisant uniquement les transports publics (jamais la voiture). Ils sont bien entendu largement plus représentés à Bâle, puis dans le secteur suburbain suisse. Même dans le secteur périurbain suisse, leur part est plus élevée qu'à Saint-Louis ou à Weil am Rhein. Quant aux *prêdisposés alternatifs*, ils préfèrent utiliser les modes alternatifs, comme les transports publics et les modes doux, mais recourent néanmoins à la voiture : ils ne représentent que 5 % de l'échantillon. Les *écologistes civiques*, qui mettent en avant leurs convictions écologistes, et les *ancrés dans la proximité*, qui ne sont convaincus ni par la voiture ni par les transports publics, comptent respectivement pour 4,5 % et 2,8 % de l'échantillon. Finalement, les *multimodaux* sont des individus qui cherchent à utiliser le mode le plus efficace pour leurs trajets. Ils sont particulièrement représentés en Suisse, suivie de la France. Les très grandes différences par pays et même par secteur renvoient aux territoires et à leur offre en matière de mobilité, conçue et utilisée de manières très diverses par les habitants des différentes parties de l'agglomération. Relevons toutefois que cette typologie, inspirée de travaux engagés durant les années 1990, ne tient pas compte du vélo, une des composantes importantes de la mobilité dans les agglomérations, et notamment à Bâle.

4.2.1 Quelles sont les contraintes de l'utilisation des transports publics ?

Après ce détour consacré à la typologie du choix modal, revenons aux contraintes liées à l'usage des transports publics, car cette idée est partagée par plusieurs participants de la phase qualitative et se retrouve dans l'enquête quantitative. Alors que pour la voiture et pour le vélo, le qualificatif «flexible, commode» comptait respectivement pour 13,8 % et 6,5 % des mentions, pour les transports publics, il ne représente que 1,2 % des adjectifs.

Dans les extraits suivants, les questions de l'attente, des changements de lignes/modes de transport et de la durée (trop longue) sont mentionnées. Pour Quentin, c'est plus précisément la cadence à la demi-heure des trains qui est évoquée : pour éviter cela, il combine voiture et tram, pour lequel la cadence est plus soutenue, environ toutes les 7,5 mn en journée. Ainsi, pour lui, la possibilité d'attendre une demi-heure, en cas de retard ou de mauvais calibrage, est rédhibitoire pour l'usage du train.

Pour le moment, je prends la voiture jusqu'à Saint-Louis, après je laisse la voiture à Saint-Louis et je marche un peu jusqu'à rentrer dans Bâle, jusqu'à la première ligne de tram, et après j'arrive ici. Une des raisons pour laquelle je fais ça, c'est la flexibilité, avec le train, t'as plus ou moins 30 minutes d'attente. Avec la voiture, c'est plus ou moins 8 minutes, étant donné qu'on a un tram toutes les 8 min, là c'est 20 minutes de différence, qui font que je prends pour l'instant la voiture. (Quentin, 30 ans, Sierentz (FR), frontalier)

Oui oui, le matin je décide aussi, si je dois être vraiment ponctuel, je vais à pied, car je sais que j'ai exactement 20 mn, car quand le tram va plus lentement, ça dure plus longtemps. Non, on est en fait libre de choisir. C'est seulement le soir, je trouve ça un peu bête, quand on doit changer de tram et qu'on doit attendre 10 mn [...]. (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Pour Anja, devoir attendre 10 minutes l'arrivée d'un tram le soir est pénible. Mais, par rapport à Quentin qui évoque le trajet Sierentz-Bâle (17 km environ), le contexte spatial est différent : Anja parle ici de ses déplacements en ville de Bâle, où l'alternative du vélo ou de la marche à pied est tout à fait envisageable. Dans un autre entretien, Aurélie évoque aussi l'idée d'attente, mais plus fondamentalement le manque de flexibilité et la «pénibilité» des trajets en transports en commun. Pour elle, attendre le bus puis le tram est très dérangent, en plus du changement de moyen de transport que cela impose. Par ailleurs, ne pas pouvoir partir au moment exact où elle le souhaite, mais devoir planifier, c'est-à-dire faire en fonction des horaires, lui pose un gros problème. Si la cadence à Bâle reste plutôt bonne le soir (fréquence 10-15 min), avec le réseau Distribus en direction de la France, elle est plus faible dès 20-21 h (toutes les heures) ; cela limite considérablement la marge de manœuvre des personnes qui ont des horaires particuliers – horaires tardifs par exemple – ou qui souhaitent réaliser d'autres activités après le travail, comme Aurélie. Les adjectifs qui traitent de cette question, à savoir «contraignant» et «lent», sont parmi les plus

fréquemment cités, ce qui témoigne de leur importance aux yeux des habitants. L'âge semble également être déterminant pour l'image négative de lenteur et de contrainte qui est accolée aux transports publics, ce qui fait largement écho à ce qui a déjà été dit sur la voiture et sur le vélo à propos des moins de 45 ans et des questions de vitesse. Ces deux aspects négatifs, particulièrement importants aux yeux des jeunes, contribuent à dégrader l'image générale qu'ils ont des transports en commun.

Cependant, ce sont les aspects territoriaux qui semblent les plus importants pour analyser la perception de ce mode de transport (tableau 34). Le lien entre qualité de desserte et contrainte est très fort : à titre de précision, dans les secteurs mal desservis, le qualificatif « contraignant » compte pour 14,9 % des occurrences contre 3 % dans les secteurs bien desservis. La question de la vitesse est plus complexe, puisque différents aspects interviennent, notamment le type de moyen de transport (voir ci-dessous). Ainsi, ce n'est pas dans les secteurs les plus centraux que les transports publics sont le plus souvent décrits comme rapides. Par exemple, à Saint-Louis et ses alentours, les transports publics sont plus souvent considérés comme lents que dans le secteur périphérique français. En Suisse, également, c'est à Bâle que les transports en commun sont le plus souvent décrits comme lents (7,7 %), contre 4,7 % dans la périphérie et « seulement » 3,9 % en proche banlieue.

Tableau 34: *Qualificatifs les plus mentionnés pour les transports publics, selon le pays de résidence*

Allemagne		France		Suisse		Total	
Contraignant	22,2 %	Pratique	12,0 %	Efficace	15,4 %	Efficace	11,8 %
Lent	9,6 %	Contraignant	11,0 %	Pratique	8,8 %	Contraignant	9,2 %
Cher	8,8 %	Écologique	8,1 %	Confortable	8,7 %	Écologique	8,1 %
Pas fiable	8,5 %	Bon marché, économique, pas cher	7,1 %	Écologique	8,0 %	Pratique	7,7 %
Écologique	8,0 %	Cher	6,4 %	Bondé	6,0 %	Confortable	6,8 %
Bondé	5,1 %	Efficace	6,0 %	Cher	6,0 %	Cher	6,7 %
		Lent	5,3 %	Lent	5,5 %	Lent	6,5 %

Au-delà d'une simple question territoriale, la perception du temps de trajet et d'attente semble liée au type de transport public utilisé : les bus et les trams vs les trains rapides, voire les S-Bahn ou les trains régionaux. Il paraît donc que les contraintes des transports publics (temps d'attente et changements) sont plus pénibles sur les courtes distances – les trajets urbains – que sur les longues distances, soit les trajets interurbains. Pour ces derniers, l'impression de se déplacer rapidement et efficacement est plus grande. Par ailleurs, pour les courts trajets urbains, il existe une alternative efficace, comme l'explique Christian, à savoir le vélo. Cet extrait met en lumière un aspect supplémentaire qui a trait à l'expérience même du trajet et de sa vitesse : le tram s'arrête trop fréquemment pour lui.

Je trouve horrible de prendre le tram. Je ne le supporte simplement pas le matin. Aller en train, ça va, parce qu'on ne s'arrête pas autant probablement. Mais je fais en sorte, aussi pour le train, de ne pas être dans un Interregio qui s'arrête quatre fois, mais plutôt si possible dans un des trains, qui entre Bâle et Berne, ne s'arrête qu'à Olten. Parce que sinon ça va pas. J'ai l'impression que c'est trop près, j'ai l'impression d'être dans un RER [S-Bahn], l'impression d'être un pendulaire, ça je ne le supporte pas. À vélo, j'ai une sorte de liberté, en tout cas supposée, mais au moins c'est toi qui décides. Aller en tram, ça va pas, le S-Bahn est ridicule à Bâle. (Christian, 50 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Le fait de ne pouvoir transporter que peu de marchandises est un autre aspect du manque de flexibilité ou de praticité des transports publics : comme nous l'avons vu, le vélo souffre du même problème. Corollaire du manque de place pour transporter des biens, les transports publics souffrent d'une certaine saturation, qu'il s'agisse des transports urbains ou interurbains. Ce problème n'affecte pas uniquement les axes routiers, mais également les transports publics. L'augmentation de la mobilité durant les dernières décennies et, notamment, de la pendularité en direction des grands centres est ici bien visible. Comme en ce qui concerne les automobilistes, certains pendulaires en transports publics disposant d'horaires flexibles cherchent les relations les moins bondées, afin que le temps de trajet puisse toujours s'apparenter à un temps utile et que l'avantage par rapport à la voiture soit conservé.

Et oui, on peut dire qu'on remarque que c'est plus dense, même si l'offre est aussi plus grande, il y a beaucoup plus de monde dans le train. Pour moi, c'était toujours très agréable pour travailler, ça l'est toujours, mais tu n'as plus la même situation qu'il y a 15 ans où tu avais toujours un compartiment de 4 sièges pour toi. Bon je pendule toujours en décalé par rapport aux heures de pointe, je pars le matin une heure plus tard, et je rentre aussi une heure plus tard, comme ça les trains sont moins pleins. (Christian, 50 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

La saturation des transports publics a également une forte composante territoriale : si, en France et en Allemagne, c'est dans les secteurs urbains que ce sentiment est le plus prononcé, c'est à Bâle, en Suisse, que ce qualificatif est le moins souvent mentionné. Il est fort probable que les lignes de transports en commun en direction de Bâle, moins nombreuses pour les habitants de la périphérie qui passent par la gare centrale, soient pour ces raisons particulièrement bondées. Dans la périphérie proche ou à Bâle, les lignes sont plus nombreuses, et il est possible d'utiliser d'autres moyens de transport comme la marche ou le vélo, ce qui semble diluer les flux de personnes et rendre les déplacements plus agréables.

4.2.1.A La contrainte financière

La question du coût est un aspect important dans le choix du mode de transport. Si pour la voiture et pour le vélo, les avis sont plutôt tranchés, la première étant plutôt

considérée comme chère et le second comme plutôt bon marché, pour les transports publics les avis divergent. Pour certains, ils sont trop chers, pour d'autres, ils sont en revanche avantageux.

À l'échelle de l'agglomération, 6,7 % des adjectifs décrivent le coût élevé des transports en commun, contre 4,6 % qui renvoient à leur coût avantageux. Dans la mesure où l'agglomération de Bâle s'étend sur trois pays, plusieurs opérateurs de transport et plusieurs communautés tarifaires se partagent les différents secteurs et proposent des tarifs différents. Si la perception du coût est bien entendu influencée par le prix effectif, le rapport aux prestations ou au coût de la vie entre également en compte. Par exemple, lors de l'enquête, un billet de transport à Weil am Rhein coûtait 2,40 € pour une seule zone et 3,25 € pour deux zones (par exemple pour aller à Bâle) ; à Bâle, entre 2,30 frs pour une courte distance (4 arrêts), 3,80 frs pour une zone et 4,70 frs pour aller en France ou en Allemagne ; dans la partie française, les billets Distribus coûtaient 1,50 €. Ainsi, pour une course occasionnelle, le transport apparaît plutôt cher dans la partie allemande. Ces différences de prix pour les simples courses se retrouvent dans l'usage des adjectifs relatifs au prix (bon marché vs cher). Si l'on prend en compte tous les adjectifs portant sur le coût et que l'on calcule leur part relative, 74 % d'entre eux dans la partie allemande relèvent la cherté des transports en commun, contre 56 % en Suisse et même moins de la moitié en France (47 %).

La question des abonnements entre aussi en ligne de compte dans l'appréciation du prix des transports publics. La plupart des individus qui utilisent fréquemment les transports publics sont abonnés, car le coût devient beaucoup plus avantageux dès que l'usage est régulier. La disposition d'abonnements de transports publics est très fortement influencée par le territoire de résidence, et surtout, en l'occurrence, le pays. Dans notre enquête, la part des abonnés s'élève à environ un quart de la population en Allemagne (secteur urbain 30,7 % et secteur périurbain 23,2 %) et en France (secteur urbain 34,7 % et secteur périurbain 19,7 %), alors qu'en Suisse 80 % des individus disposent d'au moins un abonnement. Cette part s'élève même à 90 % à Bâle. Cette très forte différence entre la Suisse et les deux autres pays s'explique notamment par la diffusion importante du demi-tarif des CFF au sein de la population suisse de l'agglomération bâloise : 55,7 % des enquêtés en possèdent un. Cet abonnement offre une réduction de 50 % du prix de tous les billets de train, mais aussi des réductions (variables) sur les réseaux de transports publics urbains. Le deuxième abonnement le plus populaire dans la région est le U-Abo, abréviation de « *Umweltschutz*¹²⁸-Abo » (36,2 %). Il permet des déplacements illimités sur une large zone (Bâle et environs) et offre à ses détenteurs une grande liberté de mouvement.

¹²⁸ [protection de l'environnement].

4.2.2 Quels sont les avantages des transports publics ?

L'image générale des transports publics est plutôt mauvaise dans certains territoires et auprès d'une partie de la population. Même ceux et celles qui ont une bonne image des transports en commun trouvent ce mode particulièrement contraignant, ce qui conduit à s'interroger sur les avantages et la compétitivité de ce mode.

Le tram, c'est bien quand il pleut. (Christian, 50 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Ce premier commentaire met en lumière un avantage indéniable de ce mode de transport, principalement par rapport au vélo ou à la marche, à savoir qu'il n'est pas influencé par les conditions météorologiques. Nombreux sont les cyclistes qui déclarent utiliser le tram ou le bus, quand le vélo n'est pas praticable ou, du moins, quand sa pratique est nettement moins agréable en raison de la pluie, du froid ou de la neige. Cet aspect est d'ailleurs fréquemment mis en avant dans l'enquête quantitative ; ces qualificatifs relatifs sont regroupés sous l'égide de l'adjectif « confortable » qui renvoie également à d'autres aspects du confort, tels que la place disponible, l'ergonomie des véhicules, etc. À l'échelle de l'agglomération, les transports publics sont fréquemment décrits en ces termes : il s'agit du troisième adjectif le plus cité, il compte pour 6,8 % du total. Une analyse plus fine montre que c'est principalement en Suisse que le qualificatif « confortable » est mentionné (8,7 % du total).

Par ailleurs, les transports en commun, y compris les trams et les bus urbains, sont largement considérés comme efficaces, en comparaison notamment de la voiture et des contraintes qui lui sont associées, telles que le stationnement et la congestion. Cela atténue et nuance en partie les contraintes évoquées auparavant.

Oui, donc on prend le tram. Parce que tu ne peux garer la voiture nulle part, parce la ville de Bâle est fermée pour les voitures [...] Tu trouves bien un parking ou autre, mais après tu dois encore marcher une demi-heure pour arriver jusqu'en ville [...]. Pour ces raisons, j'utiliserais les transports publics, quand tu ne dois pas vraiment faire des courses et que tu dois ramener des choses lourdes à la maison, quand tu vas simplement à un repas le soir, quand tu rends visite à quelqu'un ou quelque chose du genre, là tu vas en tram. Parce que sur cette ligne, en direction de la Birstal ou de la Leymental, c'est parfait. Depuis Reinach, depuis la maison jusqu'au centre, on a 20 mn de tram, c'est parfait, n'est-ce pas. En voiture, c'est aussi 20 mn, mais t'as pas encore de place de parc. (Eric, 53 ans, Reinach (CH), extrait traduit de l'allemand)

Comme l'indique Eric, automobiliste au quotidien, les transports publics sont très efficaces lorsqu'il s'agit de se rendre dans le centre-ville. À l'échelle de l'agglomération, « efficace » est l'adjectif le plus cité, avec 11,8 % des mentions, mais c'est surtout en Suisse que l'on considère les transports publics de cette manière

(15,4%). C'est très probablement la combinaison de bonnes prestations et d'une circulation difficile par ailleurs qui fait que les trams, les bus ou les autres trains sont qualifiés d'efficaces avec une telle ampleur : plus la desserte est bonne, plus ils sont considérés comme tels (desserte faible : 6,5%, desserte moyenne : 11,5%, desserte bonne : 17,5%), même s'il faut relever que la qualité de la desserte au domicile ne représente qu'une partie de l'équation du déplacement. Ainsi, dans le secteur périurbain allemand, seules 2,4% des mentions renvoient à leur efficacité. Relevons qu'à Saint-Louis et ses alentours (secteur urbain français), desservis par les Distribus et le TER, les transports publics sont considérés comme plutôt efficaces. Corollaire d'une certaine efficacité des transports publics, la fiabilité n'est pas remise en cause dans les différents territoires, sauf en Allemagne, comme nous l'avons vu précédemment. En France, le qualificatif « pas fiable » compte seulement pour 2,6% et pour 3,4% (secteur urbain et périurbain respectivement), en Suisse pour moins de 1% dans les trois secteurs, alors qu'en Allemagne il s'élève à près de 10,4% à Weil am Rhein et à 5,5% dans le secteur périurbain.

Autre qualificatif fréquemment cité, le côté « pratique », comme pour la voiture et pour le vélo. 7,7% des mentions renvoient à cet aspect, soit un peu plus que pour le vélo, mais bien moins que pour l'automobile. C'est en France que cet adjectif est le plus utilisé, notamment dans le secteur urbain (16,5%). La présence de lignes très directes (bus et train) vers le centre-ville de Bâle ou la gare peut contribuer à cette évaluation positive. Finalement, la question « écologique » constitue l'un des grands avantages associés aux transports publics. Parmi les habitants de l'agglomération, il s'agit du troisième adjectif le plus cité, avec 8,1% des mentions. En Allemagne, c'est d'ailleurs le seul adjectif positif qui compte pour plus de 5% des adjectifs cités.

4.2.3 Les transports publics et l'intermodalité

Un des avantages majeurs des transports publics, que nous n'avons pas pu véritablement observer dans la partie quantitative, mais qui ressort très fortement des entretiens qualitatifs, c'est la possibilité de combiner les transports publics avec un autre mode, le vélo, la marche ou l'automobile, soit lors du même trajet (intermodalité), soit de manière plus générale dans la vie de tous les jours (multimodalité ; voir la partie introductive de ce chapitre). L'intermodalité permet bien souvent ainsi de dépasser les contraintes (par exemple en termes de desserte) d'un mode et de ne garder que les avantages des modes utilisés.

Qu'ils combinent vélo et transports en commun ou voiture et transports en commun, l'idée pour les usagers est la même : trouver la meilleure solution possible pour se rendre à destination. Plusieurs personnes rencontrées ont des pratiques intermodales (vélo et transports publics) comme Anja ou Christian qui utilisent le vélo jusqu'à la gare de Bâle, puis le train pour respectivement Aarau et Berne, ou encore Karim et Sébastien.

Hier, c'était une journée de travail. Je me déplace en trois modes, j'ai le vélo le matin pour aller à la gare de Bartenheim, le train pour aller à Mulhouse, et à Mulhouse le tram pour aller jusqu'à mon lieu de travail. Et tout ça, ça me prend presque une heure, depuis la maison, jusqu'au service où je travaille. Heureusement que je commence à 9 h le matin. Et le soir, c'est l'inverse. Tram-train-vélo. (Karim, 54 ans, Bartenheim (FR), actif non frontalier)

Un point commun à ces quatre personnes c'est que leur destination finale ou leur domicile ou les deux se situe(nt) dans une grande ville où l'usage de la voiture est assez peu efficace: pouvoir s'y rendre autrement représente une possibilité très intéressante. Néanmoins, les stations ou les arrêts de transports publics ne se trouvent pas toujours à proximité du domicile. Sébastien, par exemple, habite dans un village où l'offre en transports publics est très limitée: il se rend donc à Sierentz, à 2 km de là, pour prendre le train (ligne Bâle-Mulhouse). De même, Karim, habitant à environ 1,5 km de la gare de Bartenheim, gagne du temps en choisissant le vélo plutôt que la marche. Pour Christian et Anja qui habitent à Bâle, le choix de prendre le vélo, puis le train renvoie aux éléments précités sur les transports publics et, notamment, au fait que le tram n'est pas toujours compétitif sur de courtes distances urbaines, alors que le train, plus rapide sur les longues distances, est très largement plébiscité. Quant à savoir s'il est plus judicieux de laisser le vélo à la gare ou de le prendre avec soi, tout dépend des conditions de sécurité (parking sécurisé), de la distance entre l'arrêt de transport public et la destination finale ou encore du prix et de la possibilité de transporter le vélo dans le bus, le tram ou le train.

La discontinuité des réseaux de transports publics, qui est due à la présence de la frontière nationale, combinée avec les embouteillages et le manque de places de parking, amène certains enquêtés travaillant à Bâle à des pratiques intermodales singulières. C'est notamment le cas de Quentin qui se rend en voiture de Sierentz, son domicile en France, à la frontière suisse à Saint-Louis. À cet endroit, il parque son véhicule, puis traverse la frontière à pied pour rejoindre le réseau de transports en commun suisse et prendre le tram (ligne 11), qui relie la frontière à la gare centrale de Bâle. D'après lui, de nombreux autres frontaliers français opéreraient de la même manière afin de pallier les inconvénients de liaisons peu intéressantes depuis leur domicile. De même, Claude, qui habite tout près de la frontière et qui travaille à Bâle, traverse cette frontière à pied ou à vélo tous les jours jusqu'à l'arrêt de tram le plus proche. Cela permet, entre autres, de ne payer qu'un abonnement de transports en commun pour Bâle et ses environs suisses (U-Abo).

Oui, oui. J'ai l'abonnement annuel des trams de Bâle. C'est le grand Bâle. Mais disons, j'ai pas l'abonnement frontalier. Il y a des gens qui viennent d'Alsace qu'ont un abonnement lié. Moi c'est juste Bâle, parce que j'habite juste à côté de la frontière. J'ai pas pris l'abonnement pour l'Alsace [...] J'y vais à pied. Avant je prenais le vélo, jusqu'à la frontière. L'avenue ici, après je prends le tram. Après

le bus, après j'arrive au boulot... même à Kaiseraugst où je travaillais avant, j'ai essayé de pas prendre la voiture, pour des raisons d'écologie et compagnie, et il y avait toujours des possibilités d'y aller par d'autres moyens. (Claude, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalier)

Dans le cas de ces deux personnes, mais aussi d'autres frontaliers, les pratiques modales, notamment l'utilisation des transports publics, sont marquées par un clivage quasi exclusif selon le territoire national dans lequel ils se trouvent : la voiture en France ou en Allemagne, les transports publics en Suisse et les modes doux pour le franchissement de la frontière. Le fort effet de rupture de la frontière est ici particulièrement visible.

5

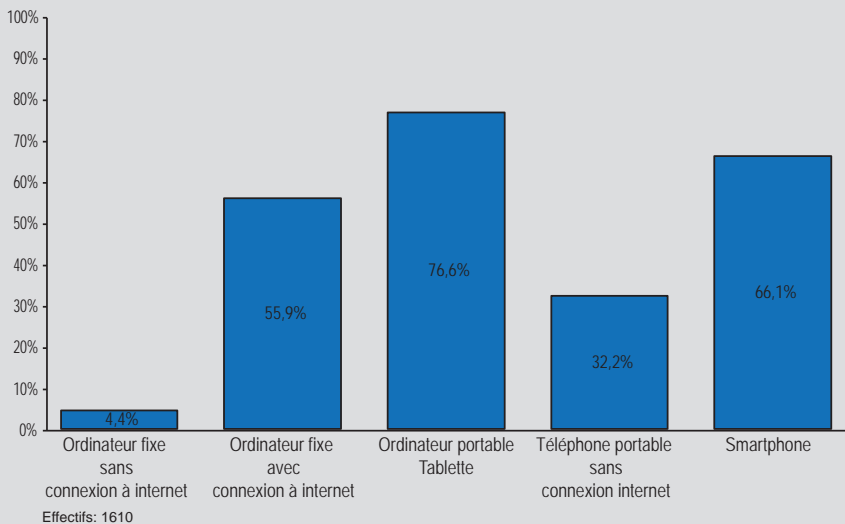
DES COMPÉTENCES SPÉCIFIQUES POUR SE DÉPLACER : MAÎTRISER L'ENSEMBLE DES MODES DE TRANSPORT

L'usage des modes de transport ou, d'une manière générale, la mobilité demande une série de compétences, de techniques ou de savoir-faire. Plusieurs d'entre elles ont déjà été évoquées dans cet ouvrage, par exemple le fait d'être à l'aise sur la route en conduisant, d'avoir un permis de conduire ou encore les capacités physiques nécessaires à l'usage du vélo. La littérature sur le potentiel de mobilité et, plus spécifiquement, sur les transports publics fait état de compétences spécifiques à acquérir ou, du moins, d'habitudes à prendre pour pouvoir être véritablement à l'aise dans l'usage de ceux-ci. Pour la grande majorité des individus, ces compétences s'apparentent à l'apprentissage du réseau de transport local, des solutions alternatives, de l'utilisation des outils technologiques (comme l'application CFF), etc. L'arrivée des nouvelles technologies de l'information et de la communication – internet, laptops ou smartphones – a contribué à changer le visage de la mobilité, ouvrant de nouvelles possibilités pour les usagers (encadré 5 et figure 32). Ces nouvelles technologies, si elles facilitent en général la mobilité et « enrichissent » les temps de déplacement, contribuent également à faire évoluer les compétences de mobilité indispensables au quotidien.

Encart 5 : Accès aux technologies de l'information et de la communication (TIC)

D'une manière générale, très peu d'individus n'ont pas accès au web (8%). Les deux équipements les plus courants sont les ordinateurs portables (y compris tablette) (77%) et les smartphones (66%). Seuls un tiers des individus ne disposent que d'un téléphone portable «classique» – sans accès à internet – et 3,5% n'ont accès à aucun équipement de ce type (y compris ordinateur fixe sans connexion à internet). Les différences en matière d'accès aux TIC sont minimales entre les trois pays, contrairement à celles portant sur l'usage. S'agissant des variables sociodémographiques, les différences s'observent en premier lieu en fonction de l'âge. L'accès aux nouvelles technologies dépend largement d'un effet de génération. En ce qui concerne les ordinateurs portables et les smartphones, ce sont les jeunes (25-44 ans) qui ont l'accès le plus large, suivi des 45-64 ans et finalement des 65 ans et plus. En revanche, les plus âgés sont largement équipés de téléphones portables. Les ressources financières, mais aussi la formation ont une influence certaine sur la disposition de ces outils. De manière générale, plus les revenus et plus la formation sont élevés, plus la probabilité d'avoir un accès à ces deux outils est grande et inversement. Enfin, les actifs ont également davantage de smartphones et d'ordinateurs portables : ces outils permettent, entre autres, de travailler ou d'être contacté en tout temps – élément caractéristique des nouveaux modes d'organisation de la société, où les frontières entre vie privée et vie professionnelle sont de plus en plus floues (Dumas et Ruiller, 2014).

Figure 32 : Accès aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (population totale)



5.1 PRÉPARER SON DÉPLACEMENT

Si les TIC ont changé le rapport au temps passé à se déplacer (voir ci-après), elles sont également largement utilisées pour préparer les déplacements, comme c'est le cas parmi les personnes rencontrées : la plupart utilisent internet pour ces raisons, bien que les plus âgés, notamment Claude et Nicole, déclarent devoir parfois se faire aider par leurs enfants. Les extraits ci-dessous montrent que les nouvelles technologies peuvent servir non seulement à acheter des billets et à organiser un voyage, mais aussi dans la vie de tous les jours, lorsqu'on doit se rendre à une destination X ou Y.

Maintenant avec Google Maps, on google vite et on imprime, ou j'en prends note. Oui [j'ai un smartphone], on regarde vite, et c'est pas un problème [...]. On regarde vite quand part le train et comment on peut s'y rendre. La plupart du temps, je me note volontiers le plan. Et ensuite, on y va! (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Il se dégage des entretiens l'impression que dans la planification des déplacements, internet est devenu quasiment indispensable. En revanche, tous n'utilisent pas ces outils «en cours de déplacement». Claude, par exemple, refuse d'utiliser son GPS. Plusieurs enquêtés, parmi les plus jeunes, apprécient également encore d'utiliser des cartes routières ou des plans pour s'orienter. De plus, tous ne disposent pas d'un smartphone leur permettant d'être tenus au courant des retards ou des modifications d'horaires, possibilité très pratique comme le souligne Andreas.

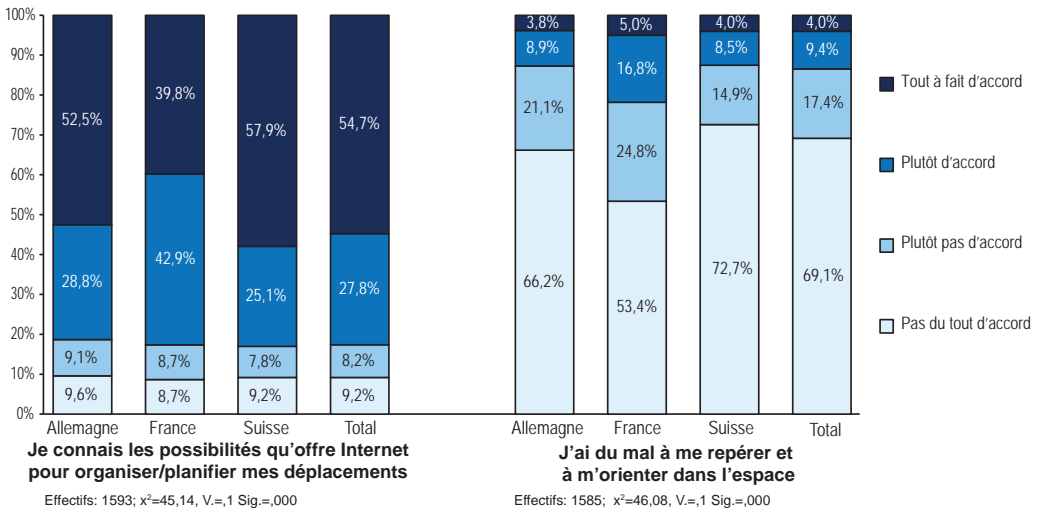
Je vais aller regarder sur search.ch et là, je dis La Chaux-de-Fonds, ça et ça. et ça me montre la direction. Je peux dire que je veux être là à 3 h, et après il me montre directement où je dois passer. Ou je regarde sur l'ordinateur, ou sur le natel. Sur search.ch ou sur SBB, c'est pas seulement pour le train, mais c'est aussi pour le tram, tout est inclus. Et ça marque directement s'il y a du retard. Comme par exemple, hier, avant-hier, j'étais à Bienne, on était à un anniversaire à Zurich, et après je raccompagnais ma grand-mère à Bienne. Et après je regardais, et j'ai vu qu'il y avait du retard. C'est très pratique. (Andreas, 34 ans, Bâle)

Très fortement liée à l'usage de ces technologies, la possibilité de se repérer dans l'espace et de s'orienter devient pour eux un jeu d'enfant. Quasiment tous déclarent n'avoir aucun problème pour retrouver leur chemin. Pour ceux qui disposent d'un smartphone, cette question n'a presque aucun sens : tous répondent par «naturellement» ou «aucun problème». Les extraits d'Eric ou d'Anja ci-dessus montrent bien qu'ils savent utiliser ces nouvelles technologies pour leur déplacement d'une manière générale. Cependant, même sans smartphone, toutes les personnes rencontrées déclarent qu'elles n'auraient pas de problèmes à se repérer et s'en sortiraient en demandant à des passants, en se renseignant auprès d'un chauffeur de taxi, en regardant un plan, etc.

Dans l'enquête quantitative, les deux compétences que sont la connaissance des possibilités offertes par internet pour l'organisation et la planification des déplacements, ainsi que la capacité à s'orienter et à se repérer dans l'espace, ont été analysées (figure 33). Tout d'abord, il ressort que les nouvelles technologies sont largement utilisées pour planifier les déplacements. 82% des habitants de l'agglomération déclarent connaître les possibilités offertes par internet pour planifier et pour organiser des déplacements. Il semble que cette capacité dépende assez peu du pays de résidence, si l'on considère ensemble les personnes qui sont tout à fait d'accord et celles qui sont plutôt d'accord. Dans les trois pays, la part des personnes peu à l'aise se situe autour de 18-19%.

L'âge se révèle être un facteur extrêmement important pour la compréhension de ces usages. Chez les 25-44 ans, 95% connaissent ces possibilités, contre seulement un peu plus de la moitié pour les 65 ans et plus (voir tableau 35). Cependant, des différences en termes de revenus ou de formation sont également notables, et ce même en contrôlant l'effet de l'âge. Les personnes les mieux formées et les plus riches¹²⁹ connaissent mieux les possibilités offertes par internet pour planifier leurs déplacements. Ces influences se retrouvent dans les trois pays. La prise en compte de la possession d'un smartphone dans le modèle montre que cet élément a une grande importance pour pouvoir utiliser internet durant ses déplacements. Il contribue à

Figure 33 : Compétences de déplacement, selon le pays de résidence



¹²⁹ En Allemagne, on n'observe pas de lien entre le revenu et la capacité à utiliser internet pour planifier ses déplacements.

Tableau 35 : Régressions linéaires : Compétences de déplacement

	Connaissances des possibilités d'internet pour la planification de déplacements		Manque de capacité à s'orienter et à se repérer dans l'espace		Utiliser le temps de trajet au maximum	
	B	Bêta (Coefficients standardisés)	B	Bêta (Coefficients standardisés)	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	0,66		0,26	***	0,71	***
25-44 ans	0,01	0,02***	0,02	0,03	-0,06	-,10***
65 ans et plus	-0,22	-0,29	0,07	0,10**	-0,06	-,10*
Homme	0,00	0,00***	-0,11	-0,19***	-0,06	-,11***
Personne seule	-0,03	-0,04	-0,02	-0,03	-0,04	-,07*
Famille monoparentale	0,03	0,02	0,00	0,00	-0,04	-,02
En couple, sans enfant	0,03	0,05	-0,04	-0,06*	0,01	,01
Bas revenus	-0,05	-0,06**	0,00	-0,01	0,01	,01
Revenus élevés	0,03	0,05*	-0,06	-0,10***	0,01	,01
Pas de formation post-obligatoire	-0,13	-0,10***	0,07	0,06*	-0,15	-,13***
Formation de niveau tertiaire	0,06	0,10***	0,02	0,04	0,02	,04
Actifs	-0,02	-0,03	0,01	0,01	-0,04	-,07
Fréquence d'utilisation des transports publics : Tous les jours	-	-	-	-	0,10	,15***
Au moins une fois par semaine	-	-	-	-	0,08	,12**
Rarement	-	-	-	-	-0,02	-,03
À un smartphone	0,22	0,321***	-0,07	-0,11***	0,07	,12***
À un ordinateur portable	-	-	-	-	0,05	,07**
	Effectifs : 1 551 ; R ² =,35 ; Sig. =,000		Effectifs : 1 550 ; R ² =,09 ; Sig. =,000		Effectifs : 1 539 ; R ² =,1 ; Sig. =,000	

diminuer les différences entre les catégories d'âge : lorsque le smartphone est pris en compte, les 25-44 ans et les 45-64 ans ne se distinguent plus dans cette compétence.

En ce qui concerne l'orientation dans l'espace, plus de 85% des personnes déclarent ne pas avoir de problème. Ce résultat confirme largement les éléments mis en avant lors des entretiens. Les proportions sont similaires en Allemagne et en Suisse, mais sont un peu plus faibles en France. Un tel résultat avait déjà été mis en avant dans l'enquête *Job Mob* sur la grande mobilité, sans pour autant qu'une explication soit trouvée : les Français se déclaraient moins à l'aise que les Allemands et les Suisses dans cet exercice (Dubois et Ravalet, 2015). Dans une étude réalisée par Nokia, il apparaissait également que les Français étaient, parmi les treize populations

enquêtées, ceux qui avaient le plus tendance à ne pas trouver leur chemin, et les Allemands, ceux qui avaient le moins de problèmes¹³⁰.

Cette compétence d'orientation est influencée par des facteurs sensiblement similaires à ceux qui affectent la compétence précédente, à savoir la connaissance des outils numériques pour préparer ses déplacements. Savoir s'orienter et se repérer dans l'espace est une compétence moins développée (ou qui diminue) chez les personnes âgées, de même que parmi celles qui disposent d'un bas niveau de formation. Au contraire, les plus riches sont généralement plus aptes à se repérer dans l'espace¹³¹. Ces liens sont significatifs avec ou sans l'introduction d'une variable relative à la possession d'un smartphone. Les personnes disposant d'un tel téléphone parviennent mieux à se repérer dans l'espace: il ne fait pas de doute que son utilisation pour trouver son chemin a une grande influence.

5.2 ACCÈS À L'INFORMATION RELATIVE AUX TRANSPORTS PUBLICS

Par leur fixité spatiale et temporelle, le long de lignes précises et à des horaires bien définis, les transports publics demandent une coordination particulière des activités de la vie quotidienne dans l'espace et dans le temps. Plus que le vélo ou la voiture, l'usage des transports publics réclame une série d'ajustements: partir à l'heure de son domicile devient plus crucial. Adapter ses heures de travail avec les horaires des transports en commun ou maximiser l'utilité des temps de déplacement sont des exemples typiques de compétences pouvant améliorer la qualité de la mobilité quotidienne. Même les individus qui semblent *a priori* avoir un grand potentiel de mobilité ou être capables de s'adapter facilement peuvent avoir besoin d'une phase d'apprentissage, comme Quentin qui utilise pour l'instant la voiture, puis le tram et souhaiterait faire tout le trajet en transports publics. Ce dont parle Quentin ci-dessous n'est pas d'apprendre à lire un horaire, à acheter un billet ou à savoir dans quel train monter, mais bien à rationaliser son trajet au maximum, en le rendant le plus court et le plus efficace possible, de le combiner avec son emploi du temps chargé et d'en profiter au maximum.

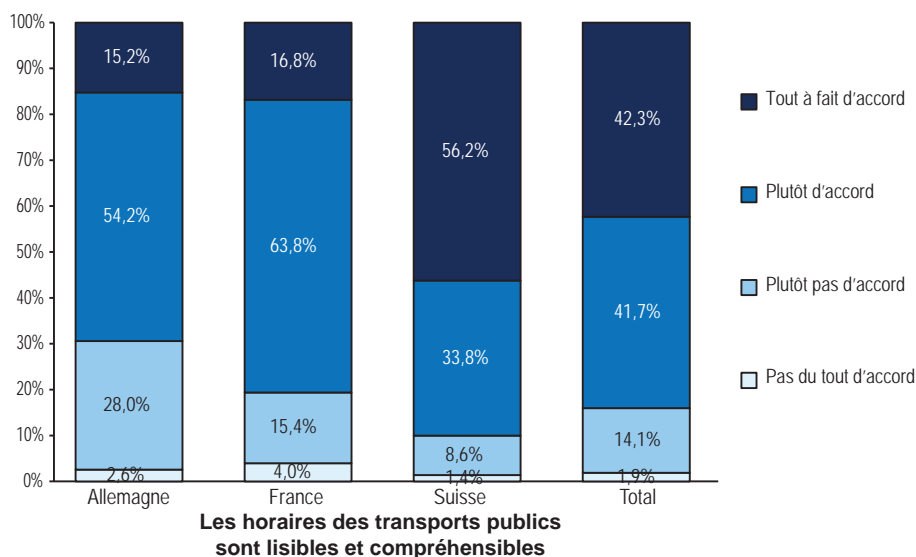
C'est un de mes projets de prendre le train, parce que maintenant je prends la voiture, juste le temps de savoir comment ça marche le train. Comment dire de trouver mes habitudes avec le train. (Quentin, 30 ans, Sierentz (FR), frontalier)

Bien que les participants à la phase qualitative n'aient pas véritablement fait état de difficultés particulières dans l'utilisation des transports publics, dans l'enquête quantitative, en revanche, une question relative à la compréhension des horaires de transports publics a cependant été posée (figure 34). Là également, il

¹³⁰ Communiqué de presse Nokia, <http://company.nokia.com/en/news/press-releases/2008/11/27/lost-in-the-city>, consulté le 31.08.2016.

¹³¹ En Allemagne, au contraire des deux autres pays, les mieux formés déclarent plus souvent avoir des problèmes pour s'orienter.

Figure 34: Capacité à lire et à comprendre les horaires de transports publics, selon le pays de résidence



Effectifs: 1570; $\chi^2=266,99$, $V=.29$, $\text{Sig}=.000$

ne s'agit pas d'un enjeu majeur, puisque plus de 80% des participants déclarent que les horaires sont lisibles et compréhensibles. Cependant, de très nettes différences apparaissent selon les pays. C'est en Suisse que la part des personnes lisant sans peine ces informations est la plus forte et de loin. En France et en Allemagne, une part non négligeable des habitants ne se trouve pas dans cette situation.

Le fait de trouver les horaires lisibles et compréhensibles est largement corrélé à l'intensité de l'usage des transports publics: les personnes qui n'utilisent jamais les transports sont proportionnellement plus nombreuses à juger que les horaires sont difficiles d'accès, puisque seules 60% d'entre elles déclarent qu'ils sont faciles à lire contre plus de 92% de ceux qui les utilisent tous les jours ou presque. La part des utilisateurs des transports publics étant plus importante en Suisse que dans les autres pays, une partie des différences concernant la lisibilité et la compréhensibilité des horaires s'explique de cette manière. Mais lorsqu'on prend en compte simultanément le facteur pays et le facteur utilisation, les différences nationales persistent et ce de manière statistiquement significative. En Suisse, quel que soit le degré d'utilisation, les individus déclarent plus qu'ailleurs que les horaires sont lisibles. Le design, la manière de présenter les horaires et/ou une culture plus importante des transports publics, avec une socialisation

bien souvent dès l'enfance avec ce mode de transports, peuvent expliquer ces différences. En France, par exemple, plusieurs personnes ont précisé dans la marge du questionnaire ne pas pouvoir répondre à cette question, car ils n'avaient jamais pris les transports publics et par conséquent ne savaient pas à quoi ressemblaient les horaires. En France, 10% des individus de notre échantillon ne se sont pas prononcés sur cette question. De même, parmi les personnes qui ne prennent jamais les transports publics, environ 12% n'ont pas pu répondre à la question, pour ces raisons probablement. Ce manque de lisibilité de l'offre fait écho aux connaissances lacunaires du réseau de transports publics, spécifiquement en France, observées chez une partie des enquêtés.

La clarté des horaires dépend bien entendu de la présentation, de la lisibilité et, de manière générale, des informations mises à disposition aux arrêts de transports publics, mais aussi des informations qui peuvent être disponibles à distance, à l'aide de supports papier ou, de plus en plus, sur internet. Un grand enjeu de la mise à disposition d'informations relatives aux transports publics est l'intégration des différents modes, compagnies et/ou communautés tarifaires, et ce d'autant plus que l'on réside dans un territoire transfrontalier où même des trajets sur des courtes distances peuvent amener à changer de compagnie et de communauté tarifaire. Dans les trois pays, des supports (papier, internet, etc.) combinant les offres des différents modes et des compagnies de transports publics sont disponibles, au niveau local, transfrontalier, voire (inter)national. Le site des CFF (et son application) et celui du réseau bâlois donnent accès aux horaires en Suisse, mais aussi dans les régions frontalières, de même que les sites de Distribus (France) et RVL (Allemagne), *via* respectivement les plateformes d'horaires *via alsace* et *3-Löwen-Takt*, contrairement aux compagnies ferroviaires nationales, la SNCF ou la Deutsche Bahn, qui intègrent uniquement le train, voire le tram. Mis à part les différences nationales, il semble que l'âge a un effet sur la facilité à lire des horaires et à accéder aux informations. Une grande partie de celles-ci, et particulièrement celles qui permettent de disposer d'horaires mis à jour, calculés directement du point de départ à celui d'arrivée, se trouvent désormais sur internet. Les plus jeunes disposent donc d'un grand avantage. L'accès aux horaires est également influencé par la position sociale : les personnes avec les salaires les plus bas les trouvent moins lisibles que les mieux formées. Ces tendances restent significatives lorsque la fréquence d'utilisation des transports en commun est prise en compte ; elles sont par ailleurs comparables dans les trois pays.

D'autres compétences – physiques, organisationnelles ou cognitives – sont naturellement requises pour utiliser les transports publics, mais elles ne sont pas apparues dans l'enquête qualitative, mis à part les éléments concernant l'utilisation des temps de transport que nous allons traiter dans la section suivante. Il est vrai que le choix de rencontrer des personnes actives professionnellement excluait *de facto* les personnes en mauvaise santé, trop âgées, pour qui il aurait été difficile de se déplacer en transports publics.

5.3 UTILISER LES TEMPS DE DÉPLACEMENT

L'un des avantages notables des transports en commun, c'est la possibilité d'utiliser le temps de transport pour d'autres activités. L'arrivée des nouvelles technologies a provoqué un changement de paradigme important dans la perception des temps de déplacement, d'un temps perdu à un temps plein de potentiel. Même si les temps de déplacement peuvent être profitables sans l'utilisation d'outils numériques, les TIC sont désormais indissociables de la maximisation de l'utilité des temps de transport. L'utilisation du temps dans les transports n'est bien entendu pas uniquement liée aux nouvelles technologies : lire ou discuter restent des activités très pratiquées et appréciées.

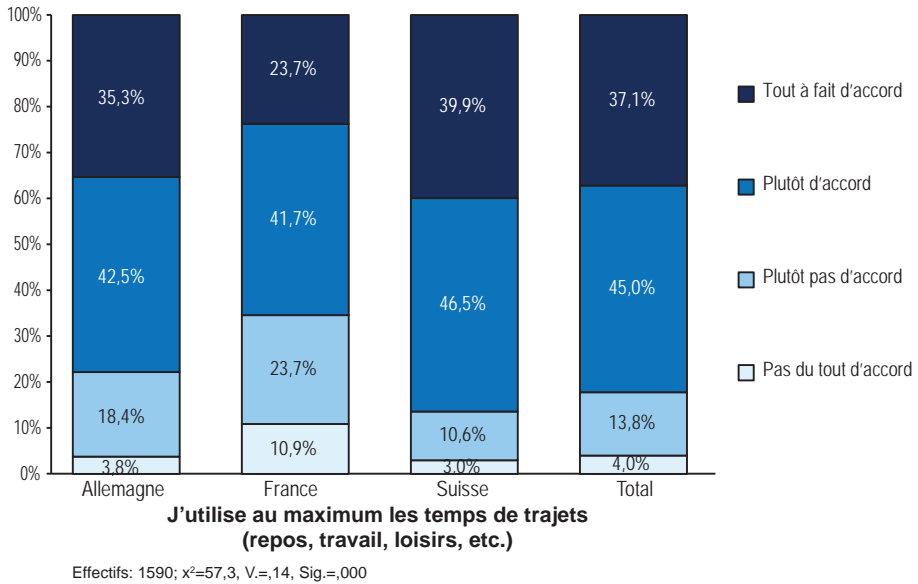
Récemment, j'ai pris le tram avec mon chef. Je me réjouissais d'avoir 10 mn pour lire, et il a râlé « oh, je dois de nouveau prendre les transports publics », et j'ai pensé, maintenant je dois lui parler et je ne peux pas lire. Justement quand on est le matin encore un peu endormi, c'est agréable, quand on peut encore vite lire quelque chose pendant 10 mn. C'est vraiment comme ça, certains livres, des petits, je les ai lus uniquement dans le tram. (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

La posture d'Anja rappelle qu'il est possible d'apprécier le temps de trajet en tant que tel, car il permet de disposer d'un temps pour soi, pour certaines activités que l'on ne pratique pas ou plus ailleurs, comme lire un livre ou simplement prendre le temps de penser. Cet extrait renvoie bien aux nombreux travaux montrant que ce temps de trajet peut être apprécié et est nécessaire, car il permet de passer d'un rôle social à un autre, ou d'avoir du temps pour soi (Jain et Lyons, 2008). Il est indispensable de prendre en compte ces éléments pour la planification des transports et pour la compréhension du choix modal.

Savoir utiliser son temps au mieux durant les trajets n'est pas toujours aisé. Tout le monde ne parvient pas à rendre ses trajets utiles et agréables. Dans le tour d'horizon de la littérature consacrée à ce sujet, quelques éléments ont été mentionnés, comme le type de moyen de transport, les conditions de déplacement (saturation, bruit, etc.) et les capacités de chaque individu (Vincent-Geslin, 2015). Savoir faire fi du bruit environnant ou pouvoir rester concentré sur l'activité réalisée sont des compétences nécessaires « sur le moment », mais préparer en amont le bon matériel, le bon livre, le bon type de travail ou encore ne pas oublier de recharger la batterie des divers outils connectés sont également des conditions indispensables pour maximiser l'utilité du trajet.

Dans l'enquête quantitative, la finesse de tous ces éléments n'a pas pu être prise en compte, et seule une question générale a été posée (figure 35). Dans l'agglomération trinationale, environ 80 % des enquêtés déclarent utiliser au mieux leur temps de trajet, avec des différences assez marquées entre les pays. Les Suisses sont les plus nombreux à déclarer utiliser au mieux les temps de trajet, suivis des Allemands et des Français. Si les activités telles que le repos (sommeil), le travail, la lecture, le visionnement d'un

Figure 35 : Capacité à utiliser au maximum les temps de trajet, selon le pays de résidence



film ou des jeux vidéo sont principalement possibles dans les transports publics, il est toujours possible de se détendre un peu en voiture avec de la musique ou un livre audio, par exemple, voire en téléphonant (kit mains libres). Notons également que certaines personnes très mobiles et souvent sur la route transforment leur voiture en véritable « bureau mobile », comme Eric. Il utilise ainsi de manière efficiente ses journées, grâce non seulement aux nouvelles technologies, mais aussi à une personne immobile, son assistante. C'est elle qui s'occupe des tâches difficilement réalisables au volant, comme l'écriture d'e-mails. L'utilisation de l'automobile comme un bureau mobile a déjà été relevée dans diverses recherches (Laurier, 2004 ; Vincent-Geslin et Ravalet, 2015).

Oui, justement, ces temps, comme je suis complètement indépendant, j'ai mon téléphone dans la voiture, j'ai tout dans ma voiture, quasiment la moitié de mon bureau. Ça tu ne peux pas le faire dans le train, je suppose que tu peux pas faire ça dans le train. Dans le train, tu peux plus lire, étudier des dossiers, faire d'autres choses, écrire un e-mail, etc. Tout ça, tu peux le faire en chemin, moi je ne peux pas, mais je suis tout le temps au téléphone, j'appelle mon assistante, et je lui demande : tu peux leur écrire ça ou ça s'il te plaît. (Eric, 53 ans, Reinach (CH), extrait traduit de l'allemand)

Les femmes sont proportionnellement plus nombreuses à déclarer utiliser les temps de transport au maximum, de même que les personnes âgées de 45 à 64 ans (voir tableau 35 pour le modèle de régression). En revanche, les personnes seules et celles

peu formées utilisent moins cette option. Il est intéressant de relever que si l'usage des modes n'est finalement que peu influencé par la position sociale, celle-ci est plus déterminante pour les compétences de déplacement. Plusieurs recherches ont souligné d'ailleurs que les plus formés et les plus riches ne sont pas nécessairement plus mobiles en termes de quantité de déplacements, mais qu'ils sont peut-être mieux équipés et plus aptes à se déplacer dans les meilleures conditions, ainsi qu'à jouer avec les différentes offres et techniques disponibles (Lévy, 2004 ; Dubois, Ravalet *et al.*, 2015). La capacité à utiliser au maximum les temps de trajet dépend largement de l'accès aux technologies de l'information et de la communication, principalement celles qui peuvent être utilisées « en route ». Les personnes qui disposent d'un smartphone sont plus aptes à utiliser leur temps de trajet que les autres, tout comme celles qui disposent d'un ordinateur portable : les possibilités offertes par ce type d'outil sont en effet très larges dans la perspective d'une meilleure utilisation du temps de déplacement.

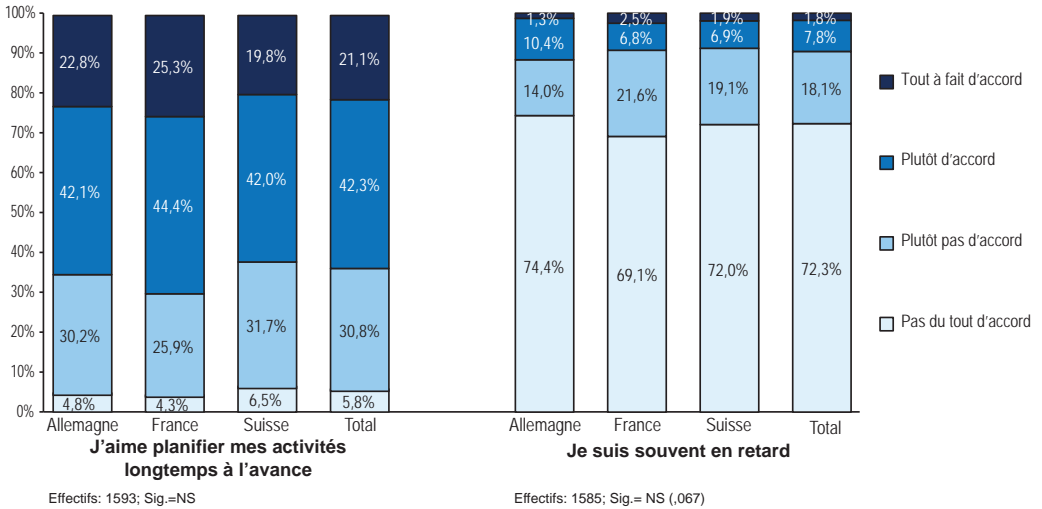
5.4 L'ASPECT ORGANISATIONNEL DES COMPÉTENCES DE DÉPLACEMENT

La ponctualité, gage de fonctionnement et de respect pour certains et défi presque insurmontable pour d'autres, est un aspect récurrent dans l'organisation de la vie quotidienne. Cette compétence renvoie à des éléments d'organisation et de coordination, mais aussi de connaissances du réseau, d'évaluation des temps de trajet ou encore d'anticipation des obstacles potentiels. Plus concrètement, arriver à l'heure à un rendez-vous implique, entre autres, de se souvenir de celui-ci, de partir à l'heure et d'évaluer les différentes possibilités en termes de transport (temps de trajet, coût, etc.). Lorsqu'il est fait mention du retard ou de la ponctualité, la plupart des enquêtés français évoquent la Suisse et les habitudes (vérifiées ou non) des Helvètes en matière de respect des horaires, ou du moins de leurs attentes en la matière vis-à-vis des autres. La ponctualité serait ainsi, du moins pour eux, une composante de la culture suisse ou suisse-alsacienne, voire germanique (et donc alsacienne), alors que celle-ci serait moins ancrée dans les mœurs en France. Cette idée ne se vérifie pas, du moins dans la région, dans l'enquête quantitative (figure 36). Moins de 10% des enquêtés ont des problèmes pour être à l'heure.

La plupart des enquêtés de la partie qualitative se sont décrits, en général, comme tout à fait capables d'arriver à l'heure. Aurélie, elle, déclare être un peu plus à la limite, voire même en retard pour la plupart de ses rendez-vous. Mais tous s'accordent à dire que si l'enjeu est important (rendez-vous professionnel, examen, etc.), arriver à l'heure ne leur pose aucune difficulté.

Je suis toujours 5 minutes en retard. [...] Je ne sais pas. Tout le monde le sait que je pars toujours trop tard. Je pense que c'est très... après ça dépend de quel genre de rendez-vous. Si je dois passer un examen, là j'arrive à l'heure. Mais je sais que si on a rendez-vous au resto, je sais que je serai jamais... je me dis que ce n'est pas si important... je trouve toujours quelque chose à faire en dernière minute. (Aurélie, 28 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Figure 36: Compétences organisationnelles, selon le pays de résidence



Ainsi, tous les enquêtés de la phase qualitative déclarent arriver à l'heure lorsqu'il le faut. De plus, la proportion très importante (plus de 70 %) des personnes de notre échantillon quantitatif n'ayant aucun problème avec cela suggère que cette compétence est largement partagée dans la population. Il est possible que dans certaines couches de la population moins favorisées, cette capacité soit davantage un enjeu : dans une recherche comparative menée auprès d'une population d'individus précarisés et d'un échantillon représentatif de la population, les premiers avaient effectivement plus de mal à évaluer les temps de transport. De même, ils présentaient des compétences générales de déplacement plus faibles¹³². Dans notre propre recherche, l'analyse des variables sociodémographiques ne permet pas véritablement d'étayer ces pistes (tableau 36).

En plus de la capacité à être à l'heure, la question de la planification des activités a été enquêtée. Cette compétence est plus ambiguë que les autres éléments discutés jusqu'à présent. D'un côté, la planification peut être considérée comme une compétence car elle permet d'éviter les imprévus, de se projeter à moyen ou à long terme ou encore de bénéficier de prix éventuellement plus avantageux – certains billets d'avion ou de train (TGV) sont par exemple meilleur marché lorsqu'ils sont achetés à l'avance. Bref, planifier permet d'être mieux préparé à «affronter» les aléas du quotidien ou des déplacements. Aimer planifier ne veut pas dire pour autant

¹³² Ravalet et al. (2016), Approches quantitatives de la motilité : Poser un diagnostic. Rapport intermédiaire. MOHO, Lausanne.

Tableau 36: Régressions linéaires : Compétences organisationnelles

	Être en retard		Planifier à l'avance	
	B	Bêta (Coefficients standardisés)	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	0,12	***	0,59	***
25-44 ans	0,05	,09**	0,03	,05
65 ans et plus	0,00	,00	0,07	,10*
Homme	-0,07	-,14***	0,00	-,01
Personne seule	-0,02	-,03	-0,01	-,02
Famille monoparentale	-0,05	-,03	0,01	,00
En couple, sans enfant	-0,04	-,08*	0,09	,13***
Bas revenus	0,03	,05	-0,11	-,15***
Revenus élevés	0,03	,05	-0,11	-,17***
Pas de formation post-obligatoire	0,01	,01	0,12	,09***
Formation de niveau tertiaire	0,05	,10***	0,03	,05*
Actifs	0,01	,01	0,01	,01
	Effectifs : 1 551 ; R ² = ,04 ; Sig. = ,000		Effectifs : 1 550 ; R ² = ,05 ; Sig. = ,000	

que l'on ne peut rien faire spontanément, comme l'explique Aurélie dans l'extrait ci-dessous. De même, être spontané ne veut pas dire nécessairement être mal organisé ou négligent.

Je dirais que j'essaie chaque jour férié, j'essaie de partir. Donc je suis assez organisée au niveau vacances et jours fériés. Je regarde en janvier, et je fais le planning déjà toute l'année. Tous les jours fériés ce que l'on pourrait faire, tous les week-ends prolongés. Parce que je me dis que tant qu'on a pas d'enfant, c'est l'occasion de partir. Après, on sera plus limité les premières années quand les enfants seront là. Autant partir maintenant. Après je dois dire qu'on est parti spontanément à Hong Kong pour le Nouvel An, on s'est décidé une semaine avant. C'était complètement l'inconnu. (Aurélie, 28 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Il est vrai que le besoin de trop planifier, de trop se préparer peut cacher des compétences lacunaires dans divers domaines, de même qu'une forte appréhension pour les décisions qui doivent être prises rapidement, dans le feu de l'action. En ce sens, cela s'apparente à un manque de capacité d'adaptation ou d'appréhension de la nouveauté, c'est-à-dire des compétences sociospatiales (voir chapitre VIII, section 3). Aurélie, par exemple, même si elle dit « gérer », essaie d'éviter l'imprévu en s'organisant beaucoup.

D'un point de vue statistique, un peu plus de 60% des enquêtés aiment planifier leurs activités longtemps à l'avance. Les Français enquêtés apprécient un peu plus la planification que les Allemands et les Suisses, mais les différences sont plutôt limitées et non significatives. Les variables d'ordre sociodémographique qui ont été utilisées n'apportent que peu d'éléments de réponse, en raison sans doute de la dualité de la planification, entre compétence et nécessité.

6

CONCLUSION

Cette analyse de l'usage et de l'image des modes de transport dans l'agglomération transfrontalière de Bâle nous a permis de mettre en lumière de nombreux constats concernant l'un des aspects clés de la vie quotidienne, la mobilité. Si la question de la frontière n'a été que peu abordée de manière directe, elle s'observe au travers de l'organisation extrêmement différenciée des trois territoires nationaux et des pratiques modales qui en résultent. Si les questions de centralité ou de densité ont bien entendu un fort effet sur les pratiques, l'organisation des territoires autour de l'accessibilité routière (en France et en Allemagne) et de l'accessibilité en transports publics et en mobilité douce (en Suisse) est très largement déterminante (voir chapitre III). L'existence de référentiels divergents concernant la vision du territoire et de cultures nationales de mobilité différentes se matérialise dans les pratiques effectives.

Ainsi, dans l'agglomération bâloise, la voiture est le mode principal de déplacement en France et en Allemagne, alors qu'en Suisse, elle n'occupe qu'une place plus réduite. Au contraire, les transports publics sont largement plus développés dans la partie suisse, ils ont une meilleure image et les Suisses disposent plus souvent d'abonnement; ce type de transport est aussi plus utilisé. Ces différences dans les usages et plus largement dans les cultures de mobilité se traduisent également dans les compétences de déplacement. Les Suisses sont proportionnellement beaucoup plus nombreux à trouver la lecture d'horaire de transports publics aisée. Le design, les supports internet ou le cadencement des horaires peuvent certainement rendre leur lecture plus aisée, il n'en reste pas moins que la socialisation à l'usage des transports publics est plus importante du côté suisse. Les transports publics sont en quelque sorte constitutifs de la culture de mobilité suisse ou du moins bâloise. Dans l'enquête, certains Français ont déclaré n'avoir jamais lu un horaire de transports publics, faisant écho à l'usage très faible qui en est fait. En sus de ces éléments, la situation des

transports publics dans la partie allemande apparaît particulièrement problématique : 63,5% des Allemands ont une image négative des transports publics. Au-delà d'un problème de desserte insuffisante, présent surtout dans la partie périurbaine, c'est le service qui est particulièrement décrié dans la partie allemande : les transports publics sont considérés comme chers, pas fiables, lents et bondés.

D'autres résultats sont moins directement liés à la question des différences nationales ou de la présence de frontières, mais renvoient à des problématiques générales quant à la mobilité quotidienne dans les agglomérations. À Bâle, le centre de l'agglomération est largement saturé : les conditions de circulation et de stationnement sont difficiles. Pour ces raisons, la voiture n'apparaît pas comme le mode de transport central pour les habitants de la ville de Bâle. À l'opposé, dans le reste de l'agglomération (hormis dans la partie suburbaine suisse), la voiture continue de structurer les modes de vie : pour 64% des Français et 46% des Allemands, la voiture est l'unique moyen de transport utilisé durant la semaine.

Si les habitants des centres urbains, et notamment les jeunes, apprécient moins la voiture actuellement, cela ne veut pas dire que la voiture n'est pas utilisée ou ne le sera jamais. La multimodalité, dont la voiture fait partie intégrante, est au cœur des pratiques de mobilité de ces urbains. Elle fait partie du « *portefeuille d'accès à la mobilité* » utile aux individus (Flamm et Kaufmann, 2006). Même pour les individus vivant au centre-ville et/ou les plus convaincus par les mobilités alternatives, savoir conduire fait partie des compétences utiles au quotidien. Ainsi, dans l'idée d'un potentiel de mobilité, être mobile ne veut pas dire posséder ou utiliser une voiture au quotidien, mais plutôt pouvoir le faire si les conditions l'exigent ou si les performances de la voiture pour le trajet en question sont comparativement meilleures. Dans le prolongement des considérations relatives au potentiel de mobilité et aux compétences de déplacement, la capacité à utiliser les technologies de communication, notamment le smartphone, amène à repenser la mobilité quotidienne : les temps de transport sont moins considérés comme du temps perdu, et ces technologies offrent un accès large à l'information en amont et pendant le déplacement.

Enfin, les franchissements de frontière à proprement parler sont conditionnés par les accessibilités différenciées des territoires de part et d'autre des frontières. Les frontaliers allemands et français se déplacent moins en voiture au quotidien que les actifs non frontaliers. L'offre en transports publics transfrontaliers, mais aussi les conditions de circulation et de stationnement à Bâle restreignent largement les usages pour s'y rendre. Les frontaliers français (surtout) et allemands qui travaillent au cœur de la ville sont cependant plus nombreux que les Suisses résidant dans le reste de l'agglomération à s'y rendre en voiture, même si l'idée d'une mobilité contrainte est assez forte parmi les frontaliers, tant la voiture et les transports publics présentent des points négatifs à leurs yeux. Cependant, cette perception de la contrainte ne doit pas être rattachée uniquement à la qualité des dessertes transfrontalières ou à une aversion complète pour les transports publics, mais plutôt à une inadéquation des transports

publics aux besoins des frontaliers. Nombre d'entre eux habitent dans des communes où il n'existe pas ou peu d'offres de transports publics. Ces ruptures et la qualité très différenciée des réseaux de transport dans l'agglomération transfrontalière entraînent un fort recours à la voiture et imposent de fortes pratiques intermodales pour ceux qui souhaitent utiliser les transports publics. Une partie de ces transbordements est d'ailleurs spécifique à la situation frontalière : certains enquêtés se rendent à proximité de la frontière en voiture, puis la franchissent à pied pour accéder au réseau de trams bâlois. En corollaire, on observe pour certains habitants des pratiques modales exclusives, entièrement déterminées par le territoire : la voiture pour la France et pour l'Allemagne, les transports publics pour la Suisse. La frontière en tant que rupture est particulièrement visible dans ces pratiques, et l'absence de lignes de transports publics entre l'Allemagne et la France ne fait que renforcer ce constat. Les questions de mobilité quotidienne et d'usage des modes revêtent une importance cruciale dans l'agglomération.

VII.
MOBILITÉ DANS L'AGGLOMÉRATION :
QUELLES PRATIQUES
TRANSFRONTALIÈRES ?

1

INTRODUCTION

Comment saisir et mesurer ce qui constitue la vie quotidienne des individus et, plus précisément, la dimension spatiale de celle-ci ? Cet exercice est encore plus complexe lorsqu'il s'agit d'une agglomération transfrontalière. Si la question du travail et de l'utilisation des modes de transport aborde un aspect important de la vie quotidienne, elle laisse de côté d'autres pans fondamentaux du mode de vie. Ainsi, les loisirs sont devenus le premier motif de déplacement dans le quotidien des Suisses : 40% des distances parcourues le sont pour les loisirs contre « seulement » 24% pour le travail¹³³. Nous nous intéresserons ici aux activités de loisirs et d'achats dans l'agglomération transfrontalière, c'est-à-dire à l'empreinte spatiale laissée par les individus dans les différents territoires qui la composent. Les fréquences et la localisation de ces activités dessinent une dimension expressive des modes de vie.

A priori, la plus grande partie de la vie quotidienne des habitants de la région se déroule à l'intérieur des frontières, notamment pour les non-frontaliers. Mais certaines activités, telles que les achats ou les loisirs, sont pourtant effectuées hors des frontières nationales. Il s'agit de déterminer i) quelles sont les pratiques transfrontalières de loisirs ou d'achats dans la métropole trinationale, ii) où elles prennent place et iii) qui les réalise et à quelle fréquence. Venant compléter les éléments déjà discutés à propos du travail frontalier, de la spatialisation des réseaux sociaux et de l'attachement spatial, l'examen des pratiques spatiales transfrontalières permet de boucler le tour d'horizon des relations transfrontalières dans l'agglomération trinationale de Bâle. Cette analyse des pratiques spatiales transfrontalières met également en lumière diverses logiques sous-jacentes relatives au prix, à l'offre ou à d'autres éléments d'ordre plus sensible.

¹³³ OFS-ARE, MRMT 2010, Neuchâtel.

Un aspect crucial traité dans ce chapitre est relatif à des questions de territoires, au travers de leur potentiel d'accueil – les opportunités offertes à proximité du lieu de domicile, dans les communes alentour, voire au-delà de la frontière – et des contraintes qu'ils imposent en matière de distance ou d'accessibilité. Dans quelle mesure ces éléments sont-ils à même d'influencer les pratiques transfrontalières individuelles ?

2

MOBILITÉ QUOTIDIENNE DANS L'AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE : LOISIRS ET ACHATS

Nous chercherons à mesurer les pratiques d'achats et de loisirs dans l'agglomération transfrontalière à partir des données de l'enquête quantitative. Les données existantes récoltées *via* les enquêtes sur la mobilité quotidienne (comme le Microrecensement mobilité et transports (MRMT) effectué en Suisse et les Enquêtes ménages déplacements (EMD) réalisées dans la partie allemande et française de l'agglomération bâloise) sont peu adaptées: l'absence des pratiques du week-end dans l'EMD, la mesure de la mobilité sur une journée ou encore le manque de précision des localisations hors des frontières nationales ne permettent pas de répondre aux problématiques transfrontalières (pour une discussion plus complète de cette question, voir Dubois, 2017b). Les mobilités transfrontalières, notamment pour les achats, sont souvent peu fréquentes (1 à 2 fois par mois), cependant, elles peuvent avoir une grande importance pour les ménages: ces derniers en profitent pour acheter de nombreux produits (moins chers) comme nous le verrons par la suite. En Suisse, le tourisme d'achat (l'achat hors des frontières nationales) est considéré comme très problématique par le secteur du commerce de détail et par les autorités politiques locales (voir chapitre I, section 3.3.3), alors que, selon le MRMT, seuls 1 à 2 % des déplacements pour motif d'achats des Bâlois (des deux cantons), 3,7 % pour les Genevois, 2,7 % pour les Tessinois, 0,6 % pour les Neuchâtelois ou 0,2 % pour les Jurassiens, sont effectués en direction des pays voisins, ce qui semble montrer l'inadéquation de ce type d'enquêtes au traitement de cette question. D'autres études, qui mesurent les fréquences annuelles (comme la nôtre) ou l'argent dépensé, donnent une tout autre image des pratiques transfrontalières

(Crédit Suisse, 2015, GfK, 2014)¹³⁴. À côté de cet objectif quantitatif, nous essaierons également de mettre en avant quelques grandes logiques relatives au prix, à l'offre ou à des aspects plus sensibles sous-jacents à ces pratiques. Ces données offrent une vue unique sur les relations transfrontalières au travers du regard des habitants de l'agglomération et de leurs déplacements quotidiens de part et d'autre des frontières.

2.1 ACHATS À L'ÉCHELLE TRANSFRONTALIÈRE

Les pratiques d'achat transfrontalières sont source de flux importants dans la région trinationale de Bâle. Cependant, on l'a dit, elles soulèvent de larges enjeux en termes financiers, les marchés locaux cherchant tous à limiter la fuite des consommateurs vers les pays voisins et à en attirer autant que possible en provenance de ces derniers.

La question des prix est un des facteurs centraux dans la compréhension des achats transfrontaliers ou du « tourisme d'achat ». Avec l'abandon du « taux plancher » entre le franc suisse et l'euro (en 2015), les prix en France et en Allemagne sont devenus encore plus attractifs pour les personnes disposant d'un revenu en francs suisses. À l'inverse, la Suisse est devenue plus chère pour les personnes ayant un revenu en euros. Selon le Crédit Suisse, l'année 2015 a vu le tourisme d'achat s'accroître de 8 % de manière générale, avec une augmentation plus marquée encore vers l'Allemagne (11 %). L'OFS estime que le même panier type de produits alimentaires et de boissons non alcoolisées coûtait en 2012, en Suisse, 154 frs contre seulement 109 frs en France et 106 frs en Allemagne. La Fédération romande des consommateurs (FRC) indiquait, à l'aide son site « Baromètre des prix », que dans l'alimentation, les prix chez le distributeur allemand le moins cher (Kaufland) étaient 33 % moins élevés que ceux que l'on pouvait trouver chez le distributeur suisse le moins cher (*Denner*); avec *Carrefour* (le distributeur français le moins cher), l'écart était de 31 %. Pour les cosmétiques, l'écart atteignait même 67 % entre le distributeur le moins cher en Allemagne et celui en Suisse¹³⁵. Toutes ces études pointent des différentiels importants entre les trois pays en matière de prix à la consommation. Ces derniers ont une influence centrale sur les pratiques d'achat, mais d'autres facteurs tels que la diversité et la qualité de l'offre, l'accessibilité, l'atmosphère, etc., entrent en jeu dans l'explication de la consommation en dehors des frontières nationales. Ces facteurs, qui peuvent être à la fois une source de motivation et un frein aux pratiques, se combinent souvent entre eux. Il est ainsi fréquemment impossible de distinguer le poids respectif de l'offre, du prix ou encore de la qualité dans les pratiques transfrontalières.

Les trois types d'achat considérés – les achats alimentaires, le shopping, considéré comme les achats de vêtements, de livres, etc., et les autres achats – ne sont pas

¹³⁴ <https://www.credit-suisse.com/ch/fr/about-us/media/news/articles/media-releases/2015/12/fr/retail-outlook-2016.html>, consulté le 27.02.2016 et GfK Switzerland : Achats à l'étranger, 2014.

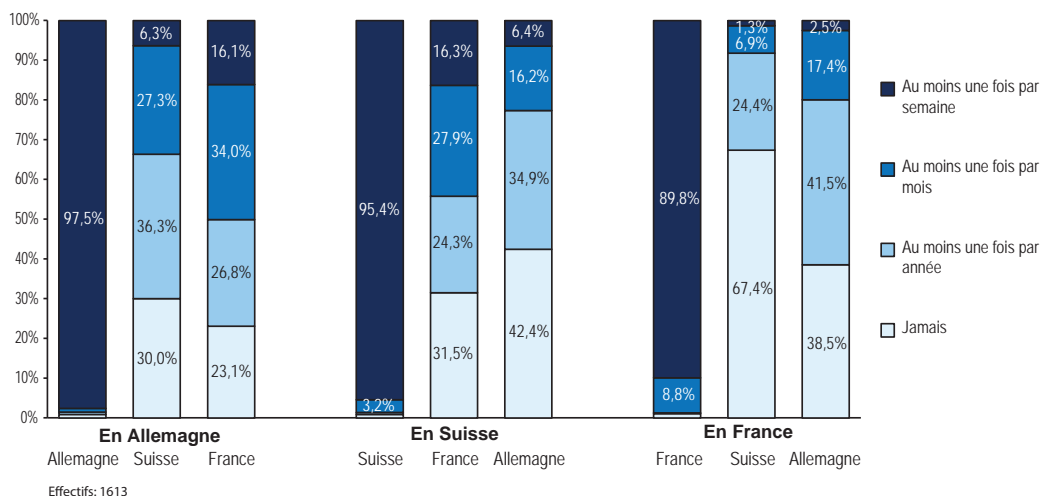
¹³⁵ Site du Baromètre des prix (FRC), <http://www.barometredesprix.ch/>, consulté le 16.01.2017.

réalisés avec la même fréquence (figure 37). Les achats alimentaires sont effectués en majorité sur une base hebdomadaire (pour 94,2 % de la population de l'agglomération), le shopping de manière mensuelle (pour 60,1 %) et, les autres achats, beaucoup plus occasionnellement (pour 73 %, « seulement » au moins une fois par an). Ainsi, comme le montre la figure 37, les achats transfrontaliers sont faits à une fréquence beaucoup plus faible que les achats dans le pays de domicile. Par exemple, les Français, qui sont environ 16 % à acheter des produits alimentaires au moins une fois par semaine en Suisse et en Allemagne, effectuent tous aussi des achats de produits toutes les semaines dans leur pays de résidence.

La Suisse et l'Allemagne sont les principales destinations des pratiques transfrontalières d'achats dans la région, mais pour des raisons très différentes. Les prix, à la fois incitation et frein à ces pratiques, opposent ces deux pays. Des exemples similaires, où les prix à la consommation différents dans deux pays voisins suscitent de larges flux de consommateurs, sont relevés dans de nombreuses régions d'Europe et du monde : par exemple, depuis le Danemark en direction de l'Allemagne (Bygvrå, 1998) ou depuis la France vers le Pays basque espagnol (Guereño-Omil, Hannam et Alzua-Sorzabal, 2013), mais aussi entre Hong Kong et Shenzhen (Chine continentale) (Wang, 2004) ou entre les États-Unis et le Mexique (Sullivan *et al.*, 2012 ; Guo, Vasquez-Parraga et Wang, 2006). Cela ne signifie pas que les flux sont nécessairement unidirectionnels : d'autres éléments (offre, qualité, etc.) attirent les consommateurs également vers le pays le plus « cher ».

Ainsi, la Suisse, malgré ses prix élevés, attire des consommateurs français (surtout) et allemands sur son territoire : dans notre échantillon, 16 % des Français

Figure 37 : Achats alimentaires, selon la destination et le pays de résidence



achètent des produits alimentaires au moins une fois par semaine en Suisse et 6,4 % des Allemands. Parmi eux, de nombreux frontaliers achètent leur nourriture dans les magasins suisses pour le repas de midi ou font des courses d'appoint sur le chemin du travail/de la maison (voir section 4.1 ci-après). Aurélie et Quentin, par exemple, déclarent acheter leur nourriture à peu près tous les jours autour de leur lieu de travail, en plus de quelques achats occasionnels pour compléter les courses effectuées ailleurs.

Quand j'ai besoin d'un truc à la maison, c'est ponctuel. Je viens faire mes achats ici. De l'huile, du beurre, etc. étant donné que je suis au centre-ville et qu'il y a plein de magasins. Ça m'évite de m'arrêter en chemin, etc. Donc vraiment ponctuel. (Quentin, 30 ans, Sierentz (FR), frontalier)

Parmi les Français rencontrés, seule Nicole fait véritablement ses courses en Suisse et pas seulement des achats d'appoint ; elle revient d'ailleurs pendant ses jours de congé, car les magasins sont fermés quand elle finit son travail (elle travaille elle-même dans la vente). Aux Français qui font des achats alimentaires de manière hebdomadaire en Suisse s'ajoutent ceux qui les font mensuellement (27,9 %) et ceux qui y vont au moins une fois par an (24,3 %). Les Allemands consomment moins régulièrement en Suisse. Cependant, dans l'ensemble, un peu plus de la moitié des habitants de la partie allemande et environ trois quarts des Français se rendent au moins une fois par an en Suisse pour leurs achats. En règle générale, il ne s'agit pas de faire de « grosses courses », comme l'explique Julien, car pour cela la Suisse n'est pas attractive. Elle l'est lorsqu'il s'agit d'acheter certains produits particuliers, plus intéressants qu'en France ou en Allemagne pour leur qualité ou leur diversité, de trouver des spécialités helvétiques telles que du chocolat ou des Läckertlis, ou encore de profiter de meilleurs prix dans certains cas. Laurent, qui fait ses courses à l'étranger de manière très ciblée et planifiée, affirme par exemple qu'en Suisse, le riz, les bananes ou le chocolat sont de meilleure qualité et/ou moins chers.

Un peu d'alimentaire, mais des choses qu'il y a pas chez nous, ou pas en Allemagne, de la qualité, du chocolat, des brioches Migros, parfois à la Coop, des sandwichs parce que c'est bon et qu'on est sur place, alors pourquoi pas. Mais aller faire des grosses courses ou comme ça... jamais. [...] Moi, je vais juste acheter des choses qu'il y a pas chez nous, ou qui sont meilleures, ou pendant le carnaval, des espèces de galettes. Mais sinon, pas de gros alimentaire. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non frontalier)

La question des produits biologiques et de la traçabilité suscite également des pratiques transfrontalières. La Suisse est intéressante pour cela, de même que l'Allemagne (nous y reviendrons). En France, la « popularité » des produits biologiques est assez nouvelle et ceux-ci sont encore peu présents dans les étals des supermarchés,

même si un nouveau magasin «bio» a ouvert à Saint-Louis¹³⁶. Cette recherche de la «qualité» pousse ainsi certains habitants à traverser les frontières et à acheter des produits potentiellement plus chers, notamment en Suisse. Ces éléments montrent qu'une analyse uniquement en termes de rationalité économique laisserait de côté une partie des pratiques transfrontalières. Même si les flux ne sont pas de même intensité dans les deux sens, des achats se font également dans le pays le plus «cher».

En direction de l'Allemagne, en revanche, le prix des biens, généralement moins élevé qu'en Suisse et en France, a une importance fondamentale dans les achats transfrontaliers des Français et des Suisses. Près de 6,3% des Suisses enquêtés se rendent au moins une fois par semaine en Allemagne pour leurs courses alimentaires. Pour ces individus, les produits achetés à l'échelle transfrontalière représentent probablement une part importante de leurs achats totaux. À ces consommateurs très réguliers s'ajoute une part importante de la population suisse de la région (27,3%) qui se rend outre-Rhin au moins une fois par mois. En fait, seuls 30% des Suisses ne se rendent jamais en Allemagne, ce qui souligne l'importance prise par les commerces allemands dans le paysage commercial de la région transfrontalière. Les pratiques de consommation des Français en Allemagne sont encore plus intenses et sont aussi largement motivées par des questions économiques. Plus précisément, ce sont 16,1% des Français qui consomment au moins une fois par semaine en Allemagne, 34% au moins une fois par mois et 26,8% au moins une fois par an. Ainsi, trois quarts des Français se rendent en Allemagne pour acheter des produits alimentaires. L'exemple de Julien illustre ces pratiques d'achats importantes, motivées par des raisons financières, bien qu'il s'agisse probablement d'un cas extrême: il fait quasiment l'ensemble de ses courses en Allemagne voisine, c'est-à-dire qu'il ne va dans les magasins français que pour des achats d'appoint et/ou sur le trajet du travail.

[De faire mes courses en France,] ça m'arrive, mais très rarement. Vraiment quand je passe devant, et que j'ai pas envie d'aller en Allemagne, si c'est juste pour m'acheter une pizza pour le soir. En sortant du bureau, je passe devant un petit supermarché à Huningue, au lieu d'aller [en Allemagne, car] j'ai envie de rentrer. Je m'achète vraiment le minimum: au final, les vraies courses, c'est bien plus cher. Je prends une pizza, une tarte flambée. C'est tout ce que je fais en France. [...] À Weil, je dirais que je vais une fois toutes les deux semaines, faire les grosses courses, et encore dans la semaine, je vais encore une fois, quand j'ai pas, je vais acheter des petits trucs à Weil-am-Rhein. J'ai pas de vinaigre ménager, hop je vais là-bas. Des choses comme ça. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non frontalier)

En plus des denrées de base, d'autres produits du quotidien sont particulièrement attractifs en Allemagne, comme les cosmétiques. Cependant, l'attrait de l'Allemagne ne

¹³⁶ À Genève et dans l'Arc jurassien, certains magasins situés en France se sont spécialisés dans les produits biologiques et attirent pour cette raison des consommateurs suisses. Les prix français offrent un accès plus facile aux produits biologiques pour les ménages (suisse) ayant de petits budgets.

se limite pas à des produits bon marché ou à des *hard discounters* (Lidl et Aldi ont des magasins dans la zone frontière allemande), on y trouve également une large offre de produits alimentaires biologiques à des prix raisonnables. Pour Julia, l'offre différente, plus large, notamment celle de produits biologiques, est très attractive, avec la présence par exemple d'un magasin Alnatura¹³⁷ (qui propose des produits biologiques).

Tout d'abord, l'offre de l'autre côté de la frontière [...]. Des avantages concrets, je vais volontiers à Alnatura à Weil faire mes courses, un super magasin bio, qu'il y a gentiment aussi en Suisse, mais pas encore à Bâle. C'est un avantage, à un niveau très pratique. (Julia, 31 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

La recherche de marchandises produites selon certaines normes est à l'origine de pratiques transfrontalières d'achats, mais en limite aussi d'autres. Andreas est ainsi parfois réticent à acheter des produits en France ou en Allemagne, car leur étiquetage n'est pas aussi complet qu'en Suisse, notamment pour la viande. Pouvoir maîtriser certains aspects de sa consommation semble revenir fréquemment dans les motivations des enquêtés : la présence de trois pays ouvre de larges possibilités dans ce domaine. D'un point de vue financier, cette offre trinationale donne une plus large marge de manœuvre aux choix individuels. Toutefois, la question de la consommation locale ou nationale, soit dans un but écologique, soit peut-être avant tout dans le but de favoriser l'économie locale et nationale, freine souvent les pratiques d'achat transfrontalières (voir chapitre VIII).

Qu'en est-il de l'achat de produits alimentaires en France ? Un peu plus chère que l'Allemagne, disposant d'une offre un peu moins large et ne proposant pas les mêmes attraits urbanistiques que Bâle ou Lörrach (vieille ville, zone piétonne, etc.), la France attire d'une manière générale moins de consommateurs. Les pratiques d'achat des Suisses en direction de l'Hexagone sont nettement plus limitées : dans notre enquête, seuls 10% des Suisses s'y rendent au moins une fois par mois et environ deux tiers de la population de la région bâloise ne s'y rendent jamais. Ces résultats sont très loin des pratiques observées en direction de l'Allemagne, et ce bien que la France soit géographiquement plus proche pour certains enquêtés. Dans l'Est de l'agglomération, nettement plus proche de l'Allemagne, les pratiques vers la France sont très probablement encore plus faibles.

En revanche, les Allemands se rendent légèrement plus en France que leurs voisins helvétiques. En fait, ils consomment dans les deux pays à des fréquences similaires, malgré la présence de nombreux travailleurs frontaliers occupant un emploi en Suisse. Toutes fréquences confondues, les Allemands se rendent même davantage en France qu'en Suisse. Le prix des denrées sur le territoire helvétique semble être un frein important, alors que les différences de prix sont plus limitées entre l'Allemagne

¹³⁷ En partenariat avec la chaîne Alnatura, Migros propose dorénavant de nombreux produits de cette marque dans ses filiales suisses.

et la France. Selon les Suisses rencontrés, la France a une bonne réputation pour certains produits alimentaires (fromage, vin, etc.), à même d'attirer également les consommateurs allemands de la région : consommer en France leur permet de profiter d'une grande diversité à des prix accessibles.

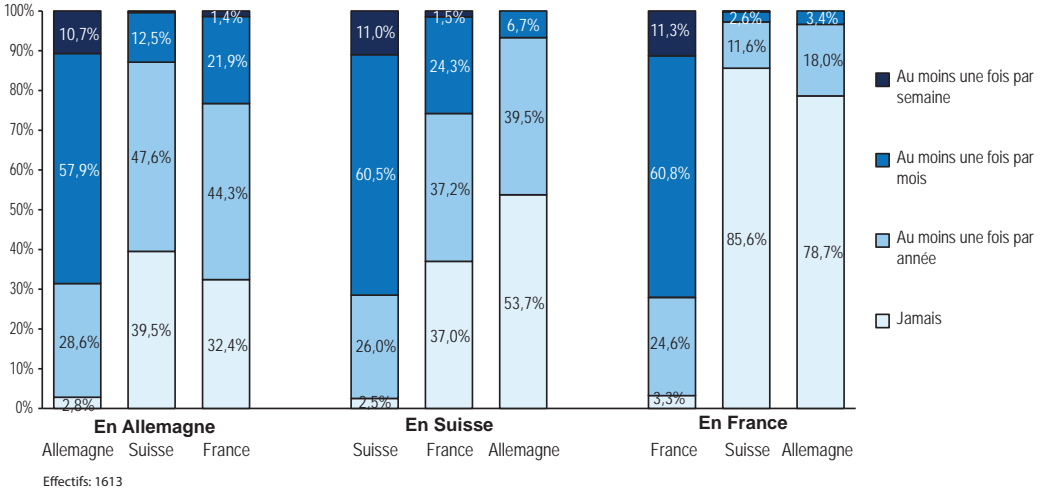
Si les caractéristiques de l'offre ont une importance dans l'achat de produits alimentaires, elles sont autrement plus cruciales lorsqu'il s'agit d'achats plus spécifiques ou de shopping. Malgré les différences en matière de produits alimentaires, les parties française, suisse et allemande disposent toutes de grandes surfaces, de petits magasins, etc., qui offrent une large palette de produits. Cela n'est pas nécessairement le cas pour le reste de l'offre commerciale, celle-ci étant très différente selon les territoires. Par ailleurs, au-delà des questions d'offre et de prix, d'autres logiques plus subjectives et sensibles entrent également en jeu, notamment pour le shopping. L'atmosphère et l'esthétique des lieux où se déroulent les achats (centre-ville, centres commerciaux, etc.) sont à même de favoriser certaines pratiques. Ainsi, le centre-ville de Bâle est particulièrement accueillant pour le shopping, car en partie piétonnier, entouré de bâtiments anciens et disposant d'une offre importante de services annexes (restaurants par exemple) (Kampschulte, 2002). D'une manière générale, les pratiques d'achat ont des motifs aussi bien utilitaires (prix, offre) qu'hédonistes qui exercent une influence non négligeable sur les achats transfrontaliers (Piron, 2002; Guo, Vasquez-Parraga et Wang, 2006).

S'agissant du shopping et des achats d'électroménagers, de meubles, d'articles de sport, etc., la Suisse – et Bâle avant tout – ainsi que l'Allemagne attirent de nombreux consommateurs transfrontaliers, mais pour des raisons là encore différentes : la diversité des magasins et des produits à Bâle et les prix bas en Allemagne (figure 38). Ainsi, 12,5 % des Suisses font du shopping en Allemagne au moins une fois par mois et 47,6 % au moins une fois par an. Les Français sont près du double à s'y rendre régulièrement. En outre, plus des deux tiers de la population française de la région consomment dans les magasins allemands. Comme nous le verrons, la partie allemande offre à la fois des centres commerciaux fonctionnels et des zones piétonnes bien achalandées, propices aux séances de shopping, le tout à des prix attractifs.

Les « autres achats », comme les achats de meubles ou de matériel hifi, sont en général occasionnels, particulièrement ceux effectués de l'autre côté de la frontière (figure 39). L'Allemagne, avec la présence de grands magasins de meubles (Mega Möbel) et de bricolage (Hornbach), est très attractive. Environ la moitié des Français (53,8 %) et des Suisses (45 %) s'y rendent au moins une fois par an pour y effectuer de tels achats. Plusieurs enquêtés ont explicitement cité ces magasins comme des lieux très importants pour leurs achats, notamment pour le matériel de bricolage.

Entre Weil et Lörrach, il y a la Mega Möbel, tout ce qu'il y a ici, le canapé, les armoires, machin, tout a été acheté là-bas. Tout est bien moins cher, c'est une espèce de IKEA moins cher. Avec des bonnes actions. Pour des achats comme ça, j'aurais

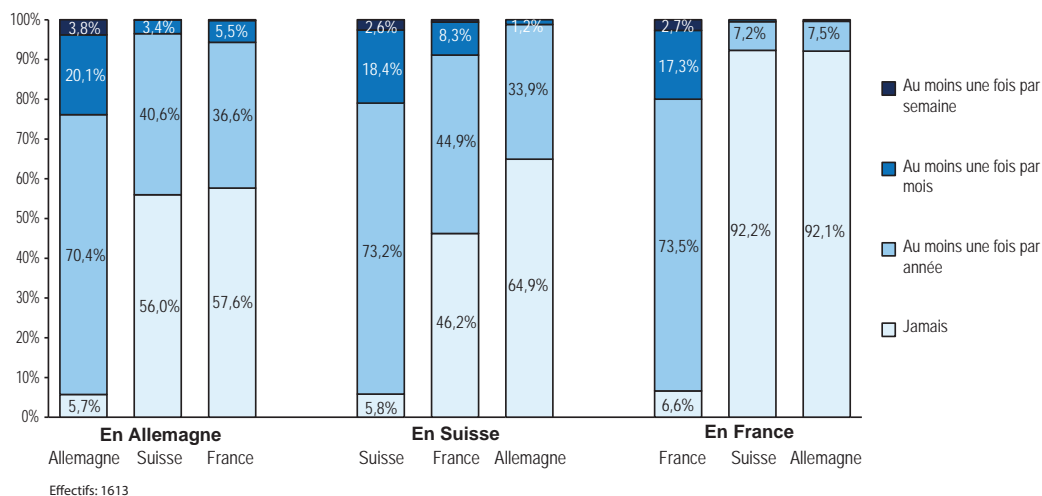
Figure 38: Shopping, selon la destination et le pays de résidence



plus tendance à aller à Weil ou à Lörrach, ou sinon, à Mulhouse, ALINEA, FLY, il y a plein, plein de magasins. On peut trouver des bonnes occasions. On peut trouver aussi des choses d'occase, Troc2000, Cash-converter, sinon, ça serait Mulhouse ou Allemagne. Mais en Suisse, on est allé quelquefois au Ikea à Bâle, il est un peu plus cher, mais ça va. Donc c'est à Pratteln, ça il y a pas mal de gens qui y vont, parce que c'est le Ikea le plus proche, mais sinon, c'est Strasbourg, parce qu'il y a quand même pas mal de gens qui aiment Ikea, qui aiment acheter leurs choses là-bas, il y a pas mal de gens qui y vont. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non frontalier)

En direction de la Suisse, et plus spécifiquement à propos des meubles, plusieurs enquêtés ont mentionné le magasin Ikea situé dans la banlieue bâloise. Les autres Ikea en France et en Allemagne se trouvent respectivement à Strasbourg et à Fribourg-en-Brisgau. Ainsi, la plus grande proximité du magasin suisse est attirante pour les habitants de la région. Dans la partie suisse se trouvent plusieurs grandes surfaces spécialisées dans les produits électroniques telles que Mediamarkt, Interdiscount, etc., ainsi que des magasins spécialisés franchisés ou non, par exemple pour le sport Ochsner Sport, Bächli Bergsport, etc. Une offre aussi large n'est pas disponible à proximité dans les parties allemande ou française, bien qu'il existe aussi des magasins spécialisés : pour des produits très ciblés, il est nécessaire de se rendre à Mulhouse ou à Fribourg-en-Brisgau. 42 % des Français achètent de tels produits très spécifiques en Suisse et 35 % des Allemands. Au-delà des questions liées au prix, acheter en Suisse est également compliqué en raison des formalités douanières. La Suisse n'étant pas membre de l'Union européenne, des droits de douane plus restrictifs s'appliquent. Aurélie explique ci-dessous que ces restrictions ont un impact négatif sur ses pratiques

Figure 39: Autres achats, selon la destination et le pays de résidence



d'achat, qu'il s'agisse de produits du quotidien, avec les restrictions quantitatives relatives à la viande ou à l'alcool, par exemple, ou pour les plus gros achats comme des meubles. D'autres enquêtés français déclarent également qu'il est plus simple de consommer en Allemagne pour ces raisons.

Après le problème, pour acheter en Suisse, il faut passer la frontière. Je n'ai pas envie de m'embêter avec les limites, combien j'ai le droit d'emporter de viande, de lait, de ci ou ça. Après, si on veut, on peut toujours passer quand il n'y a pas de douaniers, mais on va dire que c'est un frein. [...] Mais ça, c'est vrai que c'est un frein à la consommation, on va dire, quotidienne, il faut réfléchir. (Aurélie, 28 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

S'il est difficile d'évaluer dans quelle mesure ces limites douanières impactent véritablement les achats en Suisse, elles semblent avoir pour certains un effet de frein aux achats transfrontaliers. En plus des limites quantitatives pour l'alcool, les cigarettes ou encore la viande, une franchise monétaire est appliquée sur les autres biens : en France, au-delà de 150 €, il faut déclarer les biens achetés, payer la TVA française et, pour certains produits, s'acquitter de frais de douane. En Allemagne, les dispositions sont un peu plus souples¹³⁸. Néanmoins, dans ces deux pays,

¹³⁸ Site des douanes françaises, <http://www.douane.gouv.fr/articles/a10798-calcul-des-droits-et-taxes-sur-les-achats-a-l-etranger>, consulté le 16.01.2017.

Site des douanes allemandes, http://www.zoll.de/DE/Privatpersonen/Reisen/Rueckkehr-aus-einem-Nicht-EU-Staat/Zoll-und-Steuern/Reisefreimengen/reisefreimengen_node.html, consulté le 17.01.2017.

pour les travailleurs frontaliers et/ou pour les habitants des régions frontalières, les possibilités d'importation de produits sont plus limitées. Les Suisses achetant en France ou en Allemagne sont également soumis à de telles restrictions, mais les franchises monétaires et quantitatives sont plus larges ; elles ont d'ailleurs été assouplies en 2014¹³⁹.

La Suisse a cependant d'autres atouts, notamment en matière de shopping. Bâle est la destination phare de la région pour tous les produits et services qui sortent de l'ordinaire, les produits à la mode, de luxe ou de niche : du fait de son statut de grande ville, le choix y est très large. Plusieurs enquêtés mentionnent également les soldes comme une période propice qui permet d'effacer quelque peu l'effet des prix plus élevés en Suisse.

Et tandis qu'à Bâle pour du shopping, j'irais vraiment juste parce qu'il fait beau, parce que j'ai pas grand-chose à faire, parce qu'on m'a proposé, j'irais passer mon après-midi, sans forcément acheter, parce qu'il y a du monde, parce qu'il y a de l'ambiance, pour que ça bouge un petit peu. Mais sinon, j'irais pas juste pour ça. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non frontalier)

Si je fais vraiment les magasins, je les fais ici à Bâle. (Aurélié, 28 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Ce sont surtout les Français qui se déplacent en direction de la Suisse pour faire du shopping : 23,3 % s'y rendent au moins une fois par mois et 44,3 % au moins une fois par an, sans toutefois que l'on dispose d'indications sur les montants dépensés. Les Allemands fréquentent beaucoup moins les magasins suisses : seuls 6,7 % font du shopping en Suisse au moins une fois par mois, 39,5 % au moins une fois par an. Cela signifie que plus de la moitié des Allemands ne viennent jamais en Suisse pour faire du shopping, malgré l'offre importante située sur le territoire helvétique. Ces faibles pratiques des Allemands s'expliquent en partie par le fort pouvoir de rétention des commerces allemands : Lörrach, située dans l'agglomération, est plutôt attractive pour le shopping et Fribourg-en-Brigau, certes un peu plus éloignée géographiquement, offre une large palette de produits et de magasins dans un environnement urbain attractif (zone piétonne, vieille ville, etc.), à des prix très intéressants pour les consommateurs.

À l'inverse, le territoire français est beaucoup moins attractif pour ce type d'achats. Seuls 14,4 % des Suisses et 21,4 % des Allemands enquêtés y font du shopping au moins une fois par an. Le constat est encore plus fort pour les « autres achats » (meubles, articles de sport, hi-fi, etc.) : seuls 8 % des Suisses et des Allemands se rendent de temps à autre sur le territoire français pour consommer ce genre de produits. Plusieurs raisons peuvent expliquer ces résultats en termes de prix, d'offre

¹³⁹ <https://www.ezv.admin.ch/ezv/fr/home/infos-pour-particuliers/voyages-et-achats--franchises-quantitatives-et-franchise-valeur-importation-en-suisse.html>, consulté le 16.01.2017.

et d'attractivité, sans parler des facteurs plus culturels comme la langue : 1) les prix sont un peu moins attractifs qu'en Allemagne ; 2) l'offre à proximité (Saint-Louis) est largement moins grande que celle offerte dans la partie allemande de l'agglomération ; 3) Saint-Louis et son centre-ville ne sont pas très agréables pour les consommateurs, il n'y a pas de véritable zone piétonne et, comme Mulhouse, la grande ville de la partie française souffre d'un manque d'attractivité et d'une image plutôt mauvaise (voir chapitre V).

L'achat de produits de l'autre côté de la frontière n'est pas uniquement déterminé par des questions de prix, mais aussi par l'offre. Ce type de pratiques transfrontalières, motivées par le choix des produits, le type de magasins, la qualité des produits et services (produits biologiques, meilleure traçabilité, etc.), s'observe également dans d'autres régions. Ainsi, de nombreux Mexicains se rendent en Californie ou au Texas pour y trouver des produits de meilleure qualité, pour profiter d'un choix plus large ou pour trouver des marques et des produits qui n'existent pas chez eux (Guo, Vasquez-Parraga et Wang, 2006). Dmitrovic et Vida (2007) montrent, par exemple, que les Serbes se rendent en Autriche, en Italie ou en Grèce pour y trouver des produits de meilleure qualité, alors qu'ils vont plutôt en Bulgarie, en Hongrie, en Slovénie ou en Bosnie pour des produits moins chers. Deux logiques différentes et parfois concomitantes expliquent les pratiques d'achats transfrontaliers motivées par l'offre. D'une part, elles peuvent répondre à une logique « purement » de frontière pour acheter des produits spécifiques (spécialités culinaires, alcool, cigarettes ou d'autres biens) et/ou moins chers. D'autre part, une logique d'agglomération peut expliquer ces pratiques, lorsque la centralité de niveau supérieur la plus proche se trouve de l'autre côté de la frontière. Néanmoins, comme l'explique Reitel, « *il est difficile de dissocier ce qui relève des propriétés strictes de la frontière (différenciation) et ce qui relève des effets de polarisation (centralités), les deux se confondant parfois* » (2007, 12). Si les différentiels relatifs à l'offre ou au prix amènent les habitants des trois pays à traverser la frontière, la logique d'agglomération s'observe surtout au travers des pratiques d'achat en Suisse de la part des Français et, dans une certaine mesure, des Allemands : Bâle fonctionne comme le cœur de l'agglomération, du moins pour une partie des habitants. Cela avait également été observé à Genève (Bolzman et Vial, 2007) ou dans la région transfrontalière de La Chaux-de-Fonds, où les habitants de la partie française traversent la frontière, malgré les prix plus élevés, pour trouver en Suisse certains produits spécifiques (par exemple des vêtements) dans les domaines où l'offre locale française n'est pas suffisante (Dubois et Rérat, 2012).

2.2 LOISIRS À L'ÉCHELLE TRANSFRONTALIÈRE

Les activités de loisirs conduites à l'échelle transfrontalière constituent le deuxième pan de l'analyse. Dans les modes de vie actuels, les loisirs ont pris une place fondamentale : en plus de leur importance temporelle dans le quotidien, ils participent à définir les individus. Dans notre enquête qualitative, il est également apparu que

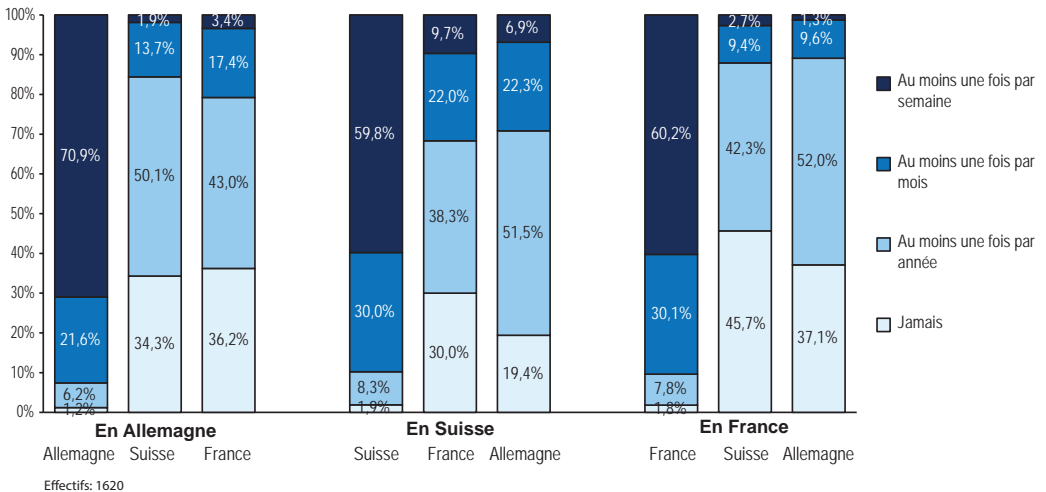
ces loisirs sont fondamentaux dans le quotidien des individus, qu'il s'agisse de danse, de musique, de sport, de sorties ou encore de politique. Peut-on en dire autant des activités transfrontalières ? Quelle place ont-elles dans le mode de vie des habitants de la région ?

2.2.1 Sport

Les activités de plein air telles que les balades à pied ou à vélo sont un des loisirs les plus pratiqués dans l'agglomération transfrontalière, à la fois dans le pays de résidence et dans les deux pays voisins (figure 40). En général gratuites, ces activités ne sont pas ou peu influencées par le niveau des prix dans les différents territoires, contrairement aux achats ou à d'autres activités de loisirs.

En Suisse, les Français sont plutôt nombreux à pratiquer de telles activités. Près de 10 % d'entre eux se promènent ou font du vélo en Suisse au moins une fois par semaine et 22 % au moins une fois par mois. Les Allemands de notre échantillon se rendent sur le territoire helvétique plus ou moins dans les mêmes proportions : 6,9 % au moins une fois par semaine, 22,3 % au moins une fois par mois. Si les campagnes aux alentours de Bâle ou le massif jurassien permettent de nombreuses randonnées ou tours à vélo, de manière assez étonnante, c'est plutôt l'urbanité de la ville de Bâle qui attire les flâneries et les promenades. Les parcs qui longent le Rhin à Bâle ou, plus largement, l'ambiance urbaine de la cité rhénane, sont très appréciés comme l'expliquent Julien, Claude et Quentin. Couplée avec un café, un restaurant ou du shopping, la ville se prête bien aux balades urbaines.

Figure 40 : Activités de plein air, selon la destination et le pays de résidence



À Bâle, on va se balader, après le boulot l'été, coup de téléphone, tu viens au bord du Rhin, boire une bière, manger à l'extérieur. Ça pas de problème, traîner un peu en ville, parce que c'est une ville agréable et sympathique. Ça, on fait toujours. Mais c'est vrai, si c'était moins cher... (Claude, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalier)

Parce qu'il y a des parcs. À Bâle, il y a pas mal de parcs où les gens peuvent se poser, faire un barbecue, passer un bel après-midi. C'est surtout pour ça. (Quentin, 30 ans, Sierentz (FR), frontalier)

D'une manière générale, c'est avant tout les caractéristiques urbaines de Bâle qui attirent les Français et les Allemands pour leurs loisirs. Le reste de la partie suisse de l'agglomération est très peu visité. En revanche, les zones rurales et naturelles en Alsace, dans la Forêt-Noire et le long du Rhin sont des atouts des parties française et allemande.

En direction de l'Allemagne, ces pratiques transfrontalières sont un peu moins fréquentes que vers la Suisse. Un peu plus de 20 % des Français contre environ 16 % des Suisses traversent le Rhin pour se balader à pied, à vélo, voire pour d'autres activités de plein air. Quantitativement, la France attire un peu moins d'amateurs d'activités de plein air, même si les différences avec l'Allemagne sont plutôt minimales. Environ 13 % des Suisses et des Allemands se rendent en Alsace pour se promener. Plusieurs Suisses rencontrés vantent les qualités de la région française, moins urbanisée, pour les activités de plein air ou la détente. Pourtant la région peine à attirer les habitants des parties suisse et allemande en nombre.

Quand je vais en Alsace, je vais jouer au golf, il y a de magnifiques terrains de golf, ici on en a moins. Je dirais, si on veut se détendre, on va plutôt en Alsace, et si on veut plutôt, disons faire quelque chose de culturel, aller voir quelque chose, on va plutôt du côté allemand. C'est comme ça, la détente, c'est plutôt en France, c'est plus agréable, un petit souper [...]. (Eric, 53 ans, Reinach (CH), extrait traduit de l'allemand)

D'une manière générale, il semble que pour ce type d'activités en plein air, la frontière est moins présente dans le discours : dans les entretiens, les enquêtés citent pêle-mêle des lieux situés dans les trois pays ou le long de la frontière. Les personnes rencontrées ont notamment évoqué les massifs montagneux du Jura, des Vosges et de la Forêt-Noire et ses lacs (Schlursee, Titisee) comme destinations de balade agréable ou de ski, mais aussi plus largement le reste de la région en Suisse, en Allemagne ou en France. Le Rhin, espace naturel trinational, tient une place importante dans les entretiens en tant que lieu propice aux activités de plein air, mais aussi comme symbole des liens transfrontaliers dans la région (Eder et Sandtner, 2002).

Et sinon, on va soit dans les Vosges, soit dans la Forêt-Noire. [...] Je sais que pour le ski, c'est mieux équipé en Allemagne que pour la France. Il y a des stations

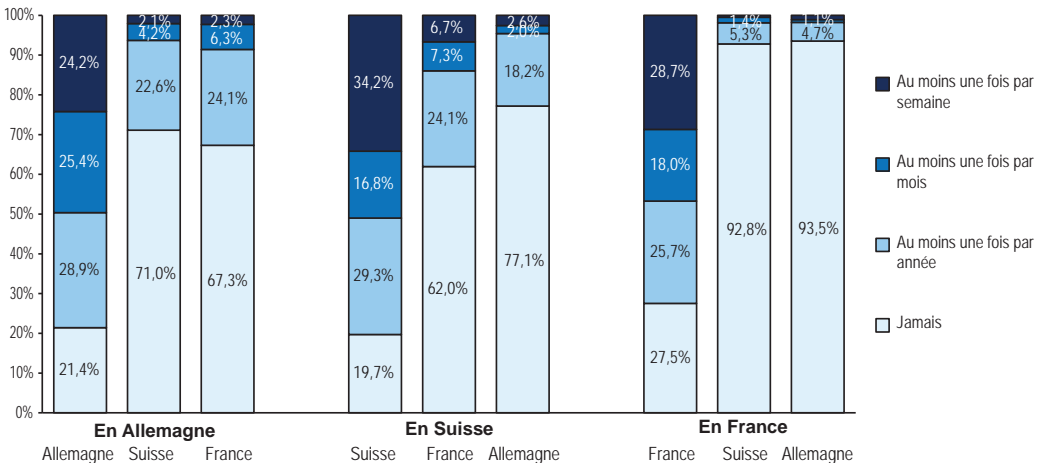
bien équipées, d'autres moins bien équipées, moins accessibles. Tout dépend. Les promenades à pied, on les fait en Allemagne, ou dans les villes, ou plus dans la plaine aussi. (Karim, 54 ans, Bartenheim (FR), actif non frontalier)

Et s'il fait beau, il y a le vieux Rhin qui n'est pas loin. La suite du Rhin, qui est sur la France et sur l'Allemagne beaucoup. C'est le vieux Rhin, c'est le Rhin qui est vraiment bas, avec beaucoup de petites îles, c'est sympa, quand il fait beau, on y va souvent se poser. Côté français, côté allemand, ça dépend de l'humeur. C'est presque kif-kif. Il y a à Kembs, à Rosenau, à Weil. Ça, on fait. Nager dans le Rhin à Bâle, quand il fait vraiment chaud. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non frontalier)

Le deuxième type d'activités sportives enquêté concerne des activités pratiquées dans des infrastructures spécifiques (figure 41). Cela comprend des activités qui peuvent être régulières comme la pratique du fitness ou d'un autre sport dans un club par exemple, mais aussi être beaucoup plus occasionnelles, comme se rendre en été à la piscine, aller au bowling, etc. Ces pratiques, dans le pays de domicile, sont relativement importantes : 31,2% des habitants de l'agglomération fréquentent une telle infrastructure au moins une fois par semaine et 19% au moins une fois par mois.

Seuls les Français se rendent fréquemment hors de leurs frontières pour ces activités : ils sont 6,7% à le faire en Suisse au moins une fois par semaine. Cette relative importance des pratiques hebdomadaires à l'échelle transfrontalière est soutenue par la présence de frontaliers sur le territoire : l'offre suisse est pratique, car elle est située à proximité du lieu de travail. Les frontaliers utilisent ces possibilités

Figure 41 : Sport dans des infrastructures, selon la destination et le pays de résidence



Effectifs: 1620

pour faire du fitness ou pour s'entraîner dans un club avant ou après le travail ou durant les pauses. Le territoire suisse de Bâle offre également une large palette d'infrastructures lourdes en matière sportive (piscines, salles de sport, terrains de tennis, bowling, etc.), mais aussi culturelle. Les infrastructures uniques, comme le zoo de Bâle, attirent largement au-delà des frontières. 5 à 10 % des visiteurs du zoo sont français et 10 à 15 %, allemands (Michna, 2006). Pour les infrastructures que l'on retrouve dans les pays voisins, l'attrait est moins grand, car elles sont plus chères, mis à part éventuellement pour les frontaliers pour des raisons de commodité.

Pour les infrastructures, on utilise aussi pas mal, avec une bande de potes, maintenant ça fait 2 ans, on va à Lörrach en Allemagne, c'est un quart d'heure en voiture, on va là-bas faire du sport. Badminton, foot, ils ont un site, dans le coin, il y a des meilleures infrastructures où faire du sport en salle, meilleure en Allemagne qu'en France dans le coin. (Nicolas, 28 ans, Saint-Louis (FR), actif non frontalier)

L'Allemagne offre toute une série d'infrastructures de loisirs lourdes, très appréciées par les habitants. Nicolas dit se rendre en Allemagne environ toutes les semaines dans une salle de sport qu'il loue avec ses amis. Si la qualité est ici avancée, la question du prix est centrale comme celle de la disponibilité. Cependant, pour la plupart des habitants de la frontière (surtout les Allemands et les Suisses), ces activités transfrontalières sont plus occasionnelles. Andreas mentionne par exemple le complexe aquatique Laguna (avec piscines intérieures et extérieures, toboggans et saunas) situé à quelques encablures de la frontière suisse à Weil am Rhein, mais aussi le karting de Lörrach, nettement moins cher, selon lui, que les installations du genre en Suisse. Europa-Park, grand parc d'attractions à une heure de Bâle environ, fait aussi partie des loisirs mentionnés en Allemagne. Dans l'ensemble, l'offre allemande en matière d'infrastructures lourdes de loisirs est très attirante de par sa diversité, sa proximité et, bien entendu, ses prix attractifs pour les Français et les Suisses surtout. Plus largement, avoir la possibilité de traverser la frontière donne accès à une offre de produits et de services différente, éventuellement moins chère, et permet aux individus de moins se priver. À propos de ce dernier point, Andreas, s'il ne pouvait pas se rendre à Lörrach pour faire du karting, n'en ferait peut-être pas en Suisse ou moins souvent, en raison du prix. De même pour les spécialités culinaires qu'il apprécie acheter en Allemagne ou en France, s'il devait les acheter dans des épicerie fines en Suisse, son budget ne lui permettrait certainement pas d'en consommer, du moins pas aussi régulièrement. Anja et Julia sont dans une situation similaire : elles ne pourraient pas nécessairement consommer des produits biologiques et/ou locaux aussi régulièrement si elles devaient les acheter uniquement en Suisse. La présence d'opportunités à l'échelle transfrontalière et la possibilité de jouer avec elles permettent aux individus d'améliorer leur quotidien, pas uniquement concernant des denrées de première nécessité, mais un ensemble d'autres produits et services. Traverser la frontière donne à une partie de la population la possibilité de « monter

en gamme», de faire d'autres activités ou d'acheter d'autres produits ; ce qui ne serait pas possible dans un contexte de frontières fermées, ou seulement à des fréquences et/ou dans des quantités plus réduites.

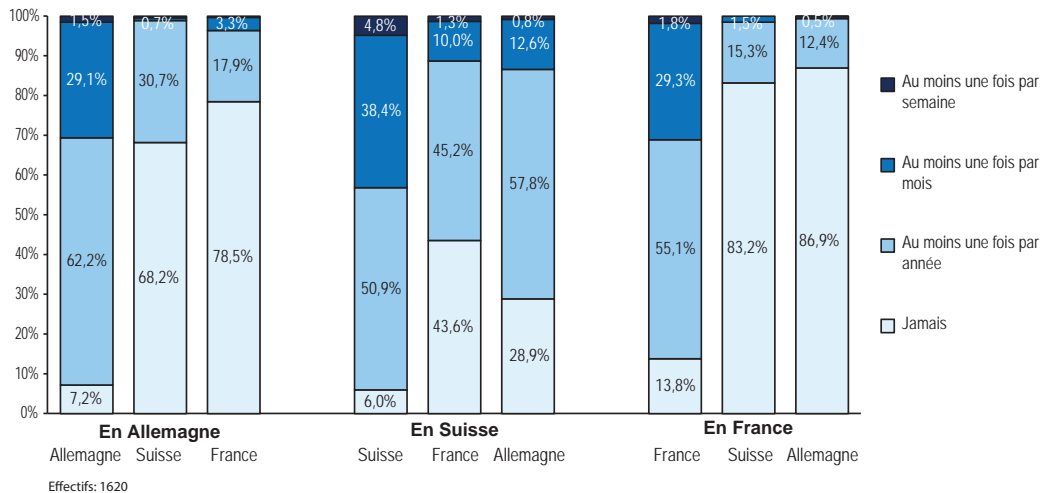
La partie française de l'agglomération ne représente pas une destination pour les loisirs de ce type, qu'il s'agisse de pratiques régulières ou d'activités occasionnelles : 90% des Suisses et des Allemands ne s'y rendent jamais pour ces motifs. Les Français, certes, utilisent de temps à autre des infrastructures sportives ou de loisirs en France, mais un peu moins régulièrement que leurs voisins, très probablement en raison d'une offre moins diversifiée.

2.2.2 Activités culturelles, sorties et cours du soir

Le deuxième point de l'analyse des loisirs concerne les pratiques culturelles, les sorties dans les bars et les restaurants ou encore la participation à divers cours. Les pratiques culturelles sont par nature relativement peu fréquentes et peu régulières, particulièrement quand on considère les pratiques transfrontalières. Les individus vont d'une manière générale moins souvent au théâtre, à un concert ou au cinéma qu'ils ne font une balade. Seuls 3,6% des habitants participent à des activités culturelles toutes les semaines et 35,2% au moins une fois par mois dans leur pays de domicile. Ce résultat est avant tout porté par les Bâlois qui sont près de 10% à se rendre toutes les semaines dans des musées ou des expositions, à des concerts, etc. Les habitants des autres parties de l'agglomération sont nettement moins actifs sur le plan culturel.

L'offre bâloise attire également les résidents des deux autres pays : 11,3% des résidents français se rendent en Suisse au moins une fois par mois pour des sorties culturelles, 45,2% au moins une fois par an (figure 42). Les Allemands profitent légèrement plus de l'offre culturelle helvétique : 13,4% de manière mensuelle et 57,8% au moins une fois par an. La question de la langue explique en partie ces différences entre Français et Allemands, les premiers ayant plus de difficulté à comprendre, lorsque l'exposition ou la représentation est en allemand, voire en suisse-allemand (voir le chapitre suivant). En matière culturelle, mais aussi plus largement (offre de commerces, d'emplois, de formation, de santé, etc.), la ville de Bâle se trouve dans une catégorie totalement différente des autres villes de la région. Son statut de métropole se ressent particulièrement dans les loisirs culturels ou festifs, mais aussi dans le shopping par exemple. Les habitants de la région transfrontalière viennent à Bâle pour y trouver toute une série d'activités (musées, bars, expositions, concerts, magasins branchés, etc.) qui découlent de son statut de grande ville. Aurélie mentionne également le Musical Theater de Bâle, une grande salle qui accueille des spectacles comme la comédie musicale *Le Roi Lion* ou encore le tournoi de tennis des *Swiss Indoors* (halle Saint-Jacques). Karim, dans l'extrait ci-dessous, décrit Mulhouse ou Colmar, les villes françaises importantes de la région, comme moins animées que Bâle. Un constat qui l'amène à se rendre dans la cité rhénane pour trouver cette

Figure 42 : Activités culturelles, selon la destination et le pays de résidence



ambiance propre aux grandes villes. La richesse culturelle de Bâle, mais aussi son côté branché (magasins) et l'esprit cosmopolite de la ville sont largement appréciés.

Et sinon, Bâle, petit à petit, c'est interminable, chaque fois qu'on y va on découvre de nouvelles choses. Parce que c'est riche en musées, c'est riche en nouvelles choses à découvrir, et puis aussi les parcs, la verdure, les promenades tranquilles, tout ça. C'est vraiment sympa, pour les samedis... en France, c'est pas très animé en dehors de Strasbourg. Colmar, c'est pas très animé. À Mulhouse aussi, mais les trois quarts, c'est des quartiers populaires. À moins qu'on aille dans des musées directement. Là, il y a des choses intéressantes à voir. (Karim, 54 ans, Bartenheim (FR), actif non frontalier)

Les avantages [en Suisse], en ce qui me concerne, c'est le côté sortie. Le côté jeune, branché, cosmopolite... à Saint-Louis, il y a rien et Huningue c'est petit. Là, c'est déjà des villes, où il y a du dynamisme, des choses à faire, pour les sorties culturelles... Bâle c'est la ville de la culture en Suisse, on peut dire. Il y a énormément de musées. Plein d'expos, pas mal d'événements. À ce niveau-là, j'essaie vraiment d'en profiter au maximum. J'essaie de me renseigner sur ce qui va se passer, et d'aller voir. Par exemple, il y a la nuit des musées ou des choses comme ça, à ne pas louper. [...] Bon à Bâle, ils sont un peu en avance. Un peu plus branchés, ils ont quelques mois d'avance. Disons que l'Allemagne, c'est l'alimentaire, et les habits pas trop chers, les bonnes occasions, et alors que Bâle, c'est plutôt si on veut être branché, trendy, hipster, tout ça. C'est sûr qu'à Bâle, on peut trouver plein de choses, c'est plus une ville monde. Cosmopolite, c'est

une ville qui bouge, donc il y a plus de gens qui font attention à leur style, à leur look, il y a plein de magasins de seconde main, des habits chers. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non frontalier)

L'offre culturelle et la taille de Bâle engendrent une vie nocturne animée et une offre pléthorique en matière de bars, de cafés, de restaurants ou encore de clubs (figure 44). D'un point de vue statistique, la fréquentation des bars, des restaurants et des clubs de l'autre côté de la frontière est l'une des activités les plus pratiquées à l'échelle de l'agglomération. Trois quarts des personnes enquêtées sortent au moins une fois par mois, dont environ un quart au moins une fois par semaine dans leur pays de résidence. À cela s'ajoutent des pratiques transfrontalières plutôt importantes : un quart des Français et 16 % des Allemands vont en Suisse au moins une fois par mois pour manger au restaurant, boire un verre ou sortir. Une des raisons qui peut motiver les Français à sortir vers Bâle, voire en Allemagne, tient peut-être dans l'offre plutôt réduite dans la zone frontalière française, même s'il existe quelques lieux « sympas » d'après Julien, très attiré par les bars bâlois. Dans ces derniers, il trouve un esprit alternatif, absent des villes allemandes et françaises de la région.

Tous les vendredis, samedis, c'était Bâle. Alors il y a plein, plein de lieux, il y a la Kaserne, il y a plein de concerts. La NT-Areal, qu'était un lieu vraiment différent, alternatif, avec musique dehors, bar dehors, gratuit, tu pouvais amener les boissons, les bières, tu pouvais faire un barbecue sur place, ça, c'était vraiment chouette [...]. Et en France, les sorties, c'est juste quand on connaît des gens, quand il y a des fêtes dans les appartements, mais il y a très peu de boîtes intéressantes ou qui sortent du commun. Alors qu'à Bâle, il y a un peu de tout. On peut terminer une fête sur un toit, ça bouge. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non frontalier)

Pour Nicolas, les sorties à Bâle sont plutôt liées à la recherche d'expériences différentes, notamment lorsque des amis viennent de loin pour visiter la région. Habituellement, il sort davantage en France ou en Allemagne, ou bien il ne sort pas du tout. Si la Suisse, et Bâle principalement, présente un avantage en matière de diversité de l'offre, dans le côté branché des sorties, le coût de celles-ci est un désavantage pour plusieurs personnes rencontrées. Des pratiques transfrontalières « festives », c'est-à-dire des sorties réalisées dans le pays voisin, ont été mises en avant dans plusieurs recherches menées dans différentes régions d'Europe (Vélasco-Graciet, 2005 ; Guereño-Omil, Hannam et Alzua-Sorzabal, 2013). Si la diversité et la quantité des possibilités présentes à Bâle sont très attrayantes, dans d'autres contextes, c'est avant tout le prix ou des législations plus souples en matière de fermeture des établissements ou en matière d'usage de stupéfiants qui amènent les noctambules à traverser les frontières ; certaines zones frontalières, comme autour de Lille, se transformant littéralement en hauts lieux festifs (Croizat, 2008). Cela ne semble pas être le cas dans la région bâloise, les pratiques transfrontalières festives ayant surtout Bâle comme destination et non pas les régions allemandes ou françaises moins chères.

Si la Suisse reste la première destination transfrontalière pour les sorties dans des bars ou au restaurant, l'Allemagne attire également. Relevons toutefois qu'aucun des Suisses rencontrés n'a parlé de l'Allemagne comme d'un lieu pour sortir. Il est probable que les activités réalisées concernent plutôt les restaurants, voire les cafés (mais plutôt la journée), que la fréquentation de bars ou de clubs. Cela s'applique sans doute également à la France. Les Français et les Suisses sont environ 20 % à se rendre au moins une fois par mois en Allemagne. Toutes fréquences confondues, les Suisses visitent cependant davantage les établissements publics allemands : seul un quart d'entre eux n'y vont jamais contre 38,7 % des Français. D'après les entretiens, aller au restaurant en Allemagne (voire en France) semble avant tout faire partie d'un ensemble d'activités, plutôt qu'être une activité en soi. Plusieurs Suisses ont ainsi mentionné Fribourg-en-Brisgau comme une excursion intéressante pour une journée ou pour une après-midi à laquelle un repas au restaurant est intégré. De la même manière, les courses en Allemagne sont parfois ponctuées d'un arrêt au restaurant. De plus, les restaurants allemands sont réputés pour offrir un très bon rapport qualité-prix.

Dans notre échantillon, 7 % des Suisses se rendent au restaurant en France au moins une fois par mois et 39,9 % au moins une fois par an. C'est une activité qui semble appréciée pour différentes raisons, en lien notamment avec la réputation de la gastronomie française et des spécialités locales. En revanche, seul un quart des Allemands se rendent dans un bar ou un restaurant en France au moins une fois par an, soit près de deux fois moins que les Suisses. Ces chiffres confirment les faibles pratiques, d'une manière générale, en France et surtout celles des Allemands.

À propos des activités culturelles, les Suisses ont tendance à rester dans leur pays, car l'offre dans les pays voisins ne leur paraît que peu attractive. Moins d'un tiers des Suisses se rendent en Allemagne (et encore moins en France) au moins une fois par an. Les Français sont encore moins attirés par l'Allemagne, en raison de la langue, mais aussi parce que l'offre y est moins diversifiée qu'en Suisse. Seule une petite partie des habitants traversent le Rhin pour se rendre dans divers musées, expositions ou concerts en Allemagne. La présence de musées, en premier lieu le Vitra Museum à Weil am Rhein, a été mentionnée. À ce sujet, le Museumspass¹⁴⁰ – une carte coûtant 128 frs par an qui permet l'entrée libre dans 320 musées situés dans les trois pays (principalement en Suisse du Nord-Ouest, en Alsace, en Franche-Comté, en Lorraine et au Bade-Wurtemberg) – est très apprécié par ceux qui veulent découvrir la région transfrontalière.

S'agissant du cinéma, 22 % des habitants fréquentent les salles obscures au moins une fois par mois dans leur pays de résidence ; ce sont les Français qui sont les plus friands du 7^e Art (figure 43). En revanche, ils ne traversent que peu la frontière pour cette raison : seuls 6,5 % des Français se rendent en Allemagne au moins une

¹⁴⁰ Site du Museumspass, <http://www.museumspass.com/fr/Le-Passeport2/Informations-et-prix>, consulté le 16.01.2017.

Figure 43 : Cinéma, selon la destination et le pays de résidence

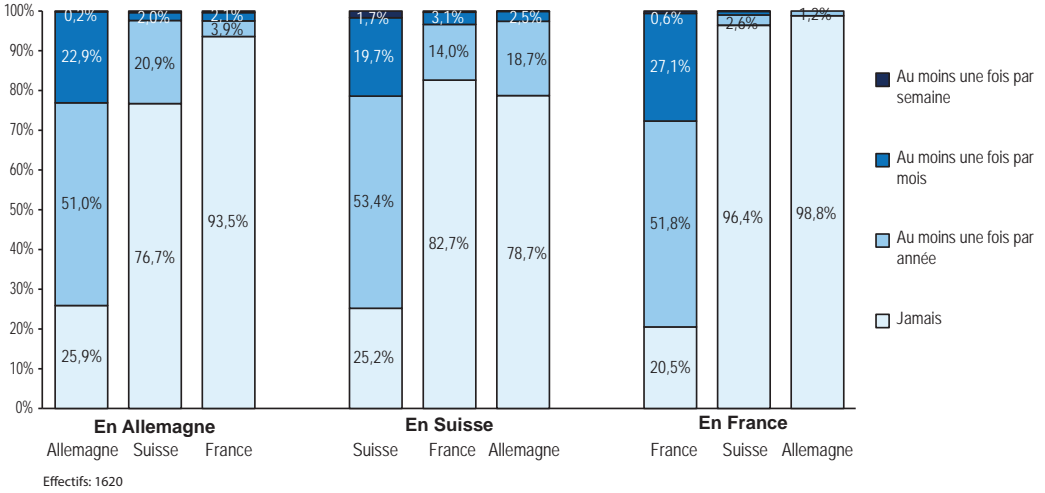
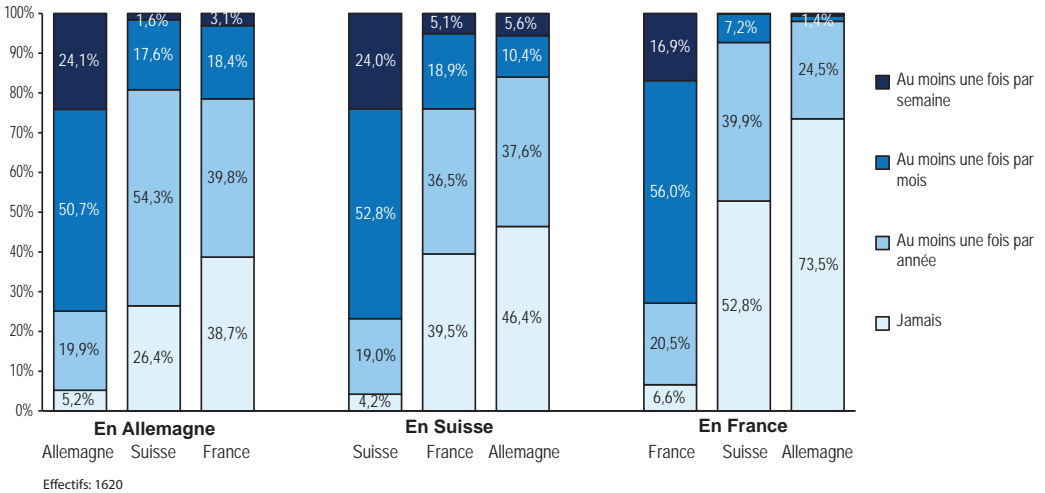


Figure 44 : Bars, restaurants, clubs, selon la destination et le pays de résidence



fois par an et 17,4% en Suisse pour aller au cinéma. La barrière de la langue est particulièrement prégnante en ce qui concerne ce dernier. Aurélie, parfaite bilingue, fréquente les salles helvétiques (et allemandes) assez souvent. Elle y apprécie notamment le fait de trouver des films en version originale, ce que ne proposent pas

les cinémas français et allemands de la région. Cela confirme que lorsque l'offre est différente, voire unique, les individus sont prêts à traverser la frontière. Les Suisses fréquentent quant à eux un peu plus les salles obscures allemandes (23,3% au moins une fois par an), la question de la langue ne se posant pas pour eux. On peut s'étonner toutefois de la faible part des Suisses se rendant en Allemagne pour aller au cinéma, les prix y étant sensiblement moins élevés pour une prestation en grande partie similaire. L'accessibilité en transports publics peut représenter un frein pour ce genre de pratiques souvent exercées le soir. Le nouveau tram 8 en direction de Weil am Rhein donne un accès en transports publics clairement plus aisé vers les cinémas situés dans le Rheincenter (un centre commercial) situé à Friedlingen, un quartier limitrophe de la Suisse (voir ci-après).

Les pratiques culturelles ou la fréquentation de cinémas en France de la part de ses voisins suisses ou allemands sont très limitées. Seuls 3,6% des habitants de la partie suisse et 1,2% des Allemands fréquentent des cinémas situés dans l'Hexagone. Un peu plus, soit 13,1% des Allemands et 16,8% des Suisses, s'y rendent au moins une fois par an pour des activités culturelles. Il est intéressant de constater que malgré l'offre largement plus importante du côté suisse, les Suisses traversent plus fréquemment la frontière en direction de la France que les Allemands. La barrière culturelle et linguistique entre les Allemands et les Français semble presque infranchissable pour ces activités particulières. Les Bâlois, au sens large du terme, sont souvent réputés francophiles (voir chapitre suivant) et fréquentent plus les lieux culturels que le reste des habitants de l'agglomération, ce qui peut expliquer ces pratiques vers la France légèrement plus fortes que celles des Allemands. D'une manière générale, pour les germanophones, se rendre en France – et vice versa – peut offrir une expérience plus «exotique» et moins familière en raison des différences culturelles et linguistiques, attirantes ou au contraire repoussantes selon les individus (Spierings et van der Velde, 2013).

Pour conclure cet aperçu quantitatif des pratiques transfrontalières, mentionnons la participation à divers cours (musique, langues, cuisine). Ce type d'activité de loisirs est pratiqué par un nombre limité d'individus. Dans leur pays de résidence, 23% de la population suivent de tels cours au moins une fois par mois, avant tout les Suisses. Dans l'agglomération de Bâle, les pratiques transfrontalières pour ce motif sont très faibles. Seules de rares pratiques s'observent en direction de la Suisse : 10% des Allemands et des Français suivent un tel cours au moins une fois par an. En direction de la France ou de l'Allemagne, ces pratiques sont quasiment nulles.

3

LE RÔLE DU TERRITOIRE DANS LES PRATIQUES TRANSFRONTALIÈRES

Dans la section précédente, nous avons mis en lumière la nature des pratiques transfrontalières, leur intensité, les directions qu'elles prennent et certaines logiques relatives au prix ou à l'offre. Nous allons analyser ici plus précisément les espaces dans lesquels ces pratiques prennent place, puis l'influence des caractéristiques territoriales sur les loisirs et les achats effectués de l'autre côté de la frontière.

3.1 DESTINATIONS PHARES DES PRATIQUES TRANSFRONTALIÈRES

Dans quels lieux ou dans quelles villes les habitants de la région se rendent-ils lorsqu'ils traversent les frontières? Les analyses menées jusqu'ici ont surtout mis en avant de manière qualitative des pays de destination (données quantitatives et qualitatives), mais aussi des villes, des centres commerciaux, des lieux naturels, etc. Il convient de compléter ces informations d'un point de vue quantitatif. Pour cela, nous avons demandé aux enquêtés d'indiquer la destination de leur dernière visite pour motif d'achats et de loisirs dans les deux pays voisins (tableau 37). En outre, la fréquentation (tous motifs confondus) d'une série de villes importantes situées dans les trois pays a été également enquêtée (figure 45)¹⁴¹.

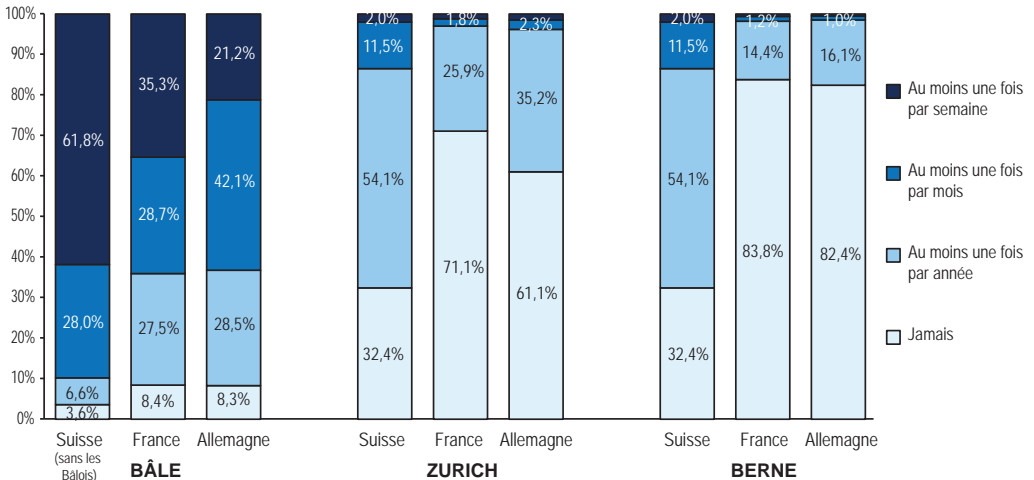
En Suisse, Bâle est de loin la première destination des Allemands et des Français. Trois quarts des destinations d'achats mentionnées par les enquêtés renvoient au

¹⁴¹ Il s'agit en Suisse de Bâle, de Zurich et de Berne ; en France de Mulhouse, de Colmar et de Strasbourg ; en Allemagne, de Lörrach, de Fribourg-en-Brigau et de Stuttgart. Ces villes ont été choisies en fonction des analyses contextuelles et des résultats issus de la phase qualitative.

Tableau 37 : Destination lors du dernier déplacement transfrontalier en Suisse (loisirs ou achats), selon le pays de résidence

Allemagne				France			
Achats		Loisirs		Achats		Loisirs	
Bâle	75,4 %	Bâle	50,3 %	Bâle	75 %	Bâle	72,9 %
Riehen	13 %	Riehen	5,7 %	Allschwil	11,8 %	Autres	13,6 %
Pratteln	7,3 %	Autres	15,8 %	Pratteln	7,3 %	Hors de la Suisse du Nord-Ouest	13,5 %
Autres	3,3 %	Hors de la Suisse du Nord-Ouest	28,1 %	Autres	3,8 %		
Hors de la Suisse du Nord-Ouest	1 %			Hors de la Suisse du Nord-Ouest	2,1 %		
Total (effectifs)	100,0 % (253)	Total (effectifs)	100,0 % (252)	Total (effectifs)	100,0 % (354)	Total (effectifs)	100,0 % (388)

Figure 45 : Pratiques transfrontalières (tous motifs) : l'attrait des villes importantes suisses (Bâle, Zurich, Berne)



Effectifs: 1613 (sans les Bâlois: 1243)

cœur de la métropole bâloise, de même pour les loisirs. De ce point de vue, aucune autre commune de la partie suisse n'atteint 5 % des flux. Pour les Allemands et pour leurs loisirs, Bâle a une importance un peu moins grande, même si 50 % des flux sont dirigés vers cette ville. D'une manière générale et tous motifs confondus, seuls 8 % des Allemands et des Français ne s'y rendent jamais. Au contraire, près de deux tiers des habitants des parties française et allemande fréquentent la cité rhénane au moins une fois par mois. Ces résultats soulignent l'importance de cette ville, au-delà des questions d'emploi, pour les habitants de la région, qu'ils vivent en Suisse, en Allemagne ou en France. Alors que les pratiques de loisirs des Allemands en Suisse, plus irrégulières et se dispersant davantage sur tout le territoire suisse, donnent plus une image d'excursion ou de tourisme, celles des Français, qui sont intenses et dirigées vers Bâle, renvoient davantage à des modes de vie transfrontaliers avec Bâle comme centre.

À propos des autres points d'intérêt de la partie suisse, la zone commerciale de Pratteln, qui accueille notamment un Ikea et un Mediamarkt, est la destination d'environ 7 % des achats. Riehen et Allschwil attirent également une partie des flux, mais pas pour leur offre pléthorique. Ces deux communes sont situées à proximité immédiate de la frontière, respectivement allemande et française. S'y rendre ne prend que quelques minutes pour les personnes habitant à proximité. Les autres destinations d'achat, à la fois dans la Suisse du Nord-Ouest et dans le reste de la Suisse, ne comptent que pour quelques points de pourcentage dans le total des destinations mentionnées.

Au sujet des loisirs, en plus de Bâle, les Allemands mentionnent également Riehen : cette commune est très proche de la frontière. Plusieurs enquêtés décrivent la zone naturelle de la Lange Erlen, un petit canal boisé qui longe la frontière helvético-allemande, comme un lieu agréable pour se promener, faire du jogging ou circuler à vélo entre Lörrach ou Weil am Rhein et Bâle, ou encore la fondation Beyeler, un musée d'art de renommée mondiale se situant également à Riehen.

Cependant, les Allemands se rendent hors de la région bâloise surtout pour leurs loisirs : c'est le cas pour 28 % d'entre eux. La région bernoise – l'Oberland bernois, Adelboden, Grindelwald, etc. – compte pour 10 % du total des destinations mentionnées. D'une manière générale, et parmi les Français également, les Alpes, qu'il s'agisse des Alpes bernoises, valaisannes, grisonnes ou encore de Suisse centrale, font partie des principales destinations en Suisse. Ces déplacements, de même que les visites des villes comme Zurich ou Berne, s'apparentent plus à du tourisme classique ou à de l'excursionnisme qu'à des pratiques transfrontalières à proprement parler. À ce sujet, la première est plus visitée que la seconde : 29 % des Français et 39 % des Allemands s'y rendent au moins une fois par an, contre environ 17 % dans la capitale fédérale. Dans les deux villes, des pratiques, concernant peu d'individus mais plus régulières, sont observées. Une partie d'entre elles renvoient aux travailleurs frontaliers employés dans la région zurichoise ou bernoise.

En direction de l'Allemagne (tableau 38 et figure 46), les pratiques sont avant tout dirigées vers Weil am Rhein, surtout en ce qui concerne les achats : 69,3% des Français ayant participé à l'enquête ont cité cette ville et 46,3% des Suisses. L'offre importante et disponible – plusieurs centres commerciaux et supermarchés s'y trouvent – est attractive et facilement accessible depuis les deux pays. Weil am Rhein est à la fois limitrophe de la France et de la Suisse (carte 14). Le centre commercial du Rheincenter est même accessible en mobilité douce depuis la Suisse et depuis la France, à travers le Rhin grâce à la passerelle des Trois-Pays. Une ligne de tram, auparavant de bus (et moins pratique), dessert désormais ce centre commercial ainsi que le reste de Weil am Rhein depuis le centre de Bâle. À côté de sa large infrastructure commerciale, la petite ville badoise accueille diverses infrastructures de loisirs avec des cinémas, une salle de bowling, des musées (le Musée Vitra notamment) ou encore la piscine *Laguna*. Cette dernière est largement transfrontalière, puisque ses visiteurs se répartissent à parts égales dans les trois pays (Michna, 2006). À proximité de celle-ci se trouvent également un centre sportif et de divertissement avec jeux intérieurs, une salle d'escalade, des terrains de badminton ou de squash, etc.

Carte 14 : Localisation du Rheincenter (source : Swisstopo)

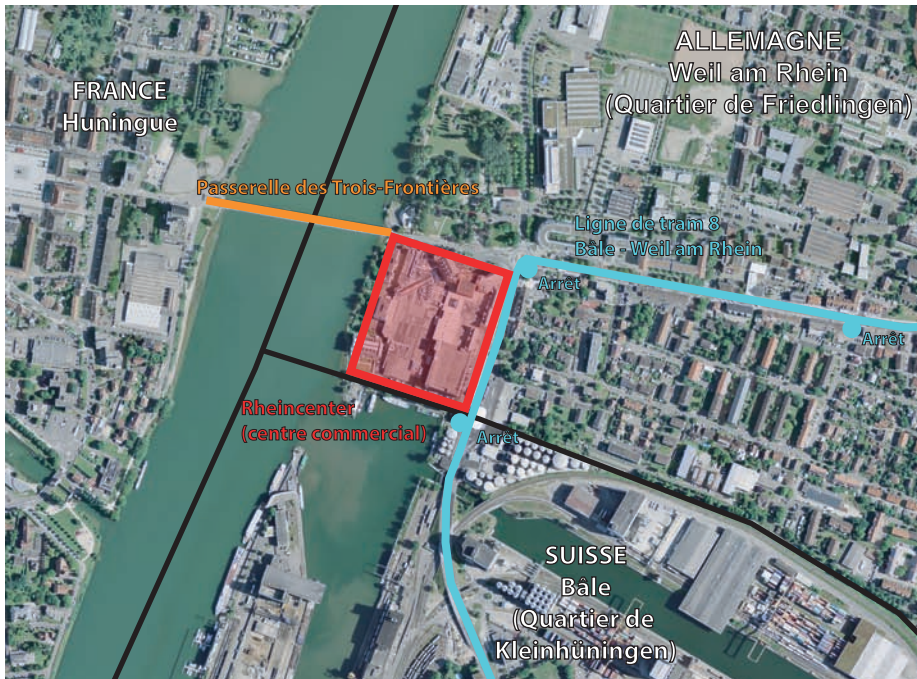
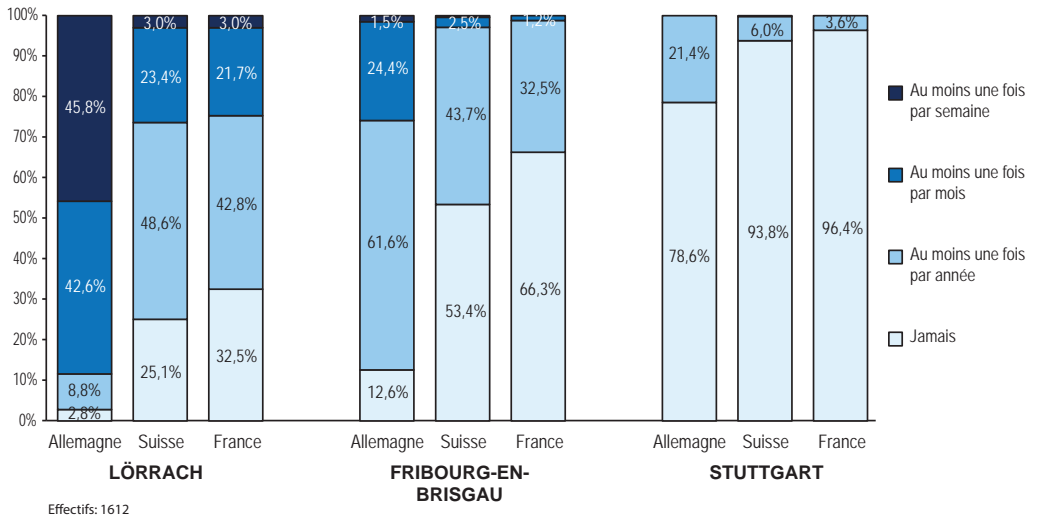


Tableau 38: Destination lors du dernier déplacement transfrontalier en Allemagne (loisirs ou achats), selon le pays de résidence

France				Suisse			
Achats		Loisirs		Achats		Loisirs	
Weil am Rhein	69,3%	Weil am Rhein	48,8%	Weil am Rhein	46,3%	Lörrach	31,4%
Lörrach	15,3%	Lörrach	19,9%	Lörrach	30,7%	Weil am Rhein	30,6%
Binzen	9,1%	Fribourg-en-Brigau	6,4%	Grenzach-Wyhlen	7%	Fribourg-en-Brigau	7,6%
Autres destinations dans le Kreis de Freiburg (sud du B.W.)	0,9%	Bad Bellingen	4,9%	Fribourg-en-Brigau	4,9%	Autres destinations dans le Kreis de Freiburg (sud du B.W.)	22,2%
Ailleurs en Allemagne	5,4%	Autres destinations dans le Kreis de Freiburg (sud du B.W.)	6,4%	Autres destinations dans le Kreis de Freiburg (sud du B.W.)	2,7%	Ailleurs en Allemagne	8,2%
		Ailleurs en Allemagne	13,6%	Ailleurs en Allemagne	8,4%		
Total (effectifs)	100,0% (373)	Total (effectifs)	100,0% (313)	Total (effectifs)	100,0% (642)	Total (effectifs)	100,0% (622)

Figure 46: Pratiques transfrontalières (tous motifs): l'attrait des villes importantes allemandes (Lörrach, Fribourg-en-Brigau, Stuttgart)



Lörrach représente une destination importante surtout pour les Suisses. En France, elle est citée par 15 % des individus pour les achats et 19 % pour les loisirs. Parmi les Suisses, les parts sont plus élevées : 30,7 % ont mentionné cette ville comme destination de leur dernier déplacement pour des achats en Allemagne et 30,6 % pour leurs loisirs. Si Weil am Rhein est effectivement plus facilement accessible pour les Français, la différence est moindre pour les Suisses concernant Lörrach qui se trouve sur une ligne de S-Bahn. Pour les produits de base, l'offre à Weil am Rhein est largement suffisante, par contre, pour les achats plus spécifiques ou le shopping, couplés à divers loisirs (café, balade, etc.), Lörrach est plus attractive. Cette ville dispose d'une offre commerciale relativement importante en termes de « petits » magasins ou de magasins franchisés, le tout dans une zone piétonne agréable. Elle peut fournir un but d'excursion agréable depuis Bâle, à vélo ou en transports publics. Cinémas, salle de bowling, terrains de sport à louer (squash, tennis, badminton), circuit de karting ou encore halle de paintball se trouvent à Lörrach. Un des éléments qui ressortent de l'analyse des pratiques transfrontalières, c'est que les individus apprécient de pouvoir combiner plusieurs activités lorsqu'ils traversent les frontières. Lörrach et Fribourg-en-Brigau (voir ci-dessous) offrent un cadre plus agréable pour des excursions urbaines combinant shopping, visites culturelles, détente, loisirs, etc. Toutes pratiques confondues, Lörrach joue un rôle important dans la vie quotidienne des habitants de la région. Près de 90 % des Allemands s'y rendent au moins une fois par mois et seuls un quart des Suisses et environ un tiers des Français ne s'y rendent jamais.

Fribourg-en-Brigau est mentionnée par 5 % des Suisses pour les achats et par 7,6 % des Suisses et des Français pour les loisirs. Tous motifs confondus, un peu moins de la moitié des habitants de la partie suisse et un tiers des Français s'y rendent au moins une fois par an. Les Allemands, quant à eux, sont environ un quart à y aller une fois par mois. Ces pratiques en direction de Fribourg-en-Brigau semblent relativement faibles malgré l'accessibilité et les atouts présentés par la ville universitaire allemande : durant les entretiens, celle-ci semblait avoir une importance pour les habitants de la région. Dans la vie quotidienne des habitants de l'agglomération, la ville allemande semble trop éloignée pour jouer un rôle significatif, dans une mesure comparable à Bâle, à Lörrach, voire à Mulhouse.

Binzen (en Allemagne) et sa zone commerciale (meubles, bricolages) sont souvent mentionnées par les Français (9,1 %) pour leurs achats, moins par les Suisses. Ces derniers se rendent davantage à Grenzach-Wyhlen, une commune limitrophe des quartiers est du Kleinbasel : la proximité de cette commune explique les pratiques d'achats qui y ont lieu.

Les autres communes de la région allemande sont mentionnées par 22 % des Suisses et par un peu plus de 18 % des Français, avec pour ces derniers 4,9 % qui ont évoqué Bad Bellingen. Comme son nom l'indique, c'est une petite ville thermale. Les destinations hors de la région bâloise sont avant tout le reste du

Bade-Wurtemberg et diverses villes du *Land*, comme Mannheim, Baden-Baden ou Stuttgart. À propos de la capitale du Bade-Wurtemberg, seuls 5 % des habitants des parties suisse et française de Bâle s'y rendent au moins une fois par an. Malgré son statut de capitale administrative et son importance, Stuttgart ne fait pas partie du quotidien transfrontalier des Suisses ou des Français, ni même d'ailleurs pour les Allemands (seuls 20 % s'y rendent au moins une fois par an). En revanche, une destination très importante dans le paysage des pratiques de loisirs est le parc d'attractions Europa-Park. Situé à Rust, au nord de Fribourg-en-Brigau, il est facilement accessible depuis la Suisse et la France. Selon Michna (2006), près de 20 % des visiteurs du parc sont suisses et 20 % français, même si la plupart d'entre eux résident hors de la région trinationale bâloise : le parc attire plusieurs millions de visiteurs par an.

Concernant les pratiques transfrontalières effectuées en France, on se doit de rappeler que relativement peu d'habitants des parties suisse et allemande s'y rendent régulièrement dans le cadre de leurs loisirs ou de leurs achats (tableau 39 et figure 47). Nombre d'entre eux n'ont dès lors mentionné aucune destination de loisirs ou d'achats en France. Saint-Louis, la plus grande ville de la partie française de l'agglomération bâloise, à proximité directe de Bâle et de l'Allemagne et disposant d'une offre de magasins (alimentaires surtout) assez large, attire la plus grande partie des flux de loisirs et d'achats.

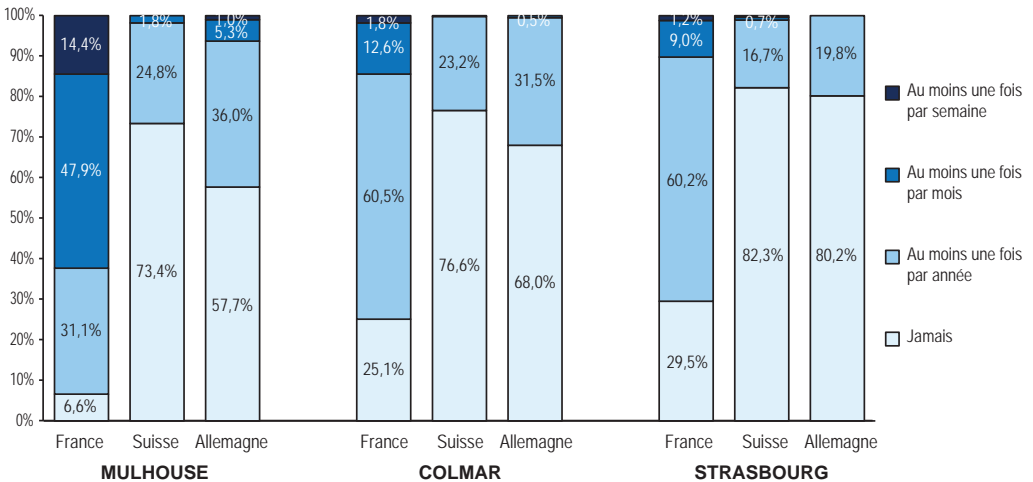
Mulhouse, située un peu plus au nord, mais nettement plus importante, est la deuxième destination d'achats : 9,1 % des Suisses et 15,7 % des Allemands l'ont mentionnée. Pour les loisirs, elle est un peu moins attractive : 7,7 % des Suisses et 11,9 % des Allemands l'ont citée comme dernière destination. Malgré sa taille, elle attire peu au-delà des frontières : près de trois quarts des Suisses et 57,7 % des Allemands ne s'y rendent jamais. Lorsque des pratiques ont lieu dans cette ville, elles sont très occasionnelles : seuls 6 % des Allemands s'y rendent plus régulièrement. Mulhouse est largement moins attractive que Bâle et Lörrach, voire dans une certaine mesure Fribourg-en-Brigau. Elle représente néanmoins une destination plutôt importante pour les Français de la région : ils sont 63 % à s'y rendre au moins une fois par mois.

À propos des achats, les autres communes mentionnées sont toutes limitrophes des pays voisins : Hégenheim est à quelques encablures de la Suisse, de même que Huningue et Village-Neuf, situées près des points de franchissement du Rhin (le pont du Palmrain et la passerelle des Trois-Pays). Cette prépondérance des pratiques à proximité directe de la frontière s'observe aussi pour les loisirs. Huningue est à nouveau mentionnée par les Allemands (14,1 %, soit la deuxième destination devant Mulhouse). Leymen, qui se trouve sur la ligne de tram 10 du réseau bâlois, est une destination importante pour les Suisses, malgré sa très petite taille (environ 1 200 habitants). L'accès aisé, notamment pour les personnes non motorisées, est un facteur d'attraction important (voir section suivante) : Leymen

Tableau 39: Destination lors du dernier déplacement transfrontalier en France (loisirs ou achats), selon le pays de résidence

Suisse				Allemagne			
Achats		Loisirs		Achats		Loisirs	
Saint-Louis	51,8 %	Saint-Louis	19,1 %	Saint-Louis	46,1 %	Saint-Louis	22,9 %
Mulhouse	9,1 %	Leymen	15,2 %	Mulhouse	15,7 %	Huningue	14,1 %
Hégenheim	6,9 %	Mulhouse	7,7 %	Huningue	22,9 %	Mulhouse	11,9 %
Autres destinations dans le Haut-Rhin	19,1 %	Colmar	7,3 %	Village-Neuf	6,4 %	Colmar	8,3 %
Ailleurs en France	13,1 %	Neuwiller	5,1 %	Autres destinations dans le Haut-Rhin	6,0 %	Autres destinations dans le Haut-Rhin	26,6 %
		Autres destinations dans le Haut-Rhin	31,5 %	Ailleurs en France	2,9 %	Ailleurs en France	16,2 %
		Ailleurs en France	14,1 %				
Total (effectifs)	100,0 % (314)	Total (effectifs)	100,0 % (429)	Total (effectifs)	100,0 % (201)	Total (effectifs)	100,0 % (177)

Figure 47: Pratiques transfrontalières (tous motifs): l'attrait des villes importantes françaises (Mulhouse, Colmar, Strasbourg)



Effectifs: 1613

offre un avant-goût de l'Alsace, de sa gastronomie et de ses paysages, à quelques arrêts de tram de Bâle. Neuwiller, village de 500 habitants, presque enclavé dans le territoire suisse, attire également les Suisses : Binningen, Bottmingen ou Oberwil, par exemple, ne sont situés qu'à quelques minutes de voiture (voire de vélo) de ce village.

Un peu plus éloignée de l'agglomération bâloise, Colmar, ville touristique, est également citée tant par les Suisses que par les Allemands. Toutefois, les pratiques dans cette ville, située à 65 km de Bâle et accessible également en train (sans changement), sont assez peu régulières : environ un tiers des Allemands et un quart des Suisses enquêtés s'y rendent au moins une fois par an. De nombreuses autres petites communes ont été mentionnées, à la fois dans le Haut-Rhin et dans le reste de la France. Le Sundgau, dans la campagne alsacienne, est une destination appréciée par les habitants de la région. Finalement, Strasbourg, la plus grande ville d'Alsace, ne tient pas une place importante dans les pratiques transfrontalières des habitants de l'agglomération : néanmoins, 20 % des habitants suisses et allemands fréquentent la capitale alsacienne au moins une fois par an. Les Français sont quant à eux 71 % à fréquenter Strasbourg quelques fois chaque année, mais peu s'y rendent plus fréquemment (10 %).

3.2 QUELS SONT LES EFFETS DES CARACTÉRISTIQUES TERRITORIALES SUR LES PRATIQUES TRANSFRONTALIÈRES DES INDIVIDUS ?

Les habitants de chaque partie de l'agglomération ne poursuivent pas les mêmes objectifs quand ils traversent la frontière. Le nombre des pratiques, leurs types et leurs destinations sont très différents d'un pays à l'autre. Le pays de résidence et celui de destination ont une influence certaine sur les pratiques, à travers les conditions macro-économiques telles que les niveaux de prix ou de salaires ou encore les régulations qui encadrent les déplacements. Cependant, d'autres éléments relatifs aux caractéristiques du lieu de vie, à la distance, aux opportunités transfrontalières et à leur accessibilité, ou encore à la force des liens entretenus par les habitants avec d'autres villes situées dans la région, sont à même d'influencer les pratiques transfrontalières des habitants¹⁴².

¹⁴² Comme dans le reste de cet ouvrage, nous ne combinons pas ici, dans les modèles de régression, des éléments d'ordre individuel (âge, genre, etc.) et territoriaux (pays ou secteur de résidence) pour des raisons méthodologiques. En effet, ces éléments ne se situent pas au même « niveau » et devraient, pour être abordés de manière conjointe, être analysés à l'aide de modèles multiniveaux (Dinaucourt, 2004). Ces derniers ne sont pas adaptés cependant à la comparaison entre un nombre trop faible d'unités territoriales (en l'occurrence trois pays) (Chaix et Chauvin, 2008 ; Bryan et Jenkins, 2013). Nous avons donc privilégié une analyse successive des déterminants territoriaux puis sociodémographiques, ainsi que l'utilisation de modèles globaux (les trois pays ensemble), puis nationaux (Bryan et Jenkins, 2013). Une telle manière de faire, si elle ne permet pas de quantifier spécifiquement l'effet du territoire par rapport à l'effet des

L'approche économique des pratiques d'achats transfrontaliers basée sur les différentiels de prix est souvent couplée à une réflexion sur la distance (Asplund, Friberg et Wilander 2005 ; Leal, López-Laborda et Rodrigo 2010). Ainsi, quand le coût du déplacement (durée, coût monétaire, pénibilité, etc.) approche ou dépasse le bénéfice potentiellement réalisé par l'achat de produits moins chers à l'étranger, les pratiques transfrontalières diminuent. La distance n'est pas uniquement métrique, elle peut aussi être temporelle. Ces contraintes temporelles sont, selon Guereño-Omil *et al.* (2013), l'un des principaux freins aux pratiques transfrontalières. Dans les représentations mentales de la frontière, la caractéristique de fermeture qui lui est apposée contribue à augmenter la distance et le temps de déplacement *perçu*, lorsque la destination se trouve de l'autre côté de la frontière.

D'autres éléments liés à l'accessibilité, en plus de la distance et du temps, sont également à prendre en compte. Il faut que les centres commerciaux, les magasins voire les infrastructures de loisirs de l'autre côté de la frontière soient relativement faciles d'accès pour que les individus s'y rendent, qu'il s'agisse d'accès en transports publics ou (surtout) en voiture. Sur ce dernier point, les facilités en matière de parking (nombre de places, tarifs) jouent un rôle essentiel, comme dans le cas du Rheincenter (Kampschulte, 2002). Les horaires d'ouverture des magasins (le dimanche par exemple) variant d'un pays à l'autre (voire d'une commune ou d'un canton à l'autre) peuvent également encourager des achats de l'autre côté de la frontière (Timothy et Butler, 1995 ; Kampschulte, 2002).

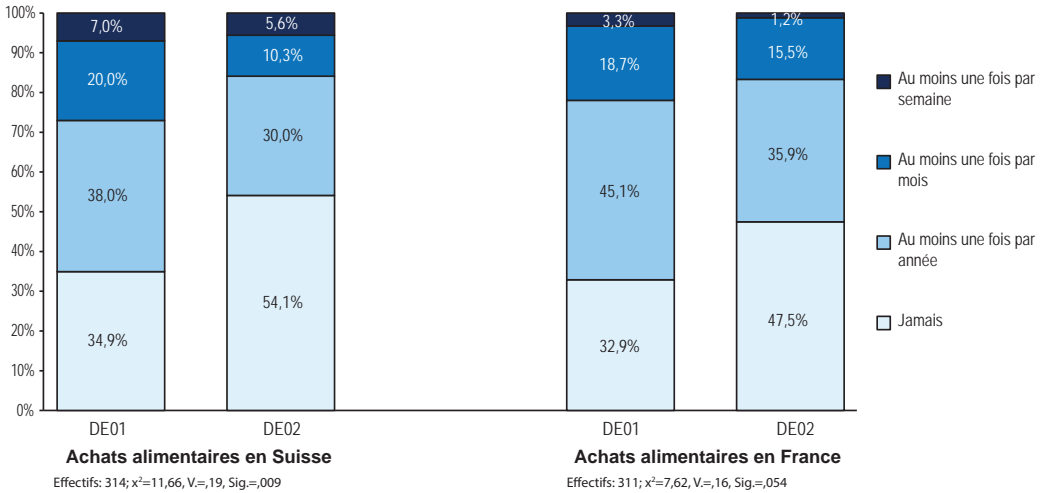
3.2.1 L'influence du territoire sur les pratiques des Allemands

Dans la partie allemande, et cela se retrouve d'une manière générale en France et en Suisse, les habitants du secteur urbain pratiquent plus le territoire transfrontalier que ceux qui résident dans les zones périurbaines de l'agglomération. La proximité avec la frontière joue un rôle important. Toutefois, en direction de la France, les pratiques transfrontalières sont tellement faibles que les différences apparaissent comme non significatives, sauf en ce qui concerne les achats alimentaires (figure 48). Près de la moitié des habitants du secteur périurbain ne consomment jamais dans les magasins français contre seulement un tiers des habitants de Weil am Rhein. En direction de la Suisse, 27 % des habitants du secteur urbain consomment au moins une fois par mois, contre 16 % pour ceux du secteur périurbain.

À propos des loisirs en Suisse, les différences entre les habitants des deux secteurs sont significatives concernant les pratiques de plein air, la fréquentation de bar et de

déterminants individuels, permet néanmoins de mettre en lumière ces deux types d'effet et d'observer des variations des déterminants individuels entre les trois situations nationales. En outre, elle est d'un point de vue méthodologique plus « propre » (pour une discussion plus complète, voir Dubois, 2017b).

Figure 48: Achats alimentaires des Allemands en Suisse et en France, selon le secteur de résidence



restaurant ou la culture. Cependant, c'est principalement pour ses attributs urbains que la partie suisse est attractive. De ce point de vue, les habitants de Weil am Rhein semblent plus attirés par l'urbanité: 17,7% d'entre eux contre 6,9% des habitants du secteur périurbain se rendent régulièrement en Suisse pour des loisirs culturels. De même, 38% des habitants de Weil am Rhein profitent régulièrement de l'offre helvétique en matière d'établissements publics, contre respectivement 16% des habitants de la périphérie allemande. La proximité de Weil am Rhein avec Bâle semble jouer un rôle très important: cette dernière est très accessible puisqu'il est possible de s'y rendre en transports en commun, voire à vélo, ce qui est beaucoup plus compliqué à faire dès que l'on s'éloigne de la zone frontière.

À l'aide d'une série de modèles, nous avons mesuré l'impact de la distance¹⁴³, de l'offre locale, de l'attractivité de villes importantes situées dans le même pays que l'individu – afin d'estimer la concurrence que peuvent représenter les destinations nationales par rapport aux destinations transfrontalières¹⁴⁴ – ainsi que de l'accessibilité sur l'intensité des loisirs et des achats à l'échelle transfrontalière (tableau 40)¹⁴⁵.

¹⁴³ La distance est mesurée à l'aide de Google Maps entre la commune de domicile de l'individu et les localités importantes suivantes: Bâle pour la Suisse, Weil am Rhein pour l'Allemagne et Saint-Louis pour la France.

¹⁴⁴ Cette variable est plus particulière, car elle renvoie à la fois à des caractéristiques territoriales (quantité et diversité de l'offre, distance, attractivité, etc., des autres villes), mais aussi à des préférences individuelles, relatives aux styles de vie par exemple.

¹⁴⁵ Des indicateurs agrégeant les différentes pratiques de loisirs et d'achats sont utilisés pour ces analyses. Dans l'indicateur relatif aux loisirs, les pratiques sociales (fréquence des visites aux amis, proches, collègues, etc., voir chapitre V) ont été intégrées aux autres activités de loisirs.

Concernant les pratiques en Suisse, plus la distance est grande, plus elles sont faibles. Concernant la « concurrence » des destinations nationales, il semble que les Allemands qui se rendent fréquemment à Lörrach pratiquent plus de loisirs en Suisse. De même, pour les achats, les personnes se rendant davantage à Fribourg-en-Brisgau ou à Lörrach dans leur vie quotidienne ont tendance à faire plus souvent leurs achats en Suisse. Ainsi, l'idée de concurrence ne se vérifie pas véritablement. Au contraire, les personnes qui intègrent le plus de diversité spatiale dans leur quotidien sont également celles qui traversent le plus les frontières, illustrant des modes de vie spatialement éclatés.

D'une manière générale, les caractéristiques du territoire ont un rôle plutôt faible dans les pratiques observées. Les modèles utilisés, certes significatifs, n'expliquent qu'une faible part des pratiques de loisirs ou d'achats, surtout lorsque seuls la distance et le type de territoire de résidence sont pris en compte. L'ajout d'une variable relative aux pratiques dans les autres villes améliore le modèle, de même que l'ajout d'une variable relative à l'accessibilité de l'offre. Dans le chapitre précédent, nous avons fait état de pratiques de mobilité très différentes entre les habitants des trois pays, à l'instar de l'organisation des territoires à ce sujet. L'accessibilité aux opportunités dépend très fortement des localisations de ces dernières. D'un côté, les infrastructures de loisirs et d'achats situées en France et en Allemagne, voire dans la périphérie suisse, sont avant tout accessibles en voiture. De l'autre, Bâle et sa proche couronne suisse sont davantage organisées autour des accessibilités en transports publics et en mobilité douce. Cela signifie que pour les Allemands ou pour les Français qui souhaiteraient se rendre à Bâle, l'utilisation de la voiture est compliquée en raison des difficultés liées au stationnement ou à la circulation. À l'inverse, l'accès à l'Allemagne et à la France pour les Suisses et pour les Bâlois qui ne disposent pas de voiture est également contraignant. Une partie des magasins ou des destinations de loisirs n'est pas ou mal desservie par les transports en commun, et ils ne sont pas nécessairement accessibles en mobilité douce non plus. En outre, entre l'Allemagne et la France, il n'y a pas de ligne de transports en commun. L'accès se fait uniquement en voiture, voire en mobilité douce à l'aide de la passerelle des Trois-Pays. En raison de la très large utilisation de la voiture parmi les Allemands et les Français, nous n'avons pas pu intégrer une variable mesurant le lien entre l'utilisation de la voiture et les pratiques transfrontalières des Français en Allemagne et réciproquement : l'échantillon de personnes non motorisées est trop faible dans ces pays. Néanmoins, on peut faire l'hypothèse que pour ces dernières, il est très difficile de traverser la frontière entre les deux pays et d'accéder aux opportunités qui s'y présentent.

Ces éléments se vérifient d'un point de vue quantitatif : les Allemands qui n'utilisent jamais ou peu les transports en commun ont tendance à se rendre moins souvent en Suisse pour leurs loisirs et pour leurs achats. Il s'agit d'ailleurs d'un des facteurs les plus importants parmi les effets territoriaux observés. Certes, une partie de cet effet est portée par les frontaliers qui, comme on l'a vu, utilisent davantage les transports publics. Cependant, en contrôlant cette caractéristique, l'effet (contraignant) de l'accessibilité aux opportunités en Suisse reste significatif,

de même que l'apport explicatif au modèle. Les utilisateurs exclusifs de la voiture ont tendance à éviter la Suisse. *A priori*, c'est principalement pour les opportunités situées au centre-ville que l'effet contraignant est fort ; les autres opportunités, telles que les centres commerciaux ou les espaces naturels, sont accessibles en voiture. Elles ne sont peut-être pas pour autant perçues comme telles par ceux qui ont des connaissances limitées de la partie suisse.

Tableau 40: Régressions linéaires : Achats et loisirs transfrontaliers, effets des territoires locaux

	Achats en Suisse		Achats en France		Loisirs en Suisse		Loisirs en France	
	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)
(Constante)	0,14	***	0,07	***	0,14	***	0,02	*
Distance à Bâle ou à Saint-Louis	-0,01	-,05	-0,01	-,08	0,00	-,02	-0,01	-,06
Petites centralités, communes suburbaines	-0,01	-,05	-0,01	-,07	-0,01	-,04	0,01	,01
Communes rurales	-0,03	-,12	-0,01	-,06	-0,06	-,22**	0,01	,01
Fréquence activités Lörrach	0,05	,13*	-0,01	-,02	0,08	,22***	0,014	,08
Fréquence activités Freiburg	0,06	,09	0,11	,25***	0,07	,01	0,05	,19**
Utilisation des transports publics : Au moins une fois par semaine	-0,05	-,1			-0,02	-,03		
Utilisation des transports publics : Rarement	-0,08	-,30**			-0,06	-,24*		
Utilisation des transports publics : Jamais	-0,07	-,26**			-0,08	-,29**		
	Effectifs : 311 ; R ² = ,061 ; Sig. = ,001		Effectifs : 311 ; R ² = ,051 ; Sig. = ,001		Effectifs : 311 ; R ² = ,114 ; Sig. = ,000		Effectifs : 311 ; R ² = ,036 ; Sig. = ,006	

3.2.2 L'influence du territoire sur les pratiques des Français

À l'image de ce qui est observé en Allemagne, les habitants du secteur urbain français entreprennent davantage de loisirs et d'achats de l'autre côté de la frontière que les habitants de la partie périurbaine. L'Allemagne n'étant pas une

destination régulière dans les loisirs des Français, seules les activités de plein air et la fréquentation de restaurants – deux des loisirs les plus régulièrement pratiqués outre-Rhin – montrent des différences entre les habitants des deux secteurs. Dans les deux cas, les habitants de Saint-Louis et des alentours (secteur urbain) s’y rendent plus souvent que leurs voisins périurbains. Ils sont près du double à se promener en Allemagne et un peu plus à se rendre au restaurant outre-Rhin (25 % y vont une fois par mois contre 19 % des habitants du secteur périurbain).

En direction de la Suisse, hormis pour la fréquentation d’infrastructures sportives, les pratiques transfrontalières de loisirs des habitants du secteur urbain sont plus intenses que celles des habitants du secteur périurbain. Ainsi, 12 % des habitants de Saint-Louis, d’Hégenheim et d’Hésingue se baladent en Suisse au moins une fois par semaine et 30,7 % au moins une fois par mois, contre respectivement 7,9 % et 15,5 % parmi les habitants de la périphérie. Les différences sont également marquées concernant les activités culturelles : 16,8 % des résidents du secteur urbain profitent de l’offre culturelle suisse contre 7 % pour le reste des Français. En outre, 25 % des premiers se rendent au moins une fois par an au cinéma contre seulement 10,8 % des seconds.

Dans les pratiques de loisirs des Français, la distance joue un rôle important. Tant pour les pratiques en Allemagne qu’en Suisse, plus on s’éloigne de la frontière, moins l’intensité de celles-ci est forte. Par exemple, Laurent, qui a déménagé récemment d’un village limitrophe de la Suisse vers un autre village plus éloigné, aux confins de l’agglomération transfrontalière, déclare se rendre moins souvent en Suisse en raison de la distance physique, d’une part, et du manque d’information qui crée une sorte de distance immatérielle, d’autre part.

Oui. Ça a un peu diminué. Avant, j’allais beaucoup dans les musées, au Kunstmuseum quand il y avait une exposition spécifique, ou au musée Tinguely ou il y a Beyeler à Riehen. Je dois vous avouer que depuis que je me suis un peu éloigné. J’y vais moins souvent. Je ne reçois plus les pubs, je ne sais pas ce qu’il y a comme expo thématique, avant j’avais le 20 minutes au travail. Pour le week-end, je pouvais m’organiser. (Laurent, 41 ans, Hausgauen (FR), actif non frontalier)

Malgré sa taille, la ville de Saint-Louis ne peut pas rivaliser avec l’offre culturelle suisse et notamment bâloise. Néanmoins, en raison de l’offre disponible sur place ou de la composition sociale de la ville (qui compte une population précaire plus nombreuse), les habitants de Saint-Louis, pourtant très proche de la frontière, ont tendance à moins traverser la frontière pour profiter de l’offre culturelle transfrontalière : ce sont les habitants des communes rurales qui sont les plus actifs de l’autre côté de la frontière. Vers la Suisse, les habitants des petites centralités, comme Blotzheim ou Bartenheim, ont également davantage tendance à s’y rendre. Pour les personnes vivant dans de petites localités, il est de toute façon nécessaire de se déplacer en voiture pour ses courses ou pour se divertir ; aller un peu plus loin en Suisse ou en Allemagne pose donc peu de problèmes. Le même constat peut être fait,

par exemple, pour les infrastructures sportives où les habitants des petites communes sont plus nombreux à utiliser les ressources de l'autre côté de la frontière. De manière générale, pour ceux qui disposent d'infrastructures de loisirs ou d'achats à proximité, la tentation de rester sur le territoire local est plus forte : il est bien souvent plus simple ou moins chronophage de consommer à proximité que de traverser la frontière, même si l'offre est plus large ou moins chère de l'autre côté. Il faut que la plus-value soit suffisamment forte pour que le franchissement de la frontière se fasse.

Pour moi, ça reste pratique de rester en France. C'est plus pratique de prendre mon vélo et d'aller à l'Intersport qui est là-bas, que d'aller à Bâle où c'est toujours un peu plus compliqué de circuler. C'est toujours une question de gain de temps, c'est plus pratique d'aller dans le coin ici que d'aller à l'étranger. (Nicolas, 28 ans, Saint-Louis (FR), actif non frontalier)

En ce qui concerne les achats (figure 49), les habitants du secteur urbain se rendent plus fréquemment au-delà de leurs frontières nationales. En direction de la Suisse, 20 % d'entre eux le font au moins une fois par semaine et 31 % au moins une fois par mois, contre respectivement 13,4 % et 25,6 % des périurbains. En direction de l'Allemagne, près d'un quart des habitants de Saint-Louis et des alentours consomment au moins une fois par semaine dans les commerces allemands et un tiers au moins une fois par mois, contre respectivement 10,6 % et 34,4 % pour le reste de Français.

Si l'effet de la distance est similaire pour les achats dans les deux pays, des différences s'observent concernant les types de territoire (tableau 41). En direction

Figure 49 : Achats alimentaires des Français en Suisse et en Allemagne, selon le secteur de résidence

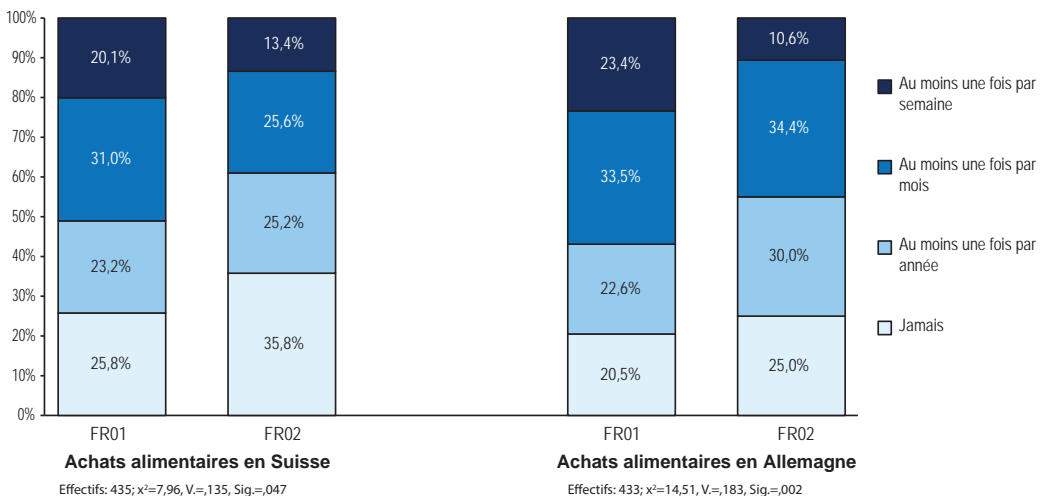


Tableau 41 : Régressions linéaires : Achats et loisirs transfrontaliers, effets des territoires locaux

	Achats en Suisse		Achats en Allemagne		Loisirs en Suisse		Loisirs en Allemagne	
	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)
(Constante)	0,28	***	0,27	***	0,25	***	0,11	***
Distance à Bâle ou à Weil am Rhein	-0,01	-,24**	-0,01	-,24**	-0,01	-,26**	-0,01	-,24**
Petites centralités, communes suburbaines	0,07	,15*	0,02	,05	0,05	,14*	0,02	,08
Communes rurales	0,12	,29**	0,07	,17	0,08	,25**	0,03	,15
Fréquence activités Mulhouse	-0,06	-,1*	0,01	,02	-0,02	-,04	0,02	,05
Fréquence activités Colmar	0,01	,01	0,01	,01	0,06	,07	0,03	,05
Utilisation de la voiture : Au moins une fois par semaine	0,11	,13*			0,06	,09		
Utilisation de la voiture : Rarement	-0,07	-,17			-0,1	-,30**		
Utilisation de la voiture : Jamais	-0,08	-,18*			-0,13	-,38***		
	Effectifs : 447 ; R ² = ,131 ; Sig. = ,000		Effectifs : 447 ; R ² = ,014 ; Sig. = ,047		Effectifs : 447 ; R ² = ,08 ; Sig. = ,000		Effectifs : 447 ; R ² = ,016 ; Sig. = ,037	

de la Suisse, les habitants des communes rurales (surtout) et ceux des petites centralités y consomment plus fréquemment. Les achats transfrontaliers dépassent largement la question de l'offre sur le territoire de résidence, même si elle retient quelque peu les pratiques des habitants de Saint-Louis. Par ailleurs, les individus qui se rendent davantage à Mulhouse vont moins en Suisse. Ainsi, pour ces derniers, les biens particuliers – on peut penser à certains magasins d'habillement – sont plus consommés dans la ville alsacienne que de l'autre côté de la frontière, en Suisse. Mulhouse remplit pour ces individus le rôle de centralité supérieure aux dépens de Bâle, du moins pour tout ce qui touche aux achats. En revanche, consommer en Allemagne ne dépend que très peu des caractéristiques du territoire.

Finalement, à propos de l'accessibilité aux opportunités suisses, il semble que les personnes n'utilisant pas ou peu les transports publics se rendent moins en Suisse que les utilisateurs réguliers des bus, des trams ou des trains dans la région. Comme en Allemagne, les utilisateurs exclusifs de la voiture sont en quelque sorte tenus à l'écart du territoire suisse, car ils ne maîtrisent pas nécessairement les usages en matière

de mobilité en vigueur à Bâle¹⁴⁶. La prise en compte des pratiques modales, et par extension de l'accessibilité, améliore grandement les modèles.

3.2.3 L'influence du territoire sur les pratiques des Suisses

Qu'en est-il de ces mêmes effets sur les pratiques des Suisses? Tout d'abord, les analyses montrent que les Bâlois sont généralement plus actifs sur le plan transfrontalier que les habitants des secteurs suburbain et périurbain. La proximité des habitants de Bâle avec la frontière les pousse à la traverser plus fréquemment que les autres habitants de la partie suisse; d'autres éléments relatifs à leurs préférences en matière de loisirs ou d'autres attitudes entrent en jeu.

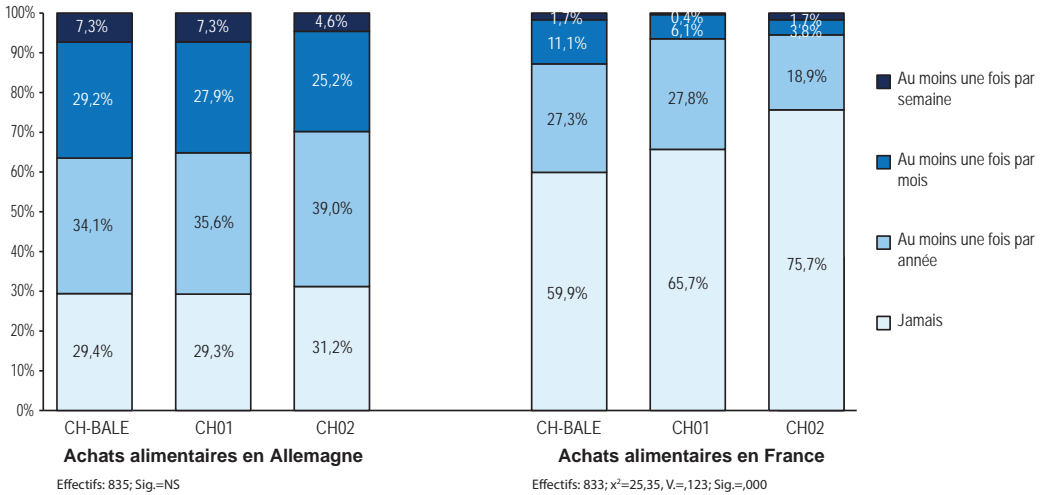
Au sujet des loisirs en France, plus on s'éloigne de la frontière, plus les pratiques diminuent (voir la régression linéaire, tableau 42). Le lien le plus fort concerne le cinéma et les sorties culturelles, où les habitants du cœur de la métropole sont plus actifs en France que leurs concitoyens des deux autres secteurs. Ce n'est bien entendu pas le manque d'offre culturelle à Bâle qui les incite à traverser la frontière, mais davantage la recherche d'une offre diversifiée. Aller au cinéma ou au théâtre en France permet d'accéder à un répertoire différent, en français, ce qui peut être très attractif pour les francophones habitant à Bâle, mais aussi les francophiles ou d'autres individus recherchant des expériences différentes. Néanmoins, il faut reconnaître que ces pratiques concernent peu de monde: ainsi, seuls 24,3% des Bâlois enquêtés profitent de l'offre culturelle française au moins une fois par an, contre 16,2% des habitants du secteur suburbain et 10,6% des habitants du secteur périurbain. Les différences sont moindres à propos de la fréquentation de restaurants ou pour les balades ou autres activités de plein air. Relevons encore que les pratiques régulières d'activités de plein air (hebdomadaires ou mensuelles) des habitants du secteur périurbain sont très légèrement plus élevées en France qu'en Allemagne. Pour ces derniers, il est plus simple de se rendre dans le Sundgau (partie française) pour les balades que de traverser toute l'agglomération bâloise pour se rendre en Allemagne.

À propos des achats en France, le même lien entre la proximité de la frontière et l'intensité des pratiques s'observe (figure 50): ce sont les Bâlois qui font le plus d'achats alimentaires en France (12,8% au moins une fois par mois et 27,3% au moins une fois par an), suivis des habitants du secteur (sub)urbain (respectivement 6,5% et 27,8%) et finalement périurbain. Il est vrai que pour les habitants du quartier de Saint-Johann, par exemple, Saint-Louis est très proche: à certains endroits, le tissu urbain est continu à travers la frontière.

Les pratiques en direction de l'Allemagne, plus fréquentes, donnent à voir des tendances sensiblement différentes ou, du moins, plus diversifiées. Concernant

¹⁴⁶ L'influence des frontaliers (qui utilisent davantage les transports publics) a été contrôlée; l'effet de l'accessibilité reste significatif.

Figure 50: Achats alimentaires des Suisses en Allemagne et en France, selon le secteur de résidence



les activités de plein air, les pratiques culturelles ou encore la fréquentation d'établissements publics, le lien est le même que celui précédemment observé: l'intensité des pratiques décroît avec la distance. Ainsi, 23,8% des Bâlois, 16,5% des habitants du secteur (sub)urbain et 7,6% des habitants du secteur périurbain se baladent dans la partie allemande. De même, les Bâlois se rendent plus souvent pour des raisons culturelles en Allemagne que les habitants des autres secteurs. Les Bâlois ont des pratiques beaucoup plus intenses en matière de culture que le reste des habitants de l'agglomération: leur «soif» de culture les amène à profiter de l'offre locale, mais aussi à traverser les frontières pour visiter les différents musées, expositions ou pour se rendre à divers concerts à l'échelle de la région transfrontalière.

Les habitants de Bâle fréquentent également plus régulièrement les établissements publics allemands, probablement avant tout les restaurants: 26,2% le font au moins une fois par mois contre 17,7% et 14,5% dans les deux autres secteurs. Notons que toutes fréquences confondues ce sont les habitants du secteur (sub)urbain qui se rendent le plus dans les deux pays voisins: 75,5% vont au moins une fois par an en Allemagne et 52,1% en France pour aller au restaurant, voire dans d'autres établissements publics. Plus que pour des raisons liées à l'offre ou à la distance, on peut faire l'hypothèse que le pouvoir d'achat des habitants de Binningen, de Bottmingen et d'Oberwil – le plus élevé de la région – soit lié à des pratiques transfrontalières élevées en matière de gastronomie. Aller au restaurant ou dans des bars est largement associé au niveau économique: plus le revenu est haut, plus les pratiques sont fréquentes dans le pays de domicile, mais aussi à l'échelle transfrontalière.

Les effets sont différents s'agissant du cinéma et des activités dans des infrastructures sportives. On observe que les habitants du secteur périurbain se rendent plus fréquemment en Allemagne que ceux du secteur suburbain pour ces deux types d'activités, et même davantage que les Bâlois en ce qui concerne le cinéma. La distance semble s'effacer devant l'accessibilité de l'offre. Pour les habitants du secteur périurbain, il est de toute façon nécessaire de se déplacer pour se rendre dans diverses « grandes infrastructures » ou dans des salles de cinéma. Aller jusqu'en Allemagne ne représente pas un déplacement beaucoup plus important qu'un trajet jusqu'à Bâle, surtout pour les individus qui aiment se déplacer en voiture. Au contraire, il y est très probablement plus aisé de se garer à proximité de ces infrastructures qu'à Bâle.

Pour ce qui est des achats en Allemagne, il n'y a pas de différences significatives entre les habitants des trois secteurs suisses. Tous consomment dans les mêmes proportions en Allemagne. Il est ainsi difficile, voire impossible, de déterminer ce qui dépend de la proximité, de l'offre locale ou encore de l'accessibilité. Ainsi, pour des achats hebdomadaires, voire bimensuels, comme le sont souvent les achats transfrontaliers, aller un peu plus loin que Bâle – c'est-à-dire en Allemagne – n'est pas nécessairement un problème. Malgré la distance importante qui sépare les habitants du secteur périurbain des magasins allemands, l'intérêt d'acheter en Allemagne est tel que les pratiques de ces périurbains sont aussi intenses que celles des Bâlois qui habitent à quelques kilomètres seulement de la frontière allemande.

L'accessibilité joue un rôle dans l'explication des pratiques d'achats, en Allemagne surtout. Les personnes qui ne conduisent que rarement, voire jamais, se rendent moins fréquemment en Allemagne pour leurs achats. Dans le chapitre précédent, nous avons vu que les individus apprécient d'utiliser la voiture pour leurs achats importants (par exemple hebdomadaires). Les pratiques d'achats à l'étranger étant en général un peu moins fréquentes, il y a un intérêt à acheter en grande quantité pour rentabiliser au mieux le trajet. D'une manière plus générale, les non-automobilistes suisses se rendent moins fréquemment de l'autre côté de la frontière. L'organisation des territoires français et allemands, construits autour de l'accessibilité automobile, empêche dans une certaine mesure les personnes non motorisées d'accéder à l'offre qui est présente dans ces territoires. La popularité du village français de Leymen (voir section précédente) s'explique par sa desserte par le réseau de transports publics suisse : les Suisses apprécient de s'y rendre avec le tram. Au contraire, certains grands centres d'achats ou centres de loisirs, à Weil am Rhein (près du musée Vitra), à Lörrach, à Saint-Louis ou encore à Binzen, sont difficilement accessibles autrement qu'en voiture.

Dernier point, la question de la concurrence des autres villes se pose différemment en Suisse, en raison de la présence de Bâle au cœur de l'agglomération et de l'éloignement relatif de Berne et de Zurich, les deux villes considérées dans cette analyse, en plus de Bâle. Il semble que, comme en Allemagne, les personnes qui se rendent plus souvent à Zurich (et dans une très légère mesure à Berne) ont davantage tendance à traverser la frontière pour leurs loisirs ou pour leurs achats. Ces pratiques apparaissent ainsi comme

cumulatives. Ce phénomène se retrouve également à propos de Bâle: les habitants des secteurs suburbains et périurbains suisses qui se rendent régulièrement à Bâle sont également ceux qui traversent le plus les frontières vers la France ou vers l'Allemagne¹⁴⁷.

Au vu des éléments mentionnés, on peut penser que ce n'est pas une insuffisance d'offre, hormis en termes de prix peut-être, qui pousse les Suisses à se rendre à l'étranger: les Bâlois, résidant là où l'offre est la plus large, sont ceux qui se rendent le plus souvent dans les pays voisins. Ils y vont pour d'autres raisons. La distance, l'accessibilité (en voiture), mais aussi (et surtout) d'autres aspects liés davantage aux préférences personnelles, voire aux conditions de vie des individus, entrent en jeu pour expliquer les pratiques transfrontalières (voir ci-dessous).

Tableau 42 : Régressions linéaires : Achats et loisirs transfrontaliers, effets des territoires locaux

	Achats en Allemagne		Achats en France		Loisirs en Allemagne		Loisirs en France	
	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)
(Constante)	0,17	***	0,05	***	0,103	***	0,06	***
Distance à Saint-Louis ou à Weil am Rhein	0,01	,03	0,01	,18*	-0,01	-,00	-0,01	-,14*
Centres régionaux, pôles importants d'agglomération	-0,01	-,03	-0,03	-,13**	-0,03	-,11*	-0,01	-,06
Petites centralités, communes suburbaines	-0,05	-,16*	-0,04	-,22***	-0,04	-,17*	-0,01	-,01
Communes rurales	-0,07	-,14	-0,05	-,21**	-0,05	-,18*	-0,01	-,01
Fréquence activités Zurich	0,08	,10**	0,03	,08*	0,05	,10**	0,03	,07
Fréquence activités Berne	-0,04	-,04	0,01	,03	-0,01	-,00	0,03	,06
Utilisation de la voiture : Au moins une fois par semaine	0,01	,04	-0,01	-,07	-0,01	-,02	-0,01	-,05
Utilisation de la voiture : Rarement	-0,06	-,15***	-0,01	-,03	-0,02	-,09*	-0,01	-,07
Utilisation de la voiture : Jamais	-0,08	-,21***	-0,02	-,11*	-0,02	-,09*	-0,01	-,05
	Effectifs: 839; R ² =,057; Sig. =,000		Effectifs: 839; R ² =,026; Sig. =,000		Effectifs: 839; R ² =,032; Sig. =,000		Effectifs: 839; R ² =,025; Sig. =,001	

¹⁴⁷ Hormis pour les loisirs en Allemagne où le lien n'est pas significatif.

4

QUELLE INFLUENCE DES CARACTÉRISTIQUES INDIVIDUELLES ?

Si le territoire de résidence (hormis le pays) n'a qu'une influence limitée sur les pratiques transfrontalières, qu'en est-il des conditions de vie ou des autres caractéristiques sociodémographiques ? Les niveaux de prix très différents entre les pays peuvent à la fois constituer des freins à certaines pratiques et en motiver d'autres, et cela éventuellement de manière différente selon les revenus de chacun. Par ailleurs, la présence de frontaliers dans les populations allemande et française est une donnée fondamentale pour la compréhension des déterminants des pratiques transfrontalières, non seulement du fait des revenus plus élevés perçus par les intéressés, mais aussi parce que leur vie quotidienne est passée en grande partie hors des frontières nationales. Pour ces raisons, nous nous pencherons tout d'abord sur les achats et sur les loisirs des Allemands et des Français analysés au travers du statut de frontalier. Dans la seconde section, consacrée aux pratiques transfrontalières des Suisses, nos analyses se concentreront sur les différences en matière de revenus.

4.1 LES FRONTALIERS, UNE CATÉGORIE À PART ?

Où consomment et où se divertissent les frontaliers ? Sont-ils les seuls à traverser les frontières de l'agglomération durant leur vie quotidienne ? La plupart des études montrent que les frontaliers tendent à avoir des pratiques à côté du travail dans le pays où ils exercent leur activité professionnelle. Par ailleurs, ces pratiques sont souvent plus importantes que celles des non-frontaliers (Bolzman et Vial, 2007 ; Dubois et Rérat, 2012 ; Gerber, 2012). Toutefois, pour certains loisirs ou types d'achat, les différences sont minimes avec le reste de la population.

4.1.1 Achats

Les frontaliers français de notre échantillon achètent très fréquemment des produits alimentaires sur le territoire suisse (figure 51) : 25,5 % au moins une fois par semaine et 36 % au moins une fois par mois, soit beaucoup plus que leurs concitoyens non frontaliers. Comme nous l'avons déjà mentionné, de par leur présence sur le territoire suisse, les frontaliers sont amenés à y consommer avant, pendant les pauses et surtout après le travail, de même que durant les week-ends. Être au contact de l'offre suisse peut aussi susciter d'autres achats (shopping) en favorisant une meilleure connaissance des opportunités ou, du moins, en facilitant la mise en contact avec elles. En se promenant sur le territoire, en se rendant sur leur lieu de travail, les frontaliers sont en contact direct avec ces opportunités. Les frontaliers français font ainsi très régulièrement du shopping en Suisse (38,1 % au moins une fois par mois) ou des achats de meubles, d'articles de sports, etc. (67 % au moins une fois par an), soit bien plus que le reste de la population. Mais ni leur présence sur le territoire ni leurs revenus plus élevés n'expliquent l'ensemble de leurs pratiques ; ainsi, les non-actifs se rendent également fréquemment sur le territoire suisse pour leurs achats alimentaires. La disponibilité en temps semble avoir une influence, de même que pour certains – les retraités notamment – les liens antérieurs avec la partie suisse (par exemple des retraites payées en francs suisses). Le temps libre, combiné à une connaissance fine des opportunités, permet également de tirer le meilleur de celles-ci et, dans une certaine mesure, de dépasser le présumé que la Suisse est plus chère pour tous les produits.

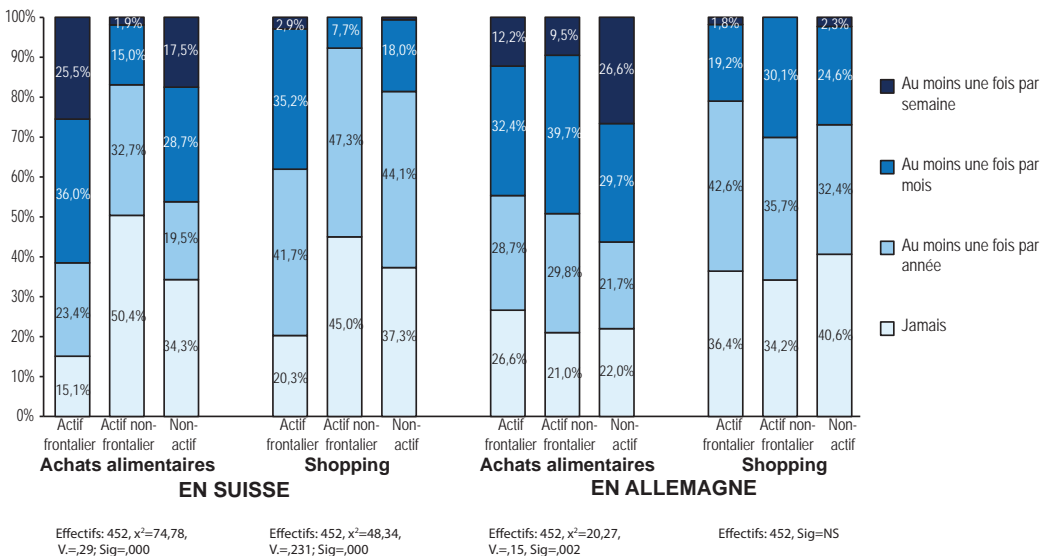
L'importante pratique du territoire suisse par les non-actifs français est surtout manifeste en matière d'achats alimentaires. Pour le shopping et pour les autres achats, ils consomment bien moins que les frontaliers dans les commerces helvétiques. D'une manière générale, les non-actifs (et les plus âgés) ont tendance à effectuer moins d'achats de ce genre dans leur pays de résidence également. Les actifs non frontaliers achètent clairement moins de produits en Suisse. Une partie d'entre eux ont tendance à privilégier Mulhouse au détriment de la Suisse pour l'achat de biens particuliers.

À l'aide d'une série de modèles de régression linéaire (selon la destination et le type de pratiques – loisirs ou achats), nous avons mesuré l'effet de la variable « frontalier », à laquelle nous avons ensuite ajouté les variables sociodémographiques usuelles, telles que l'âge, le genre, le revenu, etc. Il semble que pour les Français la plus grande partie de l'effet est portée par la variable relative au statut de frontalier. Les frontaliers consomment plus que les non-actifs qui eux-mêmes consomment plus que les actifs non frontaliers en Suisse. L'ajout des autres variables sociodémographiques améliore un peu le modèle. Les moins de 45 ans ont tendance à moins consommer en Suisse, de même que les personnes ayant une formation tertiaire. Le revenu, qui est fortement lié au statut de frontalier, ne permet pas de distinguer d'effets supplémentaires. En revanche, lorsque les achats en Suisse sont analysés uniquement du point de vue du revenu, celui-ci exerce un fort effet : les différences sont toutefois moindres qu'entre

frontaliers, actifs non frontaliers et non-actifs. Le revenu plus élevé des frontaliers n'explique ainsi qu'une partie de leurs pratiques d'achats plus intenses en Suisse : leurs pratiques au quotidien du territoire suisse, leurs connaissances, les questions de praticité, etc., les encouragent à y consommer.

À côté de leur pays de domicile, l'Allemagne représente pour les Français une destination privilégiée pour faire d'importants achats du quotidien. En effet, comme le montre la figure 51, les Français – et plus particulièrement les non-actifs et les actifs non frontaliers – se rendent plus souvent en Allemagne pour faire leurs courses : plus de la moitié d'entre eux y vont au moins une fois par mois. La figure montre également que les non-actifs sont plus de 25% à s'y rendre toutes les semaines. Il s'agit d'un des points importants des relations transfrontalières dans la région. Les prix élevés, notamment de l'immobilier, dans le Sud de l'Alsace, compliquent la vie de ceux qui perçoivent uniquement des revenus français (voir chapitre IX). Néanmoins, la possibilité d'acheter toute une série de produits (alimentaires, cosmétiques, meubles) à des prix plus abordables permet aux non-frontaliers de compenser la vie chère dans leur région de domicile. L'Allemagne sert en quelque sorte de « soupape de sécurité ». Ainsi, près de 60% des Français disposant de bas revenus font leurs courses alimentaires au moins une fois par mois en Allemagne. L'exemple de Julien, que nous avons déjà mentionné, est très intéressant de ce point de vue. Dans la mesure où il ne gagne que très peu d'argent avec l'entreprise qu'il essaie de lancer en France, faire l'ensemble de ses achats en Allemagne lui permet de « s'en sortir ». Julien ajoute que sa sœur et son beau-frère étant tous

Figure 51 : Achats en Suisse et en Allemagne des Français, selon le statut de frontalier



deux frontaliers «peuvent se permettre de faire leurs courses en France». Les mêmes tendances sont à souligner concernant le shopping: les non-actifs sont 26,9% à acheter des produits en Allemagne mensuellement et les actifs non frontaliers, 30,1%, soit plus que les frontaliers. Néanmoins, les frontaliers français se saisissent également de cette opportunité, puisque 12% font leurs courses en Allemagne au moins une fois par semaine, et ce malgré leur pouvoir d'achat plus important. Au-delà de l'attractivité des prix, pour certains frontaliers motorisés, le trajet de retour depuis Bâle pour rentrer à leur domicile est plus court par l'Allemagne: ils en profitent donc pour s'y arrêter. L'Allemagne est donc une destination importante pour une partie importante des Français de la région.

Une analyse multivariée souligne l'importance de l'effet du revenu (qu'il s'agisse de frontaliers ou non) dans l'explication des pratiques en direction de l'Allemagne (tableau 43). Les personnes avec les revenus les plus hauts se rendent moins fréquemment en Allemagne que les autres (Sig. =,07). Une analyse bivariée montre

Tableau 43 : Régressions linéaires : Pratiques d'achats transfrontalières des Français et des Allemands, effets des variables sociodémographiques

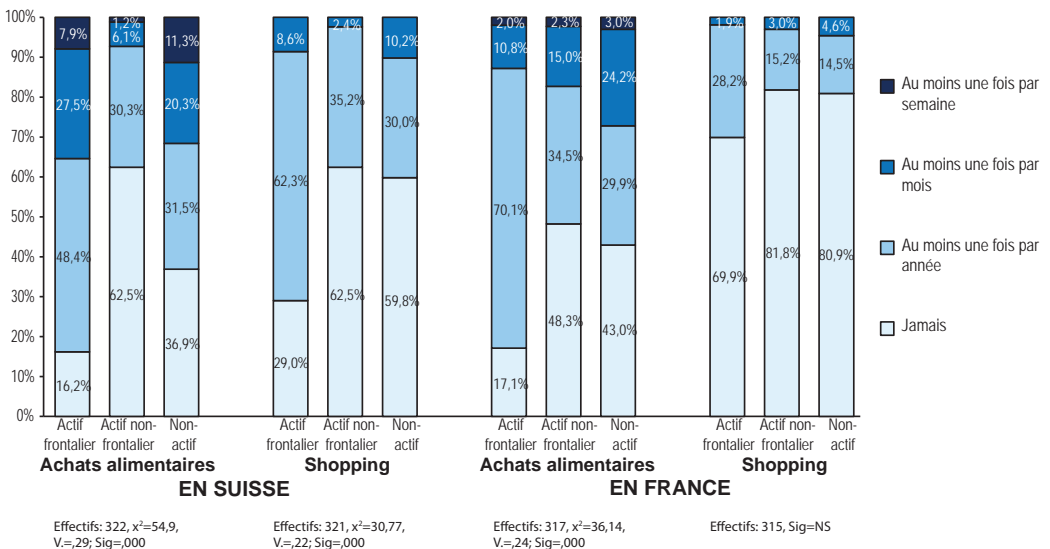
	France				Allemagne			
	Achats en Allemagne		Achats en Suisse		Achats en Suisse		Achats en France	
	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)
(Constante)	0,27	***	0,22	***	0,09	**	0,09	***
Actifs non frontaliers	-0,04	-,09	-0,08	-,19**	-0,04	-,13	-0,03	-,14
Actifs frontaliers	-0,02	-,04	0,1	,25**	0,02	,06	-0,03	-,14
25-44 ans	-0,02	-,05	-0,05	-,13**	-0,01	-,01	-0,01	-,03
65 ans et plus	-0,01	-,02	0,01	-,01	0,03	,12	0,01	,04
Homme	-0,01	-,02	0,01	,01	0,01	,03	-0,01	-,07
Personne seule	-0,08	-,18**	-0,01	-,02	0,01	,02	-0,02	-,09
Famille monoparentale	-0,08	-,10*	0,01	,01	0,08	,09	0,02	,03
En couple, sans enfant	-0,03	-,06	-0,01	-,04	0,01	,01	-0,01	-,06
Bas revenus	0,02	,04	-0,02	-,04	-0,04	-,12	-0,02	-,09
Revenus élevés	-0,05	-,11	0,04	,08	0,04	,14*	0,01	,07
Pas de formation post-obligatoire	0,07	,09	0,01	-,01	-0,03	-,05	-0,02	-,07
Formation de niveau tertiaire	0,01	,01	-0,053	-,13**	0,01	,01	0,02	,1
	Effectifs : 426; R ² =,038; Sig. =,005		Effectifs : 427; R ² =,185; Sig. =,000		Effectifs : 312; R ² =,089; Sig. =,000		Effectifs : 312; R ² =,019; Sig. = NS	

bien que plus le revenu augmente, plus les pratiques de consommation en Allemagne diminuent ou, dit autrement, moins le besoin de consommer en Allemagne se fait sentir. D'autres effets des variables sociodémographiques peuvent être observés : les familles ont davantage tendance à consommer en Allemagne, de même que les personnes n'ayant qu'une faible formation. Toutefois, dans l'ensemble, les variables utilisées ne permettent de déterminer les pratiques d'achats vers l'Allemagne que dans une légère mesure, ce qui renvoie en grande partie à la large diffusion de ces habitudes dans la population française : plus des trois quarts des Français se rendent de temps à autre en Allemagne pour faire leurs courses.

Les habitudes de consommation des Allemands sont différentes (figure 52). D'une part, ils ne disposent pas de la possibilité de traverser une frontière pour bénéficier de prix plus bas dans un autre pays, sachant, en outre, que la pression sur les non-frontaliers est moins importante, en raison à la fois d'un écart plus faible entre les salaires locaux et les salaires suisses et de la part moins grande de frontaliers. D'autre part, l'offre en Allemagne est à même de retenir les consommateurs allemands sur son sol. Les flux de ces derniers en direction des deux pays voisins sont, on l'a vu, plus faibles.

Toutes proportions gardées, les non-actifs (27,2% au moins une fois par mois), suivis des actifs non frontaliers (17,3%) font plus fréquemment des courses alimentaires en France que les frontaliers (12,8%). Cela permet aux personnes ne recevant pas de revenu suisse (ou autres d'ailleurs) d'avoir accès à une offre différente (par exemple en matière

Figure 52 : Achats en Suisse et en France des Allemands, selon le statut de frontalier



de vins, de spécialités françaises, etc.) de celle proposée dans les magasins allemands ou à des produits de meilleure qualité à des prix abordables, du moins beaucoup moins élevés qu'en Suisse. Dans une région non frontalière, cette possibilité intéressante serait probablement réservée d'abord aux personnes disposant de moyens financiers plus importants. La frontière rend ainsi la diversité accessible financièrement. Relevons encore que même si les frontaliers allemands font moins fréquemment des achats en France, seuls 17% d'entre eux n'y vont jamais, contre environ 45% pour les non-frontaliers. Il en va de même pour le shopping et pour les autres achats : les frontaliers allemands sont plus nombreux à se rendre dans les magasins français au moins une fois par an. En un sens, l'expérience de la Suisse au quotidien contribue également à augmenter les pratiques dirigées vers le troisième pays, même si elles restent rares.

Les pratiques d'achats en direction de la France étant plutôt faibles, de même que les différences entre les frontaliers et les non-frontaliers, le modèle utilisé, intégrant diverses variables sociodémographiques, n'est pas significatif (tableau 43). Tout au plus les pratiques un peu plus grandes des non-actifs se distinguent-elles de celles des actifs frontaliers et non frontaliers.

En direction de la Suisse, en revanche, les pratiques des frontaliers allemands sont plus importantes que celles des actifs non frontaliers – 7,9% y consomment au moins une fois par semaine et 27,5% au moins une fois par mois, contre respectivement 1,2% et 6,1% pour ces derniers – mais pas nécessairement supérieures à celles des non-actifs (figure 52). Ceux-ci sont même proportionnellement plus nombreux à fréquenter les commerces helvétiques toutes les semaines. Cette tendance se retrouve à propos du shopping. Les frontaliers allemands se distinguent donc par de faibles pratiques d'achats en Suisse, autour de leur lieu de travail, qui se révèlent bien plus limitées que celles des frontaliers français en Suisse¹⁴⁸.

Qu'en est-il de l'effet des facteurs sociodémographiques sur l'intensité des pratiques d'achats en Suisse? Il semble que celles-ci soient avant tout déterminées par des questions de revenus. Les plus riches ayant davantage de chances de consommer en Suisse, les plus pauvres le moins de chances (Sig. =,06). L'effet «frontalier» est en revanche limité : seuls les actifs non frontaliers se distinguent par des pratiques clairement plus faibles que celles des deux autres groupes. Pour les Allemands enquêtés, à la différence des Français, être frontalier n'implique pas nécessairement des pratiques d'achats intenses en Suisse.

4.1.2 Loisirs

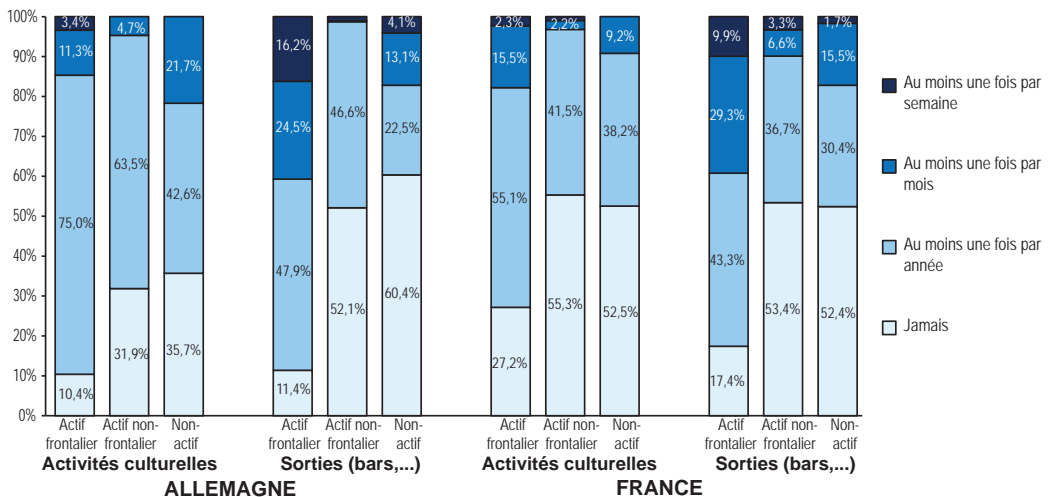
Quels sont les déterminants individuels des loisirs transfrontaliers? Dans la mesure où les Allemands ne se rendent que peu en France durant leurs loisirs,

¹⁴⁸ Néanmoins, toutes fréquences confondues, les frontaliers sont proportionnellement plus nombreux que les non-frontaliers à se rendre dans les magasins suisses : 84% les visitent au moins une fois par an pour des achats alimentaires, 71% pour du shopping et 63% pour d'autres achats.

les tendances indiquées par les variables sociodémographiques ou par le statut de frontalier sont limitées (figure 53). D'une manière générale, travailler en Suisse influe positivement sur la probabilité que les Allemands pratiquent des loisirs en France ou y achètent des produits, au moins de temps en temps : 28,6 % des frontaliers ne se rendent jamais en France pour leurs loisirs (toutes catégories confondues) contre 35-36 % des non-frontaliers. Néanmoins, l'intensité des pratiques de loisirs dans l'Hexagone est très peu influencée par les caractéristiques sociodémographiques. Deux régressions linéaires montrent que si les actifs non frontaliers ont une propension moindre à se rendre en France, cet effet tend à disparaître lorsque les autres variables sociodémographiques sont prises en compte (tableau 44). À ce sujet, les 25-44 ans se rendent moins fréquemment en France, au contraire des mieux formés (Sig. =,06). Il est fort probable que l'offre française et la manière dont elle est perçue ainsi que les différences linguistiques (voir chapitre suivant) contribuent plus à l'explication de ces pratiques transfrontalières que les facteurs sociodémographiques.

Les différences entre les frontaliers et les non-frontaliers allemands sont plus marquées à propos des pratiques de loisirs en Suisse. Se balader en Suisse ou y faire du vélo sont des activités fréquemment réalisées, surtout par les frontaliers (38,2 % le font une fois par mois) et par les non-actifs (35,1 %), contre 18,3 % des actifs non frontaliers. Les activités sportives dans des infrastructures sont plutôt

Figure 53 : Activités culturelles et sorties (restaurants, bars, etc.) des Allemands et des Français en Suisse, selon le statut de frontalier



Effectifs: 321, $\chi^2=42,13$,
V.=,26; Sig=,000

Effectifs: 321, $\chi^2=81,99$
V.=,36; Sig=,000

Effectifs: 452, $\chi^2=41,03$,
V.=,21 Sig=,000

Effectifs: 452, $\chi^2=74,97$,
V.=,29 Sig=,000

pratiquées par les frontaliers, même si elles restent très occasionnelles : 44,8 % d'entre eux visitent les piscines, les salles de sport ou les autres infrastructures de loisirs helvétiques au moins une fois par an, contre seulement 15 à 16 % du reste de la population. Au-delà de l'effet frontalier, le revenu joue un rôle, car les infrastructures suisses sont particulièrement chères : les hauts revenus (frontaliers ou non) les utilisent plus régulièrement.

Les différences les plus importantes concernent la fréquentation de bars et de restaurants sur le sol suisse. Alors que 16,2 % des frontaliers allemands s'y rendent au moins une fois par semaine et 24,5 % au moins une fois par mois, les non-frontaliers sortent beaucoup moins en Suisse, notamment les actifs travaillant en Allemagne : ils sont moins de 1 % à s'y rendre régulièrement. Pour les frontaliers, aux sorties au restaurant à la pause de midi ou aux rencontres après le travail s'ajoutent les sorties du week-end en famille ou avec des amis n'évoluant pas nécessairement dans le cercle professionnel. Les moyens financiers plus élevés des frontaliers, mais aussi des logiques relatives à leur socialisation secondaire à travers leur activité professionnelle en Suisse expliquent en grande partie ces différences. Finalement, les frontaliers allemands utilisent davantage l'offre culturelle suisse : 90 % des frontaliers participent au moins une fois par an à une activité culturelle en Suisse, contre un peu moins de 70 % des non-frontaliers. Notons que concernant la participation à des cours divers en Suisse, les non-actifs sont très légèrement plus nombreux, en proportion, à en suivre de manière régulière que les frontaliers ; les actifs non frontaliers n'en fréquentent quasiment jamais.

Parmi les Allemands de notre échantillon, toutes pratiques de loisirs confondues, les actifs non frontaliers ont tendance à rester dans leur pays de domicile pour leurs loisirs. En revanche, les différences entre les frontaliers et les non-actifs ne sont pas jugées significatives lorsque les autres variables sociodémographiques sont prises en compte. Seul le revenu exerce un léger effet : les personnes disposant de bas revenus profitent moins des opportunités helvétiques que les autres (Sig. =,08). Comme nous l'avons déjà indiqué à plusieurs reprises, les prix sont beaucoup plus élevés en Suisse et tendent à empêcher la pratique de loisirs pour les personnes dont les revenus sont les plus faibles. Les loisirs gratuits, comme les loisirs de plein air ou certaines activités culturelles, sont moins soumis à ce type de logiques économiques.

S'agissant des pratiques de loisirs des Français en Allemagne, le statut de frontalier n'indique pas de différences statistiques (tableau 44). Peu de Français, frontaliers ou non, se rendent en Allemagne pour leurs loisirs. Bien que non significatives, les différences en matière de fréquentation de bars et de restaurants sont intéressantes, puisqu'elles sont l'inverse de celles observées en direction de la Suisse (figure 53). Les non-frontaliers (actifs ou non) sont 25 % à s'y rendre au moins une fois par mois contre moins de 20 % parmi les frontaliers, ces derniers privilégiant la Suisse. La question du prix a été évoquée par plusieurs enquêtés : les restaurants allemands sont réputés être bon marché et de qualité. Il s'agit d'ailleurs du seul type de loisirs

Tableau 44 : Régressions linéaires : Pratiques de loisirs transfrontalières des Français et des Allemands, effets des variables sociodémographiques

	France				Allemagne			
	Loisirs en Allemagne		Loisirs en Suisse		Loisirs en Suisse		Loisirs en France	
	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)
(Constante)	0,08	***	0,1	**	0,17	***	0,04	***
Actifs non frontaliers	-0,02	-,08	-0,03	-,09	-0,08	-,33***	-0,02	-,20*
Actifs frontaliers	-0,01	-,06	0,06	,18*	0,02	,078	-0,01	-,01
25-44 ans	-0,03	-,13*	-0,02	-,06	-0,01	-,03	-0,02	-,17**
65 ans et plus	-0,01	-,05	0,01	,03	0,01	,02	-0,01	-,01
Homme	0,02	,08	0,01	,04	-0,02	-,09	-0,01	-,03
Personne seule	0,01	,05	0,03	,08	-0,05	-,15*	0,01	,04
Famille monoparentale	0,01	,01	0,02	,03	0,01	,01	0,02	,06
En couple, sans enfant	0,01	,06	0,01	,03	-0,02	-,09	0,01	,03
Bas revenus	-0,01	-,05	-0,02	-,08	-0,03	-,11	-0,01	-,06
Revenus élevés	-0,01	-,02	0,06	,18**	0,02	,09	0,01	,01
Pas de formation post-obligatoire	0,02	,06	-0,01	-,01	-0,03	-,08	-0,01	-,06
Formation de niveau tertiaire	0,01	,04	0,01	,04	0,01	,03	0,01	,12
	Effectifs: 427; R ² = ,01; Sig. = NS		Effectifs: 427; R ² = ,141; Sig. = ,000		Effectifs: 312; R ² = ,159; Sig. = ,000		Effectifs: 312; R ² = ,062; Sig. = ,002	

pour lequel les non-frontaliers préfèrent l'Allemagne au détriment de la Suisse. Les logiques observées à propos des achats en Allemagne sont les mêmes. Du fait de moyens financiers plus limités, le déplacement en Allemagne permet aux non-frontaliers de se rendre plus fréquemment au restaurant que s'ils le faisaient uniquement en France et d'ajouter ainsi un peu de diversité à un prix raisonnable dans leurs sorties. En dépit de ce résultat, la faiblesse des pratiques vers l'Allemagne ne permet pas de distinguer d'effet des variables sociodémographiques, le modèle utilisé étant non significatif.

Concernant les loisirs en Suisse, les pratiques des frontaliers français sont aussi largement plus importantes. 20 % des frontaliers se rendent au moins une fois par mois en Suisse pour faire du sport dans des infrastructures contre 12,7 % des non-actifs et

9 % des actifs non frontaliers. En matière culturelle, les frontaliers français se rendent nettement plus en Suisse : seuls 25 % des frontaliers ne vont jamais dans un musée ou n'assistent jamais à une représentation culturelle en Suisse, alors que parmi les non-frontaliers (actifs ou non), cette part atteint 50 à 55 %. La question de la langue est ici centrale, puisque dans les musées, les expositions ou les représentations théâtrales, par exemple, la langue occupe une place importante. Cet effet linguistique joue également en matière de cinéma où s'ajoute l'aspect économique, puisque le prix d'un billet de cinéma est beaucoup plus élevé en Suisse. Environ 7 % des frontaliers vont au moins une fois par mois dans un cinéma helvétique, contre quasiment aucun parmi les autres. Pour terminer ce tour d'horizon des pratiques culturelles, parmi les Français, les cours en Suisse sont surtout suivis par des frontaliers, même si ce type d'offre attire d'une manière générale peu d'individus, y compris à l'intérieur des frontières nationales.

Cependant, c'est à propos des sorties au restaurant ou dans les bars sur sol suisse que les pratiques des frontaliers se distinguent le plus de celles du reste de la population française : cela se retrouve également chez les Allemands. Les frontaliers français sont 10 % à se rendre toutes les semaines et 29 % au moins une fois par mois dans les restaurants ou dans les bars suisses. Parmi les non-frontaliers, la fréquence est beaucoup plus faible, et plus de la moitié d'entre eux ne sortent jamais à Bâle, contre à peine plus d'un quart des frontaliers. Les questions à la fois financières, de socialisation secondaire, mais aussi le fait que les frontaliers soient « sur place », contribuent à ces pratiques largement plus intensives. De telles différences concernant la fréquentation des établissements publics entre frontaliers et non-frontaliers ont également été soulignées dans l'Arc jurassien (Dubois et Rérat, 2012).

Les modèles de régressions linéaires montrent bien l'importance de ces deux effets frontalier et économique (tableau 44). Il semble que les frontaliers ont tendance à se rendre plus souvent en Suisse que les autres (les actifs non frontaliers surtout), comme c'est le cas également pour les plus aisés (frontaliers ou non). Des autres variables sociodémographiques ne se dégagent aucune tendance significative.

En résumé, le fait de travailler ou non de l'autre côté de la frontière exerce une forte influence sur les pratiques transfrontalières de loisirs et d'achats, tout comme les capacités financières, qui amènent à privilégier ou à éviter certains pays. Mais de nombreux autres facteurs, relatifs aux préférences individuelles, aux caractéristiques des territoires (comme nous l'avons vu dans la section précédente) et aux aptitudes à la mobilité entrent également en jeu. Tous les frontaliers ne pratiquent pas de loisirs ou n'effectuent pas des achats près de leur lieu de travail et, à l'inverse, de nombreux non-frontaliers profitent intensément de l'espace transfrontalier qui s'ouvre à eux. Le chapitre IX permettra de revenir sur ces découplages entre les différentes dimensions de la vie quotidienne et sur les aptitudes à la mobilité.

4.2 LES PRATIQUES TRANSFRONTALIÈRES DES SUISSES : UN SIMPLE EFFET DU REVENU ?

Les analyses menées sur les populations française et allemande, et plus précisément à propos des différences entre les frontaliers et les non-frontaliers, ont souligné qu'une partie des pratiques transfrontalières avaient pour origine des mécanismes financiers, mais pas uniquement (et de loin). Pour adopter une perspective sensiblement comparable, nous nous sommes penchés sur l'effet du revenu sur les loisirs et sur les achats transfrontaliers des Suisses (figure 54 et figure 55), avant d'intégrer d'autres variables sociodémographiques (tableau 45).

L'Allemagne, nous l'avons déjà mentionné à plusieurs reprises, propose des prix attractifs. Les Suisses aux revenus les plus bas ont tendance à s'y rendre fréquemment (39 % au moins une fois par mois) pour des produits alimentaires, mais les différences avec les autres groupes sont limitées. Les bénéficiaires des plus hauts revenus s'y rendent quasiment dans les mêmes proportions. Il est étonnant de constater que les différences ne sont pas plus marquées, malgré le bénéfice financier qui pourrait être tiré par les plus pauvres de la possibilité de faire leurs courses en Allemagne ; il est vrai que nous ne disposons pas d'indications supplémentaires sur les montants dépensés ou sur la part des achats transfrontaliers dans le budget des ménages. Nous pouvons toutefois faire l'hypothèse que ces achats sont plutôt importants pour le quotidien des ménages disposant de bas revenus, en tout cas plus que pour les plus aisés. Pour le shopping, les différences sont très limitées entre les trois groupes et, pour les autres achats, les plus riches auraient même tendance à traverser plus fréquemment les frontières que les autres. Comme nous l'avons vu précédemment, la recherche de produits biologiques ou la combinaison d'achats avec des loisirs lors d'excursions à Fribourg-en-Brisgau ou à Lörrach soulignent bien que la motivation économique seule ne permet pas d'expliquer les pratiques transfrontalières.

Concernant les pratiques en France, on observe que les Suisses ayant des bas revenus consomment un peu plus souvent dans les magasins de l'Hexagone : 13,9 % le font au moins une fois par mois contre 3,1 % des revenus moyens et 8,8 % des hauts revenus. Ces mêmes tendances se retrouvent à propos du shopping, même si les fréquences sont relativement faibles.

La question de l'accessibilité peut avoir une influence sur le recours aux opportunités transfrontalières de la part des moins aisés. Faire des courses importantes (en quantité) demande, si ce n'est une voiture, des moyens de transport efficaces. Cependant, les centres d'achats en France et en Allemagne sont souvent mal desservis par les transports publics, ce qui limite leur accès par des non-motorisés. Les personnes ayant de faibles revenus sont 36 % à ne pas disposer d'un véhicule automobile dans leur ménage, contre 26 % de celles ayant des revenus moyens et 20 % pour ceux ayant des revenus élevés. Les opportunités transfrontalières pourraient profiter davantage aux personnes ne disposant que de moyens financiers limités si elles étaient mieux reliées aux lignes de transports publics.

Figure 54: Achats alimentaires et shopping en Allemagne et en France des Suisses, selon le revenu

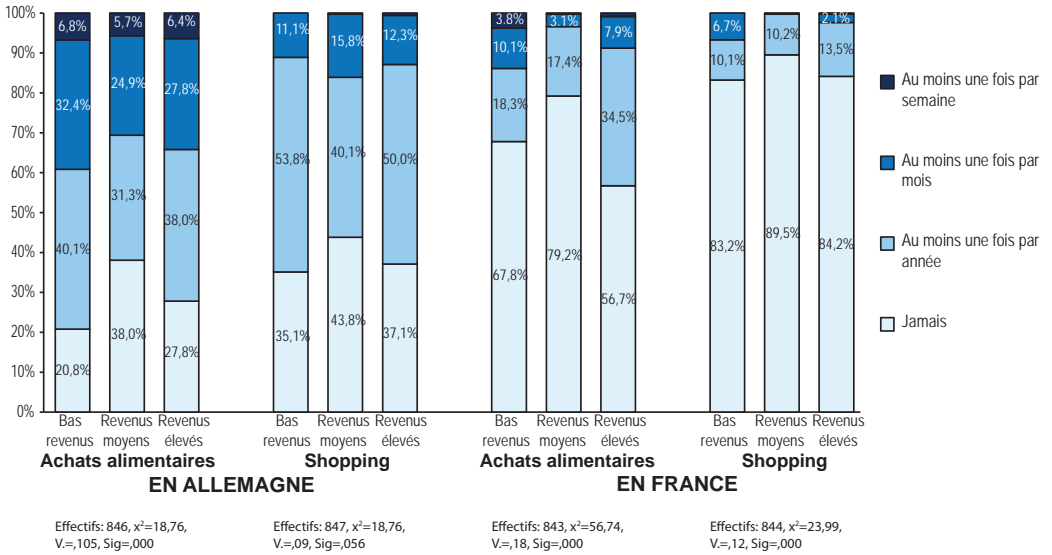
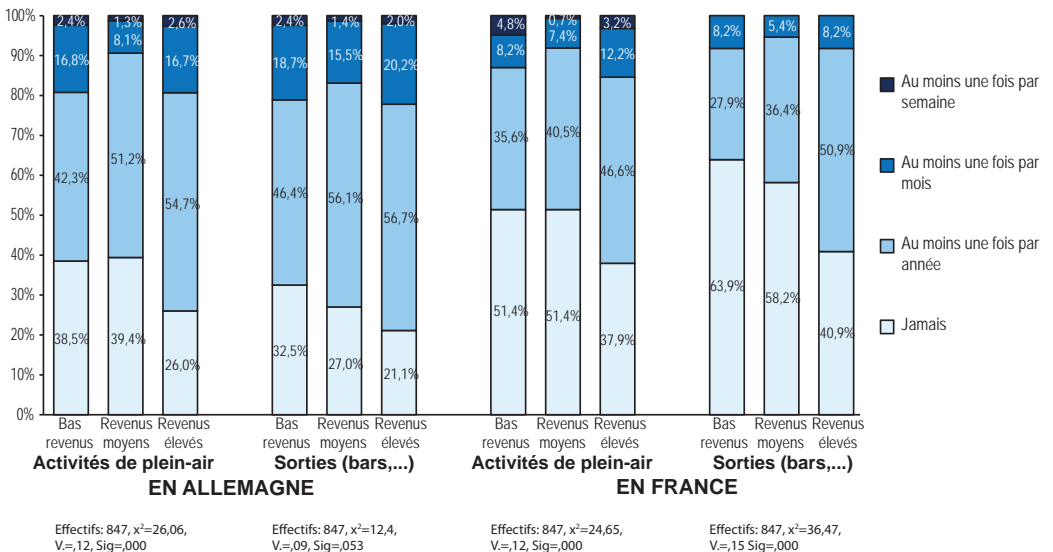


Figure 55: Activités de plein air et sorties (restaurants, bars, etc.) en Allemagne et en France des Suisses, selon le revenu



Si l'on tient compte simultanément du revenu et des autres variables sociodémographiques, il semble que le revenu n'ait pas d'effet significatif sur la fréquence des achats en Allemagne: comme nous l'avons vu à l'aide des analyses bivariées, les moins aisés comme les plus aisés s'y rendent fréquemment. Les jeunes (Sig. =,07), les hommes et les familles monoparentales ont tendance à consommer davantage outre-Rhin; les personnes seules, moins. En direction de la France, l'effet du revenu est plus apparent, les personnes recevant des bas salaires s'y rendent plus fréquemment, celles bénéficiant de hauts revenus moins souvent (Sig. =,09). Les couples sans enfant et les personnes sans formation post-obligatoire s'y rendent également davantage.

Tableau 45: Régressions linéaires: Pratiques d'achats et de loisirs transfrontalières des Suisses, effets des variables sociodémographiques

	Achats en Allemagne		Achats en France		Loisirs en Allemagne		Loisirs en France	
	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)
(Constante)	0,11	***	-0,01		0,04	**	0,02	
25-44 ans	0,02	,07	0,01	,04	-0,01	-,02	-0,01	-,01
65 ans et plus	0,01	,02	0,01	,04	0,01	,07	0,02	,14*
Homme	0,03	,09*	0,01	,01	0,02	,08*	0,01	,01
Personne seule	-0,04	-,12**	-0,01	-,04	0,02	,07	-0,01	-,07
Famille monoparentale	0,07	,08*	-0,01	-,02	0,04	,08*	-0,01	-,03
En couple, sans enfant	-0,01	-,03	0,02	,11*	0,01	,04	0,01	,04
Bas revenus	0,01	,01	0,04	,18***	0,02	,09*	0,02	,12**
Revenus élevés	0,01	,03	0,01	,07	0,01	,05	0,01	,09*
Pas de formation post-obligatoire	0,02	,02	0,04	,10**	-0,02	-,05	-0,03	-,07*
Formation de niveau tertiaire	-0,01	-,02	0,01	,04	0,01	,01	0,01	,04
Actifs	0,02	,07	0,02	,08	0,01	,06	0,01	,06
	Effectifs : 817 ; R ² =,039 ; Sig. =,000		Effectifs : 817 ; R ² =,082 ; Sig. =,000		Effectifs : 817 ; R ² =,015 ; Sig. =,017		Effectifs : 817 ; R ² =,028 ; Sig. =,000	

Pour ce qui est des loisirs, tant en direction de l'Allemagne que de la France, les mêmes tendances s'observent. Les personnes avec des revenus limités et celles avec les revenus les plus élevés se rendent davantage hors des frontières nationales pour des activités de plein air ou pour fréquenter des restaurants (ou des bars), les deux activités les plus pratiquées à l'échelle transfrontalière. Par exemple, 21,1% des personnes ayant des bas revenus se rendent au moins une fois par mois dans

des établissements publics allemands, 16,9% pour ceux ayant des revenus moyens et 22,2% pour ceux ayant des revenus élevés. Bien que les différences paraissent limitées concernant les pratiques régulières, il faut relever que les plus aisés sont proportionnellement plus nombreux à se rendre au moins une fois par an dans les bars ou dans les restaurants ou à entreprendre des activités de plein air en France ou en Allemagne. Des tendances similaires ont été observées parmi les Français et les Allemands. La disposition de hauts revenus peut encourager les individus à chercher les opportunités intéressantes, là où elles se trouvent, afin d'obtenir des produits ou des activités de meilleure qualité ou plus divers. Pour les personnes ayant des budgets restreints, traverser la frontière permet probablement de s'offrir plus souvent un repas au restaurant, les prix en Suisse étant largement supérieurs. De telles pratiques ont déjà été observées à propos des bas revenus français qui vont davantage au restaurant en Allemagne où les prix sont plus bas qu'en France.

Toutes fréquences et tous types de loisirs confondus, les régressions linéaires montrent que les plus limités financièrement se rendent plus souvent pour leurs loisirs en Allemagne et en France. La traversée de la frontière offre une certaine diversité dans les loisirs à des prix plus raisonnables qu'en Suisse. La motivation économique n'est pas la seule à entrer en jeu puisque les plus aisés se rendent également davantage dans l'Hexagone. Les autres variables sociodémographiques n'apportent que peu d'explications. Les compétences et les projets de mobilité ou encore la volonté de se confronter à des environnements divers et variés peuvent expliquer ces différences interindividuelles. La culture et les ambiances, différentes en France, peuvent, selon les individus ou selon les activités, représenter une source de motivation ou, à l'inverse, un frein aux pratiques, comme l'ont montré des chercheurs néerlandais *via* le concept d'«*unfamiliarity*» (Spierings et van der Velde, 2013).

5

CONCLUSION

Cinq points clés sont particulièrement importants pour comprendre les pratiques transfrontalières.

Premièrement, les données existantes sont lacunaires et rendent difficile l'analyse des modes de vie dans les régions transfrontalières, d'autant plus que les enquêtes classiques de mobilité ne permettent pas de mesurer les pratiques transfrontalières avec précision. Malgré leur importance (financière, temporelle ou symbolique) pour certains individus, ces pratiques sont dans l'ensemble trop peu fréquentes (hebdomadaires, bimensuelles, voire mensuelles) et trop irrégulières pour qu'elles puissent être abordées de manière adaptée par ces enquêtes. À cela s'ajoutent des biais spécifiques à l'utilisation de données produites dans différents contextes, à différents moments et à différentes fins, problèmes typiques de l'observation territoriale dans les régions transfrontalières (Faure *et al.*, 2013). Ces constatations soulignent la nécessité de disposer de données spécifiques à ces régions.

Deuxièmement, les pratiques transfrontalières d'achats – ou de tourisme d'achat – sont importantes dans la région, de même que les pratiques transfrontalières de loisirs. Les activités de plein air, la fréquentation des bars ou des restaurants et les achats de produits alimentaires représentent les pratiques transfrontalières les plus fréquentes dans l'agglomération trinationale de Bâle : ainsi 68 % des Français enquêtés, 37 % des Suisses et 35 % des Allemands consomment-ils hors de leurs frontières nationales à des fréquences variables. Au sujet des différences entre les habitants des trois parties de l'agglomération, les Suisses entreprennent relativement peu d'activités dans les pays voisins, surtout en ce qui concerne les loisirs. Les Allemands sont un peu plus actifs à l'échelle transfrontalière, même si peu d'entre eux consomment en France et en Suisse. Les Français sont ceux qui participent le plus à la vie de l'agglomération transfrontalière au travers

d'activités intenses de loisirs et d'achats dans les pays voisins. Dans ces résultats se lit également l'attractivité différenciée des territoires. La partie allemande est très attractive pour ses prix bas en matière de consommation, voire pour certains loisirs. En revanche, la Suisse, plus chère, attire les habitants des parties allemande et française non seulement par son offre de biens particuliers, mais surtout pour son offre métropolitaine en termes d'opportunités culturelles, de sorties, de shopping ou, plus largement, par son ambiance urbaine. D'une manière générale, relativement peu de pratiques sont dirigées vers la France, qu'il s'agisse de loisirs ou d'achats.

Troisièmement, les caractéristiques de l'offre de biens et services (prix, quantité, diversité, qualité, etc.) exercent une forte influence sur les pratiques transfrontalières : elles peuvent non seulement engendrer ces dernières et attirer les consommateurs lorsque la plus-value (pas uniquement économique) est considérée comme suffisamment grande, mais aussi les retenir sur le territoire national ou, à l'inverse, les en repousser. D'une manière générale, les conditions macro-économiques des territoires (coût de la vie, niveau de revenus, législations, etc.) – ou plus précisément des pays – ont une importance fondamentale pour les relations transfrontalières, de même que des éléments plus sensibles, comme les coutumes, les préférences, les attitudes, qui renvoient au pays de résidence, mais qui n'ont pas pu être modélisés dans nos analyses. L'intensité des pratiques transfrontalières et leurs destinations sont largement déterminées par le pays de résidence. La distance joue également un rôle : en général, plus les personnes résident loin des centres urbains situés de l'autre côté de la frontière, moins elles traversent la frontière. Néanmoins, pour une vue plus complète des contraintes spatiales, il est nécessaire d'intégrer l'accessibilité aux opportunités : les Suisses non motorisés accèdent plus difficilement à l'offre de biens et de services en Allemagne et en France. *A contrario*, les automobilistes exclusifs de ces deux territoires sont exclus ou s'auto-excluent des opportunités situées à Bâle, territoire organisé davantage autour de l'usage des transports publics et de la mobilité douce.

Quatrièmement, les pratiques transfrontalières sont aussi déterminées par des facteurs individuels, et ce même si les variables sociodémographiques ont un effet relativement faible (hormis le statut de frontalier ou le revenu) : les modes de consommation ou l'attitude vis-à-vis de la frontière, non mesurés ici, exercent une influence indéniable. En revanche, être frontalier contribue à augmenter les pratiques transfrontalières, principalement dans le pays de travail. De par la socialisation secondaire sur le lieu de travail, les frontaliers sont plus en contact avec les travailleurs locaux et l'offre locale, ce qui contribue à augmenter leurs pratiques en Suisse. De ce fait, celles-ci sont particulièrement différentes de celles du reste de la population pour les loisirs dans lesquels les contacts sociaux et la socialisation secondaire ont le plus d'importance. Il faut relever cependant que les différences dans l'intensité des pratiques de loisirs ou d'achats entre les frontaliers et les non-frontaliers sont limitées dans certains cas. Les non-actifs surtout, mais aussi les actifs non frontaliers entreprennent des activités et consomment dans les pays voisins.

Cinquièmement, les capacités financières de chacun, en partie liées à la question des frontaliers, mais aussi aux niveaux de prix dans les différentes parties de l'agglomération, suscitent et freinent les pratiques transfrontalières. D'une part, les frontaliers peuvent plus facilement consommer ou entreprendre des activités en Suisse, le prix des biens et services y étant moins dissuasif pour eux. D'autre part, ils sont moins contraints de traverser la frontière pour trouver des prix moins élevés ailleurs, comme c'est le cas pour les non-frontaliers français qui, pour une part importante d'entre eux, se rendent en Allemagne pour économiser et améliorer leur situation financière. Le prix des biens et des services en Allemagne (surtout) et en France entraîne également des pratiques transfrontalières des Suisses vers ces pays, bien qu'il ne s'agisse pas de l'unique déterminant de ces mobilités. Si, pour certains Suisses ou Français, traverser la frontière pour acheter des biens est une question de « survie », pour d'autres, il s'agit davantage de monter en gamme en achetant des produits biologiques, par exemple, de ne pas devoir se « priver » en consommant des produits chers et en pratiquant des loisirs particuliers, ou plus largement d'avoir accès à une offre plus diversifiée, unique, à la mode, etc. Ces constatations soulignent le fait que le revenu et les prix ne sont ni les seuls facteurs déterminants des mobilités transfrontalières, ni les plus importants.

D'autres facteurs individuels ont une influence sur les pratiques transfrontalières, comme les questions de langue, l'indifférence envers les opportunités transfrontalières ou encore les attitudes de consommation ethnocentriste et de soutien à l'économie locale, tous des éléments qui seront traités dans le chapitre suivant. Quant à l'importance des aptitudes individuelles à la mobilité dans les pratiques transfrontalières, nous l'aborderons par le concept de motilité qui sera au cœur du chapitre IX.

VIII.
L'ÉPAISSEUR SOCIALE
DE LA FRONTIÈRE

1

INTRODUCTION

La frontière en tant que barrière physique a largement perdu de son importance en Europe et dans la région bâloise. Les habitants de l'agglomération, comme nous l'avons vu dans les chapitres précédents, traversent librement les frontières, et cela plus ou moins fréquemment. Même s'il subsiste des lois encadrant les déplacements transfrontaliers (importation de marchandises par exemple) et que, dans une certaine mesure, les voies de transport sont limitées entre les pays, peu d'obstacles physiques contraignent les mobilités individuelles.

Dans l'ensemble cependant, les frontières jouent encore et toujours un fort rôle de barrière mentale. Que ce soit par manque de connaissance des pays voisins, de leurs institutions, de leurs habitants, par indifférence vis-à-vis des autres parties de l'agglomération, ou encore par manque de compétences pour appréhender ces différences culturelles ou linguistiques, les habitants des régions frontalières préfèrent réaliser certaines activités dans leur pays de domicile. La vie quotidienne reste pour la plupart avant tout localisée à l'intérieur du territoire national. D'autres raisons plus « politiques » ou « éthiques » entrent également en ligne de compte : entreprendre des activités d'un côté ou de l'autre de la frontière, notamment les achats, a des conséquences sur le territoire local, ce qu'une partie des habitants préfère éviter.

La question de la perception de la frontière dans la région bâloise renvoie à des images divergentes selon les individus : la douane, l'ouverture ou encore des mentalités et des cultures différentes. Disposer de compétences sociales, spatiales ou linguistiques est nécessaire pour se sentir à l'aise dans une telle agglomération où se mêlent différentes cultures, langues et ambiances, mais aussi, plus largement, pour faire face aux défis d'une société mondialisée. La langue, dans l'agglomération de Bâle, revêt une importance particulière, mais pas nécessairement pour tous

les habitants ni dans tous les domaines de la vie quotidienne. C'est pourquoi nous traiterons ici des questions d'identité transfrontalière, fortement liées dans la conception des individus à celles de la langue.

Traverser la frontière implique par définition un rapport à l'altérité. Cela nécessite de la curiosité, une envie de découvrir et une certaine dose de connaissances, même approximatives, sur ce que l'on peut trouver de l'autre côté de la frontière. Un autre aspect des « projets de mobilité » traité dans ce chapitre concerne la disposition à aller habiter ou à se faire soigner de l'autre côté de la frontière. Ces mobilités particulières apportent une perspective complémentaire dans les relations transfrontalières dans la région, sur la dose de « transfrontalier » que les individus sont prêts à intégrer dans leur quotidien. Le dernier point analysé sera celui des réflexes de consommation ethnocentriste et de soutien à l'économie locale ou nationale, c'est-à-dire la volonté d'acheter des produits locaux ou nationaux dans des magasins situés dans le pays de résidence. Cette question soulève des enjeux extrêmement importants et met en lumière les discours parfois antagonistes des autorités, entre ouverture transfrontalière et protectionnisme.

Tous ces éléments soulignent le fait que la frontière est bien plus qu'un simple tracé dans les manuels de géographie, un simple bâtiment de douane ou un garde-frontière. Elle est constituée d'une dimension sociale épaisse. Et les définitions de la mobilité (Cresswell, 2006 ; Kaufmann, 2008), intégrant à la fois ses aspects spatiaux et sociaux, prennent tout leur sens lorsqu'on parle de mobilité transfrontalière.

2

L'ÉPAISSEUR DE LA FRONTIÈRE

Pour beaucoup d'habitants dans la région bâloise, la frontière nationale est ancrée dans leur imaginaire et dans leur carte mentale de l'agglomération. Si, pour certains, la frontière masque ce qui se trouve au-delà, pour d'autres, elle conserve son caractère particulier lié à sa fonction de filtre et de contrôle. Pour d'autres encore, elle est complètement effacée.

Anja explique ainsi que dans son quotidien, la frontière et ce qu'il y a au-delà est peu présent dans sa conception du territoire local, car en fait elle s'y rend rarement. Le centre de sa vie tourne autour de Bâle, les parties allemande et française occupent donc une place secondaire dans sa pratique de l'agglomération. Pour Julia, qui se rend plutôt fréquemment en Allemagne, les deux pays voisins continuent de représenter l'«extra-ordinaire», bien qu'elle habite très près de la frontière allemande.

En fait, étonnamment peu. Naturellement, dans le passé, je les percevais presque encore plus, quand on devait avoir des monnaies différentes et quand on les parcourait à vélo. Bien que je voie toujours les frontières, à Saint-Louis, j'ai pas l'impression que c'est une entrave. On va plus souvent à Lörrach, mais le quotidien, durant la semaine, est en fait très concentré sur Bâle. (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Cette concentration du quotidien autour du pays de résidence fait des parties de l'agglomération situées au-delà des frontières nationales des lieux lointains, auxquels on ne pense pas véritablement, par manque de connaissance ou par habitude. Julia explique qu'en recherchant une station de lavage automobile, c'est Google Maps qui lui a rappelé que de tels lieux pouvaient se trouver à proximité, mais de l'autre côté de la frontière. Sinon, elle aurait traversé toute la ville pour aller faire laver sa voiture dans le seul lieu qu'elle connaissait.

C'est marrant, pendant les vacances, on en a justement parlé, je ne sais plus comment on est arrivé sur le sujet, mais pour moi, les frontières, elles existent malheureusement aussi dans les têtes. Jusqu'au début de la semaine, j'étais en vacances avec la voiture à mon père. Je l'ai ensuite lavée et j'ai regardé où est-ce qu'il y avait une station de lavage pour voiture à Bâle, et naturellement, je n'ai pas eu l'idée de regarder à Weil. Et par chance, Google Maps m'en a indiqué une, à 3 mn de chez moi. Sinon, je serais allée jusqu'au Dreispitz, à l'autre bout de la ville. Au début, j'ai pas du tout eu l'idée de regarder qu'en fait juste à côté de mon quartier, il y a un quartier industriel, où il y a certainement des stations de lavage. (Julia, 31 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Pour Julia, le réflexe qui consiste à regarder tout d'abord ou exclusivement au niveau national souligne la force des barrières mentales induites par la frontière. Christian, rencontré durant l'enquête qualitative, déclare que la France et l'Allemagne lui apparaissent beaucoup plus loin de Bâle que la partie suisse de l'agglomération. Cette distance perçue, plus importante pour ce qui se trouve au-delà de la frontière, se traduit également dans l'importance de la contrainte temporelle : les enquêtés déclarent ne pas avoir le temps ou ne pas prendre le temps de traverser la frontière. Avoir des réflexes transfrontaliers ou prendre en compte des opportunités à l'échelle de toute l'agglomération et non pas uniquement de la partie où les individus résident : cela se construit au travers de leurs expériences de la frontière et de leur socialisation aux territoires situés au-delà (voir section 5.1 dans ce chapitre). Les personnes qui les traversent le plus souvent, comme les frontaliers, ne les remarquent plus. Aurélie explique qu'en la franchissant tous les jours, elle ne se rend plus compte de sa présence. Pour Julien et ses amis, elle s'est « effacée ».

Avec l'Allemagne, la frontière a disparu puisqu'il n'y a plus de contrôle douanier. Donc on y va comme, vous allez à Altkirch, vous allez à Weil ou à Lörrach ou à Fribourg. Il n'y a plus vraiment de frontière psychologique. Il y a aussi un attrait à aller à l'étranger entre guillemets. Et pour la Suisse, c'est pareil, on a nos habitudes, de faire nos courses, etc. donc... et des relations de travail qui font que dans la tête il n'y a pas de frontières. (Laurent, 41 ans, Hausgauen (FR), actif non frontalier)

Les bâtiments de la douane, les gardes-frontières, voire les panneaux de signalisation sont des artefacts matériels qui marquent le passage d'un pays à l'autre. Cette présence physique et matérielle a quasiment disparu entre la France et l'Allemagne, contrairement aux points de passage avec la Suisse. Les plus importants sont encore occupés par des gardes-frontières 24 h/24 h. Pour certains habitants, même s'ils n'ont rien à se reprocher, le passage de la douane représente toujours un moment particulier, abordé avec une certaine anxiété.

Ça dépend où je vais. Je trouve assez spécial, les frontières avec des douanes gardées, je trouve ça un peu étrange. On nous fait bien comprendre que c'est

une frontière et pas n'importe quel endroit. Je n'ai jamais eu quelque chose à craindre, mais tout de même, je trouve toujours que c'est plus agréable quand on a passé la douane. Mais de l'autre côté, c'est pas différent. C'est quelque chose qui est plutôt dans la tête [...]. (Sandra, 36 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Si l'objet frontière a perdu de sa fonction et de son empreinte symbolique, les pays qu'elle sépare continuent à être perçus comme un « ailleurs ». Les styles d'architecture semblent très différents aux enquêtés, de même que les matériaux de construction ou les types de territoires : il s'agit d'un des aspects les plus marquants selon eux. Tout de suite, ils se sentent dans un environnement différent. Même si l'urbanisation est continue sur certaines portions de la frontière (Riehen-Lörrach, Saint-Louis-Saint-Johann), la zone frontière accueille une série d'infrastructures peu avenantes, implantées aux confins du pays (zones industrielles, usine de traitement de déchets, etc.). La langue a un rôle très important dans la perception de ces territoires comme étant à « l'étranger ». La grande différence linguistique entre la France et les deux autres pays marque clairement la frontière : pour Julia, cela contribue au fait qu'elle perçoit la partie française comme l'« étranger » plus que la partie allemande. Anja déclare aussi que l'Allemagne lui « *semble plus proche* » que la France. Les différences linguistiques sont toutefois aussi à entendre entre l'Allemagne et la Suisse, où les dialectes sont différents et l'usage du bon allemand plus large dans le premier pays. Ces différences d'ambiance, plus que l'offre de commerces ou de loisirs à proprement parler, peuvent être attractives. Ainsi Quentin se rend-il dans les parcs bâlois au bord du Rhin, car le fait de passer une frontière et de changer de langue lui donne l'impression d'être ailleurs. Pour Anja, traverser la frontière lui procure une sensation de vacances et de détente.

2.1 LA PERCEPTION DES GROUPES SOCIAUX DE L'AGGLOMÉRATION

Aux images associées à la frontière s'ajoutent des stéréotypes et des images divergents apposés aux différents groupes sociaux présents dans l'agglomération, en fonction de leur appartenance nationale, communale, linguistique, de leur statut de frontalier, etc. Dans une recherche menée auprès des étudiants des trois pays, un peu moins de 70% d'entre eux déclarent qu'il existe des stéréotypes sur les habitants des pays voisins (Schneider-Sliwa *et al.*, 2009). La langue, les cultures, les traditions ou les mentalités, les clichés, mais aussi les questions de travail frontalier de la part des Suisses vis-à-vis des Français (surtout) et des Allemands sont les éléments les plus importants qui forment ces « images ». Entre la France et l'Allemagne, l'histoire particulière de la région liée aux guerres reste la source de nombreux stéréotypes (Schneider-Sliwa *et al.*, 2009). Malgré ces différences et ces stéréotypes, il semble tout à fait possible de s'entendre entre les différents groupes sociaux vivant dans l'agglomération.

Mis à part les questions liées à la mobilité (voir chapitre IX, section 4.2), le travail frontalier ne semble pas susciter autant de discussions et d'*a priori* négatifs

que dans d'autres régions transfrontalières suisses telles que Genève, le Tessin ou l'Arc jurassien. Parmi les Suisses rencontrés, aucun n'a évoqué d'aspects négatifs relatifs aux questions de travail (voir chapitre I, section 3.3.1.B). Éric, entrepreneur, reconnaît toutefois que les différences de prix et de salaires ne sont pas si positives et entraînent des distorsions dans les différents domaines de la vie économique et de la vie quotidienne : en Suisse, elles ne profitent pas nécessairement à l'employé, mais plutôt à l'employeur.

Les Français rencontrés relèvent que le discours « antifrontaliers » est très peu présent, même si des idées et des *a priori* négatifs sur les frontaliers existent. Nicole, qui travaille dans la vente, entend parfois de la part de ses collègues suisses que les frontaliers seraient des concurrents et feraient pression sur les salaires. Il a toutefois fallu un peu insister lors des entretiens pour que les frontaliers évoquent ces arguments. Le climat de travail semble plutôt serein, largement plus que dans les autres agglomérations transfrontalières suisses. La votation fédérale sur l'immigration du 9 février 2014 a néanmoins suscité une certaine appréhension chez les frontaliers et leur a en quelque sorte rappelé leur condition de travailleurs particuliers.

Bon après c'est des rumeurs, il y a toujours des rumeurs. Comme quoi les Français ne sont pas toujours bien perçus par les Suisses-allemands... mais personnellement dans mon parcours, avec tous les Suisses que j'ai côtoyés j'ai jamais ressenti ça. Je pense que ça peut dépendre des catégories socioprofessionnelles. Mais là où je suis, j'ai jamais ressenti cela. C'est des échanges assez cordiaux. Entre Suisses, Allemands ou Français, il n'y a pas de problèmes. (Quentin, 30 ans, Sierentz (FR), frontalier)

Si les frontaliers ne suscitent que peu de réactions négatives, la question de l'immigration allemande en provenance d'autres régions que le Sud de l'Allemagne est un peu plus épineuse. Alors qu'en Suisse romande et italienne, dans les régions frontalières, le débat autour de ces questions concerne les frontaliers français et italiens, en Suisse alémanique, elle concerne davantage l'immigration allemande¹⁴⁹. Dans un sondage commandé par le *Blick*, journal alémanique populaire à grand tirage, 36% de la population suisse-alémanique considérerait qu'il y a trop d'Allemands vivant en Suisse¹⁵⁰. La même proportion serait même prête à vouloir limiter leur possibilité de s'y installer. Les principaux reproches formulés concernent la pression que leur présence exercerait sur les emplois et sur la hausse des prix de l'immobilier. Enfin, ils véhiculeraient également une image d'arrogance. De nombreux autres

¹⁴⁹ Le livre de Marie Maurisse, journaliste, explore la question des stéréotypes « antifrançais » en Suisse. Si son enquête concerne à la fois les immigrés et les frontaliers, les seconds y occupent néanmoins une place de choix. *Bienvenue au paradis!*, Paris : Stock, 2016.

¹⁵⁰ Pfister Philippe, *Sonntagsblick*, 29.04.12, <http://www.blick.ch/news/schweiz/64-schweizer-moegen-deutsche-das-denken-die-schweizer-wirklich-ueber-die-zuwanderung-aus-deutschland-id1862893.html>, consulté le 12.01.2017.

médias évoquent également cette question en Suisse¹⁵¹. Ainsi, certains habitants rencontrés ont mentionné des différences de mentalité importantes entre les Suisses et les Allemands, surtout ceux venant du « Nord » de l'Allemagne.

Alors, les Allemands du Nord, ils sont un peu différents de ceux de l'Allemagne du Sud. J'ai toujours l'impression, je ne sais pas, j'ai l'impression que toutes les frictions qu'il y a, c'est quasi le cliché de l'Allemand du Nord grossier, c'est peut-être un peu vrai, selon ce que je remarque, on a toujours un peu « plus » de problème, entre guillemets, qu'avec ceux du Sud. Après ça dépend toujours des gens. (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

D'après Anja, le « problème » avec les Allemands serait moins fort qu'il ne l'est à Zurich. À Bâle, il s'agirait surtout d'Allemands du Sud, plus proches dans leur mentalité. Aurélie, frontalière française, observe également ces tensions entre Allemands et Suisses qui, selon elle, contribueraient à déplacer l'attention portée sur les frontaliers (français) vers la question des Allemands en Suisse.

Une collègue qui vient d'Allemagne du Nord, elle a un peu de mal avec la mentalité suisse. Après les Allemands, ils sont moins aimés aussi, ceux qui viennent d'ailleurs. Pour eux, c'est aussi un peu le choc culturel avec l'Allemagne ou la Suisse. Du coup, je pense, qu'au bout d'un moment, quand ça fait quelques années qu'ils vivent là, ils s'adaptent. Mais je pense que le choc au début, c'est assez important. J'ai vu aussi beaucoup d'Allemands, qui venaient d'autres régions, qui venaient ici s'installer, et qui croyaient que la Suisse c'était comme l'Allemagne. Et qui pensent que c'est les mêmes règles, le même savoir-vivre. Et qui du coup, c'est un peu ça qui fait qu'ils ne sont pas trop aimés. [...] je dirais que depuis qu'il y a cette polémique avec les Allemands, les Alsaciens sont plus aimés. Les Alsaciens ont tendance à rentrer chez eux le soir, donc ça empêche moins. Alors que beaucoup d'Allemands sont installés ici. Et du coup, les Alsaciens, c'est un avantage, sont mieux considérés. (Aurélie, 28 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Les différences culturelles et linguistiques étant plus fortes entre la France et les deux autres pays, il est possible que la prise en compte de ces différences par les individus fasse l'objet d'une attention plus poussée ou, du moins, plus consciente. Elles obligent les individus à trouver des compromis pour communiquer et s'entendre. Alors que pour les Allemands et les Suisses, ces différences sont plus fines et pas nécessairement évidentes pour tous. Ces petites incompréhensions semblent avoir une répercussion sur la situation relativement « tendue » entre Suisses alémaniques et Allemands. À la frontière germano-hollandaise, Strüver (2005) évoque des tensions suscitées par la présence de nombreux Néerlandais dans certaines communes

¹⁵¹ Faki Sermin, *Aargauer Zeitung*, 28.08.12, <http://www.aargauerzeitung.ch/schweiz/deutsche-in-der-schweiz-beschimpft-ausgegrenzt-und-unwillkommen-125086390>, consulté le 12.01.2017.

frontalières allemandes à propos des différences entre les modes de vie respectifs des Allemands et des Néerlandais et des attentes que les uns et les autres portent sur la manière d'organiser sa vie quotidienne. Eder et Sandtner (2000) observent que l'arrivée d'Allemands et de Suisses dans la partie alsacienne ne s'est pas non plus faite sans tensions. Nous nous bornerons à cette rapide revue d'éléments concernant la perception des groupes sociaux dans l'agglomération bâloise, points qu'il convient cependant de garder à l'esprit pour une bonne compréhension des relations transfrontalières.

3

ÊTRE À L'AISE DANS L'AGGLOMÉRATION : LES COMPÉTENCES SOCIALES ET SPATIALES

Habiter dans une agglomération transfrontalière demande une série de compétences sociospatiales pour s'y sentir à l'aise, pour passer d'un espace social à un autre, pour traverser les multiples frontières qui la découpent, ou encore pour comprendre et maîtriser les codes qui régissent la vie quotidienne dans les différentes parties de l'agglomération. Être mobile à cette échelle demande bien plus qu'une simple maîtrise des moyens de transport, une simple connaissance des réseaux ou encore une bonne condition physique. Être détendu dans des endroits que l'on ne connaît pas, créer des liens facilement et se sentir rapidement à l'aise avec des personnes que l'on n'a jamais rencontrées ou encore s'adapter facilement : autant de compétences sociospatiales indispensables.

3.1 LES COMPÉTENCES SOCIOSPATIALES

Les compétences sociospatiales ont ceci de particulier qu'elles s'apprennent peu à l'école, mais plutôt par diverses expériences du quotidien, tout en dépendant du caractère des individus. D'une part, leur maîtrise ne s'explique que très peu par les caractéristiques sociodémographiques. D'autre part, comme elles dépendent fortement du caractère des individus, de leur timidité ou de leur aisance, elles renvoient à des éléments très éloignés de la sociologie ou de la géographie.

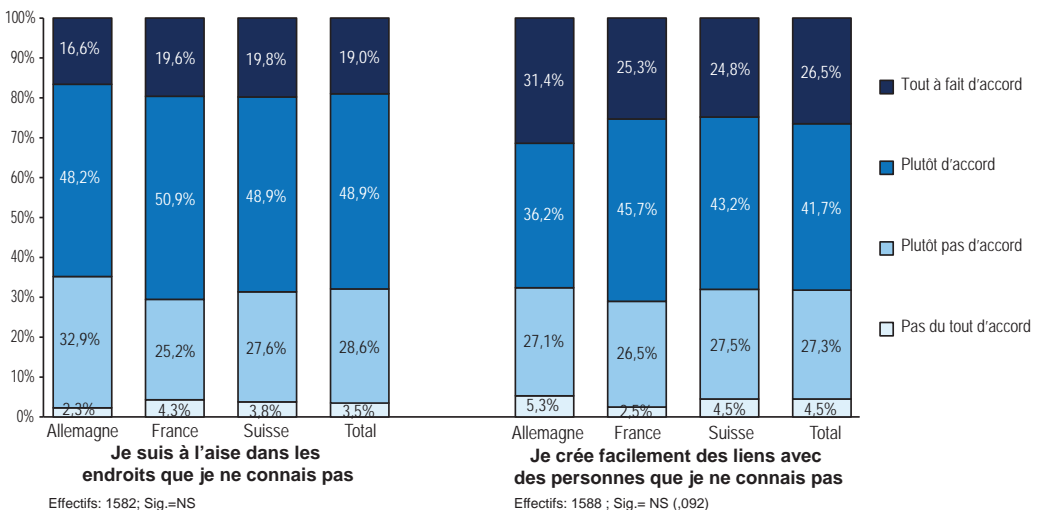
Pour aborder ces compétences, nous nous sommes appuyés sur des données qualitatives issues des entretiens qui ont permis d'affiner notre questionnement sur ces aspects et de sélectionner quelques compétences sociospatiales qui apparaissaient comme particulièrement saillantes dans le quotidien des personnes rencontrées. Dans la mesure où ces compétences s'éloignent du registre classique de la mobilité

«spatiale», elles n'ont pas nécessairement été étudiées jusqu'à présent dans cette optique-là, ce qui rend la phase qualitative d'autant plus enrichissante. D'une manière générale, il est apparu au cours des entretiens que ces compétences, et particulièrement celles relatives à la facilité de créer des liens, ne dépendaient pas de la formation des individus ni de leurs revenus, confortant l'intérêt d'en tenir compte pour mieux comprendre la mobilité dans l'agglomération transfrontalière de Bâle.

Environ deux tiers de notre échantillon, et ce dans les trois pays, déclarent se sentir à l'aise dans des endroits inconnus et avoir de la facilité à créer des contacts avec des personnes inconnues (figure 56). Les compétences sociospatiales sont un peu moins partagées dans la population que celles que nous avons analysées auparavant (compétences en matière de transport ou de gestion des réseaux sociaux) : pour ces compétences, plus de 80 % des enquêtés ont déclaré les maîtriser. Ce qui correspond tout à fait à l'impression donnée par les entretiens : ces compétences sont plus particulières.

Il me faut un peu de temps. Je ne suis pas quelqu'un qui est tout de suite à l'aise avec les gens que je ne connais pas. Mais ça vient avec le temps, avec le boulot, faire des congrès où on doit accoster les gens. On va dire, ça va déjà mieux qu'au début. On va dire que je ne me serais pas inscrite, avant, à un cours de step ou autre si je ne connais personne [...]. Mais maintenant, ça ne me pose plus de problèmes. Je dirais par l'expérience que j'ai faite pendant la thèse aussi, de devoir aller à des congrès. Avec le boulot. Je pense aussi après qu'on mûrit avec l'âge. (Aurélie, 28 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Figure 56: Compétences sociospatiales : être à l'aise dans les endroits inconnus et créer facilement des liens avec des personnes inconnues, selon le pays de résidence



Parmi les individus rencontrés, plusieurs, notamment parmi les plus jeunes, déclarent avoir quelques problèmes avec ces compétences, particulièrement celles relatives à l'aisance et à la facilité de créer des nouveaux contacts. Ils expliquent tous que ce problème, bien qu'encore présent, se résout progressivement avec l'âge et l'expérience. Quentin déclare quant à lui être plutôt à l'aise dans des expériences nouvelles du genre, qu'il s'agisse d'espaces ou de personnes inconnus. Il explique qu'à travers le travail, il a déjà été confronté à ce genre de situation et que par conséquent il est tout à fait prêt à en affronter de nouvelles.

D'un point de vue quantitatif (voir tableau 46), on observe un lien très clair entre l'âge et le fait de se sentir à l'aise dans les espaces inconnus et de créer de nouveaux contacts. Dans les deux cas, les plus jeunes se sentent moins armés pour faire face à ces situations. La question de l'expérience, ou plutôt du manque d'expérience pour les plus jeunes, semble ici offrir une interprétation pertinente: les «jeunes» rencontrés évoquent cette raison et décrivent cette appréhension comme s'atténuant avec le temps. En ce qui concerne la capacité à évoluer dans des espaces inconnus, l'amélioration de cette compétence à travers le temps fait écho aux théories de Lévy (2003) sur le capital spatial, quand il affirme que l'expérience acquise dans une ville pourra être mobilisée dans une autre ville: certains systèmes, les réseaux de métro, le design urbain ou les signalisations fonctionnent de manière similaire entre les villes, malgré quelques petites différences. Eric, 53 ans, symbolise parfaitement cet état de fait. Patron d'une entreprise, il rend visite à ses clients dans toute la Suisse. Il est par ailleurs ancien président d'un club de basketball bâlois et ancien arbitre international, fonctions qui lui ont donné l'occasion de se rendre dans de nombreux endroits. Il se déclare très à l'aise socialement et spatialement. L'acquisition des compétences, entre autres celles de la mobilité, est un processus qui dure toute la vie (voir chapitre I, section 2.4). Le cours de la vie et l'accumulation d'expériences qui l'accompagne ont certes une influence, mais des étapes singulières telles que les déménagements, les séjours à l'étranger voire certains voyages bien particuliers exercent aussi un fort effet sur ce type de compétences (Vincent-Geslin et Ravalet, 2015a).

Cette aisance qui se construit avec l'âge et à travers les expériences ne semble pas durer éternellement. Les personnes âgées se sentent moins à l'aise dans les endroits qu'elles ne connaissent pas; concernant les contacts sociaux, la différence avec les 45-64 ans n'est toutefois pas significative. Avec l'âge, certaines compétences physiques – comme la force, l'équilibre, l'endurance – diminuent, de même que celles d'anticipation ou de réactivité. Cette perte de compétences augmente ainsi l'appréhension de l'inconnu. On trouve ici un écho à ce que nous avons montré précédemment concernant la volonté ou le besoin de planifier: tant les jeunes que les plus âgés ont tendance à planifier davantage, mais probablement pour des raisons différentes. L'enquête qualitative se limitant aux actifs, la question de la perte de compétences chez les plus âgés n'a pas été discutée.

Un autre corpus de recherche concerne les compétences acquises lors de voyages ou de séjours à l'étranger. Pearce et Forster (2007) cherchent à évaluer les compétences

Tableau 46 : Régressions linéaires : Compétences sociospatiales : Être à l'aise dans les endroits inconnus, créer facilement des liens avec des personnes inconnues et s'adapter facilement aux problèmes

	Être à l'aise dans les endroits inconnus		Créer facilement des contacts avec des personnes inconnues		Adaptation aux problèmes	
	B	Bêta (Coefficients standardisés)	B	Bêta (Coefficients standardisés)	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	0,65	***	0,76	***	0,68	***
25-44 ans	-0,05	-,08**	-0,04	-,07*	-0,04	-,08*
65 ans et plus	-0,05	-,08	0,01	,02	0,03	,04
Homme	0,03	,06*	-0,06	-,10***	-0,01	-,01
Personne seule	-0,03	-,04	-0,08	-,10**	0,01	,02
Famille monoparentale	-0,09	-,06*	-0,03	-,02	0,03	,02
En couple, sans enfant	-0,04	-,06	0,01	,01	-0,02	-,03
Bas revenus	-0,01	-,01	0,02	,03	-0,01	-,02
Revenus élevés	-0,03	-,05	-0,01	-,01	0,02	,04
Pas de formation post-obligatoire	-0,03	-,02	-0,03	-,02	0,03	,03
Formation de niveau tertiaire	0,02	,04	-0,02	-,04	0,02	,05
Actifs = Actif	-0,03	-,05	-0,04	-,05	-0,02	-,03
A déjà vécu plus de 6 mois à l'étranger	-0,01	-,01	-0,01	-,02	-0,02	-,03
A déjà vécu plus de 6 mois dans une autre région	0,04	,06*	0,08	,03	0,02	,04
A changé de commune de domicile lors des 5 dernières années	0,02	,03	0,01	,01	0,06	,09**
Anglais : Niveau	0,10	,09**	0,06	,05	0,02	,02
Niveau de la langue de la communauté linguistique voisine (français ou allemand)	0,12	,13***	0,05	,04	0,06	,08***
Préférences résidentielles : Un quartier extérieur ou la périphérie d'une grande ville	-0,12	-,16***	-0,1	-,18**	-	-
Préférences résidentielles : Une petite ou moyenne ville	-0,12	-,19***	-0,07	-,1*	-	-
Préférences résidentielles : Un village proche de la ville	-0,1	-,16***	-0,10	-,2**	-	-
Préférences résidentielles : Un village à la campagne	-0,16	-,15***	-0,09	-,08*	-	-
	Effectifs : 1 476 ; R ² = ,066 ; Sig. = ,000		Effectifs : 1 476 ; R ² = ,028 ; Sig. = ,000		Effectifs : 1 476 ; R ² = ,026 ; Sig. = ,000	

que les «*backpackers*» acquièrent lors de leurs voyages : la communication (84,7 % des *backpackers* l'ont mentionnée), le fait d'être ouvert (84,1 %), la confiance en soi (79,3 %), mais aussi l'adaptabilité (72 %) et le fait de se sentir à l'aise avec des personnes différentes (73 %), soit des compétences très proches de celles questionnées durant notre recherche. Dans une étude menée par King et Ruiz-Gelices (2003), les étudiants partis une année à l'étranger mettent eux-mêmes en évidence le fait que les séjours académiques sont plus utiles pour gagner en maturité et pour le développement personnel que pour les compétences linguistiques, pour leur apprentissage académique ou leur travail. Selon ces auteurs, l'importance accordée par l'économie à ces compétences renvoie également à l'idée, développée entre autres dans les travaux de Beck ou de Urry, des «*do-it yourself biographies*» où les individus ont certes plus de liberté dans leur choix de vie, mais aussi plus de devoirs et plus de responsabilités personnelles. On peut toutefois se demander si, dans une métropole comme Bâle, située au carrefour de trois pays et de deux espaces linguistiques, où les habitants sont nécessairement en contact avec des personnes d'horizons différents, les bénéfices du voyage sont aussi importants que dans d'autres contextes moins diversifiés. Toujours est-il que les expériences de mobilité passées, comme le fait d'avoir déjà habité dans une autre région ou dans un autre pays, sont liées au fait de se sentir à l'aise dans les endroits inconnus, tendance que l'on retrouve dans l'enquête qualitative.

La question de la langue dans le fait de se sentir à l'aise dans des situations nouvelles a passablement été discutée par les enquêtés. Il semble que la connaissance de la langue est un élément sur lequel les individus ont besoin de s'appuyer pour se sentir plus à l'aise. Pour Sébastien, la maîtrise de l'anglais est particulièrement utile dans le monde actuel ; pour Sandra, n'importe quel contexte linguistique dans lequel elle pourrait comprendre quelques mots lui suffirait. Dans le cas contraire, elle se sentirait largement moins en confiance.

Probablement, ça serait un mélange entre de la curiosité et du stress. J'étais justement en Norvège, et c'est effectivement particulier quand on ne comprend pas la langue, même les panneaux d'indication. Le suédois ça va, ou finlandais. Non, la Finlande, surtout, là j'ai remarqué, c'est la première fois que j'ai remarqué une telle chose. Justement, quand on peut lire les panneaux de rues ou les noms de rue, là je peux m'orienter, c'est quelque chose que je peux faire. Je comprends un peu comment ça fonctionne, mais quand je ne peux pas lire, c'est un sentiment particulier. Alors, si c'est du russe ou du chinois, là on a simplement besoin d'aide. Tu peux plus t'en sortir tout seul. Ça, ça peut stresser. (Sandra, 36 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Dans les modèles de régression linéaire, la maîtrise des langues exerce une réelle influence sur la capacité à se sentir à l'aise tant dans des endroits inconnus qu'avec des personnes inconnues. La maîtrise de l'anglais peut ainsi donner un avantage comparatif indéniable pour «se débrouiller» plus facilement dans de nombreux

endroits du monde. Concernant la maîtrise respectivement du français ou de l'allemand dans le cas de Bâle, deux pistes peuvent expliquer cet état de fait. D'une part, comme tous les enquêtés vivent dans une agglomération transfrontalière bilingue, ils ont probablement évalué ces compétences au travers de leur vie quotidienne et de leurs expériences dans la communauté linguistique voisine. La langue est parfois une véritable barrière dans les échanges entre les habitants des trois pays, comme nous le verrons au point suivant, avec son lot de situations embarrassantes. D'autre part, l'apprentissage d'une langue va de pair avec l'acquisition de compétences annexes : connaître une ou plusieurs langues étrangères implique d'avoir été, à un moment ou à un autre, confronté à des situations où l'on doit agir sans avoir toutes les cartes en main, sans pouvoir s'exprimer correctement, en étant mal à l'aise ou en essayant de trouver des solutions pour se faire comprendre.

De vraiment rien comprendre, et de pas savoir quoi faire, oui ça me stresserait [...] c'est pour ça que je regarde pas le boulot à Bâle. Même si je parle l'anglais, c'est pas "fluent", mais ça va. Je peux me débrouiller. Mais je n'ai pas envie de pointer, qu'on m'explique des choses... si maintenant, j'allais bosser en Suisse alémanique, ça serait pour quelqu'un qui parle français, ou qui pourrait m'expliquer au début. Après je peux prendre des cours à Migros-Schule, apprendre l'allemand, ou apprendre sur le tas, ça me plairait beaucoup, mais les premiers jours, ne rien comprendre, et qu'on me prenne pour quelqu'un de bête, ça me bloquerait, je n'aurais pas envie de le faire. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non frontalier)

Tous ces éléments liés à la communication – mais aussi à la manière d'être avec les autres – peuvent participer du sentiment d'être plus à l'aise dans ces situations, sans oublier toutes les connaissances culturelles qui accompagnent l'apprentissage d'une langue. Même si nous les avons abordés de manière conjointe jusqu'à présent, le fait d'être à l'aise dans les endroits nouveaux et la capacité de pouvoir créer des liens facilement se distinguent sur certains points. La seconde compétence s'explique encore moins que la première par les variables sociodémographiques. De plus, si le fait de se sentir bien dans les endroits inconnus semble pouvoir se pratiquer en partant à l'étranger par exemple, être à l'aise avec les gens semble être davantage une compétence innée. Et ce même si, comme nous l'avons vu ci-dessus, la plupart des individus déclarent s'améliorer quelque peu au fil du temps. Finalement, être à l'aise dans l'espace ne veut pas dire que l'on soit à l'aise avec les individus, comme le montre l'extrait de Sébastien. S'il est plutôt à l'aise pour trouver son chemin et décoder l'espace, il est réticent à entrer en contact avec des personnes tierces.

En général, quand je suis en ville, j'ai tendance à beaucoup me repérer avec les plans des arrêts de bus. Donc je pense que si au final, on me décrit précisément, où c'est, quelle rue c'est. Je pense que je peux réussir à me débrouiller, j'ai tendance à beaucoup fonctionner avec les plans de bus dans les villes que je ne connais pas [...] Je suis plutôt du genre à me débrouiller tout seul. Ça a tendance à s'améliorer... en

général, je suis plutôt du genre à me débrouiller tout seul, et si je vois que cela ne marche pas, je vais demander. (Sébastien, 24 ans, Uffheim (FR), frontalier)

Au registre des différences entre ces deux compétences, les réponses des hommes et des femmes sont à ce titre très intéressantes. Les hommes se sentent plus à l'aise dans les endroits qu'ils ne connaissent pas : il y a là comme un écho aux éléments déjà mentionnés sur les compétences spatiales. Les hommes sont plus nombreux à déclarer trouver leur chemin facilement. D'autres éléments peuvent néanmoins entrer en compte pour expliquer cette différence, et notamment la question de l'insécurité et de la peur dans l'espace urbain, parfois plus présente chez les femmes (Condon, Lieber et Maillochon, 2005). À l'inverse, les femmes se déclarent plus aptes à créer des liens sociaux que les hommes.

Quelques autres liens avec les variables sociodémographiques peuvent être faits. Ainsi, les parents vivant seuls sont moins à l'aise quand ils sont dans des lieux qu'ils ne connaissent pas, en raison peut-être de l'absence de partenaire et de la présence d'enfant(s) à gérer. Les personnes seules sont aussi moins à l'aise dans les situations nouvelles et plus particulièrement vis-à-vis des personnes qu'elles ne connaissent pas. Quant à la relation entre ces deux compétences et la position sociale, elle est plutôt faible. Lors des entretiens et dans les analyses statistiques, l'aisance n'est pas apparue dépendante du niveau d'études ou du salaire, mais renvoyait avant tout à des caractéristiques individuelles. L'extrait suivant montre combien cette compétence, ou ce manque de compétence, est ancrée dans la manière d'être de chacun et renvoie à des éléments liés à la psychologie, voire au mode de vie.

C'est quelque chose qui m'a toujours fait un peu peur, dans le temps. Et puis forcément avec l'expérience, avec le boulot, on rencontre beaucoup de gens, donc on est de plus en plus à l'aise. En bossant en pharmacie, on rencontre des gens tout le temps. Il y a aussi toujours le problème de la langue, quand c'est dans le cadre d'un boulot international. Donc c'est un truc que j'ai toujours eu du mal à faire, dans le cadre d'une formation, d'aller au contact des gens. Quand c'est dans le cadre du boulot, quand j'ai dû aller à Stein, quand on t'assigne un collègue, et que t'es intégré dans une équipe, c'est plus facile. Dans le cadre d'une formation, même quand j'ai commencé chez Novartis, t'as toujours beaucoup de formation au début d'un job, j'ai toujours eu des potes qui m'avaient suivi de Strasbourg, je restais beaucoup avec ces gens-là. J'ai toujours eu plus de mal, d'aller vers les gens, à me présenter. Je ne suis pas un commercial dans l'âme. J'arrive pas aller tout sourire vers les gens, à plaisanter, à lancer une discussion sans qu'il y ait quoi que ce soit derrière. C'est pas si évident de le faire. (Nicolas, 28 ans, Saint-Louis (FR), actif non frontalier)

À l'opposé, pour Anja, se confronter à de nouvelles personnes est une activité recherchée et est constitutif de sa manière d'être. Elle décrit ci-dessous quelques-unes de ces expériences, à la recherche de la nouveauté, qu'il s'agisse de personnes à rencontrer, de lieux à découvrir ou encore de nouvelles connaissances à apprendre. En

ce sens, être à l'aise dans différentes situations s'approche de la volonté d'explorer le monde, la curiosité spatiale, élément que nous discuterons plus loin dans ce chapitre.

Oui, je le fais volontiers, récemment, je suis allée toute seule à [un] camp de danse en Suède. J'ai connu par e-mail les trois personnes avec qui j'ai habité. On commence ensuite à parler un peu. Je le fais volontiers. Ça faisait aussi une partie des études, d'aller en Grèce ou je ne sais pas où participer à une fouille, on connaît éventuellement 2-3 personnes, ça j'ai fait une fois en Grèce, une fois en Italie, où je ne connaissais personne. Je me suis simplement préparée, plus sur le plan professionnel, mais aussi en apprenant le grec moderne et l'italien. On fait ça et on est prêt pour s'emparer du monde. En fait, je fais ça très volontiers. Maintenant, quand on a fini les études, on a la possibilité de rester «fit» dans la tête, d'apprendre de nouvelles choses, de faire des liens entre de nouveaux savoirs. En fait ça me fait pas peur du tout. (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Le dernier élément analysé renvoie aux attributs de la ville, à savoir la diversité, la quantité de personnes présentes et les postures que les citoyens doivent adopter pour répondre aux divers stimuli que la ville leur «impose». Les chercheurs de l'École de Chicago, au début du xx^e siècle déjà, décrivaient l'intense stimulation que les citoyens devaient affronter dans leur quotidien et les réponses qu'ils développaient, notamment via l'indifférence (Wirth, 2004 [1938]). Loin d'être un lieu négatif, la ville est un terreau fertile pour les découvertes ou les rencontres, alors que la «banlieue» ou la campagne renvoie davantage à la conformité. Dans les entretiens, il est apparu que les individus qui apprécient et recherchent les caractéristiques de la vie urbaine sont plus à l'aise avec les situations nouvelles, ils ont plus l'habitude de se confronter à la diversité. L'aisance face à (et la recherche de) la diversité et à l'altérité sont des compétences liées à des modes de vie particuliers, à des manières de se projeter dans le monde. Dans l'enquête quantitative, ce lien entre les compétences sociospatiales et les préférences résidentielles se vérifie. Les personnes qui déclarent préférer vivre au centre-ville sont plus à l'aise spatialement et socialement que celles qui préfèrent d'autres localisations spatiales.

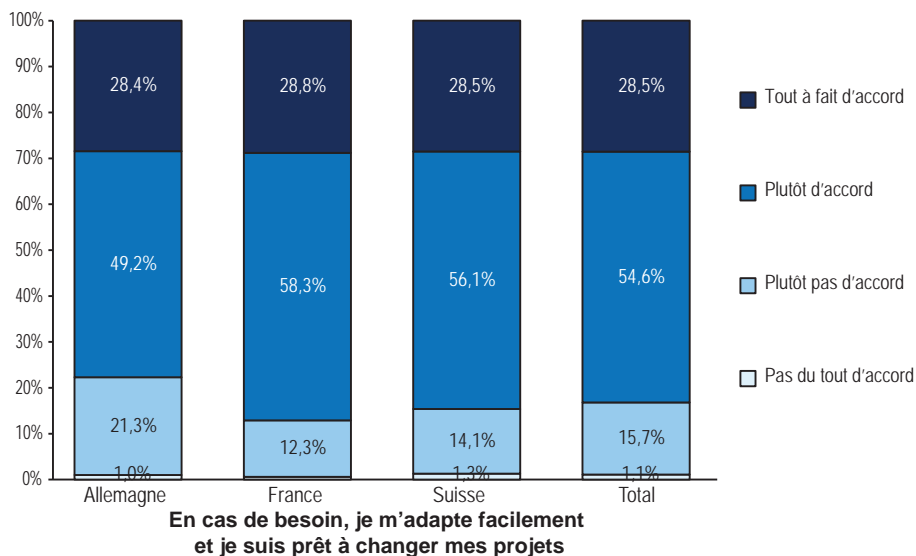
Finalement, être frontalier a un effet limité sur ces compétences. Si, en France, il n'existe aucun lien, en Allemagne, les actifs non frontaliers se sentent en revanche moins à l'aise dans ce type de situation. Leur faible exposition au «transfrontalier», au travers de leurs pratiques du quotidien plus nationales, peut expliquer en partie ce résultat. Ou, au contraire, ce manque de compétences les a conduits à ne pas travailler de l'autre côté de la frontière, par choix ou non. Les contacts avec l'altérité ne dépendent pas uniquement des franchissements : les territoires nationaux et locaux – les villes plus particulièrement – sont composés de populations hétérogènes. Comme nous le verrons tout à l'heure, la présence de trois pays ou cultures dans l'agglomération contribue probablement au vivre-ensemble et à la cohésion à l'intérieur des territoires en favorisant des relations plus ouvertes envers les «autres», notamment envers les migrants plus «classiques».

Une troisième compétence sociospatiale a retenu notre attention: la capacité d'adaptation (figure 57). Dans un monde où la flexibilité devient une composante indéniable du monde du travail, savoir changer et s'adapter sont des compétences cruciales. Posée de manière très générale dans la partie quantitative, cette question s'est largement focalisée autour du travail. Pourtant, parler du travail et de l'adaptabilité de chacun permet de voir ce que les individus sont prêts à faire, mais aussi quels sont les traits les plus importants de cette compétence. Ainsi, pour Claude et pour Quentin, s'adapter c'est pouvoir jongler avec ses différentes compétences linguistiques sur le lieu de travail. Julien et Karim évoquent également cet aspect-là dans leur vie quotidienne, car ils ne parlent pas bien l'allemand.

Pouvoir s'adapter, c'est également envisager des solutions de transport ou des trajets différents, comme nous l'avons vu dans le chapitre sur l'usage des modes dans l'agglomération. Anja relève que c'est également une manière d'être. Au lieu de se plaindre, elle déclare réussir à s'arranger pour améliorer sa situation, quitte à la changer radicalement. Elle est ainsi en train de réfléchir à changer d'emploi.

Oui, ou simplement, quand ça va pas, on fait différemment. C'est peut-être le cas aussi pour mon choix au niveau du travail, je suis actuellement là, et c'est bien, mais peut-être que ça peut changer une fois [...] Au lieu de me plaindre, il faut que je fasse quelque chose. Mais je pense que, quand ce n'est pas comme je veux,

Figure 57: Capacité à s'adapter aux problèmes, selon le pays de résidence



Effectifs: 1591; Sig.=,027; V.=,067

que je peux bien m'arranger [...] je ne suis pas quelqu'un de grincheux. (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Dans le volet quantitatif, plus de 80 % des enquêtés déclarent s'adapter facilement en cas de problème. Comme les autres compétences sociospatiales, celle-ci est assez peu déterminée par les variables sociodémographiques et les autres variables utilisées (langue, parcours de mobilité)¹⁵². Tout d'abord, d'un point de vue quantitatif, il semble que les jeunes sont moins capables de et disposés à s'adapter. Formulé de manière générale, cet indicateur ne traite pas spécifiquement du travail, pour lequel les résultats auraient pu être différents: les jeunes rencontrés, sans charges familiales, se déclarent en grande partie ouverts au changement, comme Anja dans l'extrait ci-dessous. Elle explique également que, quand on choisit des formations spécifiques, en l'occurrence l'archéologie, les chances de trouver un emploi dans un domaine si spécifique sont tellement minces qu'il est nécessaire, dès le départ, d'être ouvert au changement.

Je me suis dit ça cet été [...], je n'ai pas de stress, parce que j'ai une place ici. On apprend à jongler. On ne fait pas ces études pour gagner beaucoup d'argent. On le sait, dès le premier semestre, on le fait parce que cela nous plaît, et le reste on verra bien. (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Andreas, par exemple, cumule déjà dans son quotidien trois activités professionnelles; en abandonner l'une ou l'autre, voire en développer une nouvelle ne lui poserait pas de problèmes. Néanmoins, l'ouverture au changement d'Andreas repose sur une solide assise financière du côté de sa conjointe qui travaille dans un grand groupe pharmaceutique et qui dispose d'un salaire confortable et d'un emploi stable. La question de l'argent est une composante importante de la capacité ou non à s'adapter. Dans le volet quantitatif, les résultats soulignent que les personnes dotées d'une assise financière importante sont plus capables de s'adapter, de même que les personnes ayant reçu une formation supérieure. Lorsque de grands changements sont nécessaires, avoir une bonne formation ou avoir de l'argent permet sans doute de voir l'avenir de manière plus optimiste et d'être mieux armé pour faire face aux défis. Toutefois, il y a parfois des découplages entre les capacités des individus et ce qu'ils sont disposés à faire (Ravalet, Vincent-Geslin et Dubois, 2016). Laurent, par exemple, après avoir été licencié par la multinationale qui l'employait, a pu lancer son activité d'apiculteur, grâce aux capitaux accumulés avec son ancien emploi en Suisse.

Ouais, j'ai eu un grand changement. Oui, c'est là le grand changement. Au début, je ne me suis pas rendu compte. Je me suis un peu bloqué là-dessus. Mais finalement, c'était un gain d'être remercié et de trouver une autre voie en fait. J'ai jamais trop paniqué par rapport à cela [...] Pour l'instant, c'est le capital de la

¹⁵² De plus, les modèles utilisés ne sont pas significatifs en France et en Allemagne.

Suisse. Parce que mon activité sera rentable à partir de 200 ruches à peu près. Ce que j'ai réussi à épargner en travaillant et en réparant ma maison... (Laurent, 41 ans, Hausgauen (FR), actif non frontalier)

Pour les besoins d'adaptation à court terme ou du moins plus légers en termes de changements, avoir suffisamment d'argent peut également être utile. Il est souvent plus facile de trouver une solution lorsque les contraintes financières sont peu présentes. Dans le qualitatif, les constats sont plus nuancés, car les personnes avec peu d'argent ont mis en place des solutions pour s'en sortir : Andreas pratique trois activités, Anja fait des traductions à côté de son emploi principal pour mettre de l'argent de côté pour ses vacances et Julien trouve de nombreuses astuces pour dépenser moins, en mangeant chez ses parents par exemple, mais surtout en faisant l'ensemble de ses courses en Allemagne, alors qu'il réside en France. Ainsi, les personnes rencontrées montrent qu'il est aussi possible d'avoir une grande capacité d'adaptation malgré des moyens financiers plutôt limités : elles se montrent particulièrement créatives.

Si l'on revient à l'aspect quantitatif, on observe que lorsque les expériences de mobilité précédentes s'ajoutent – avoir vécu dans une autre région, avoir changé récemment de domicile –, l'effet de la formation ou du revenu diminue. Avoir déménagé durant les cinq années précédentes a une influence positive sur le fait de savoir s'adapter. Un tel changement demande des efforts et, par la même occasion, «entraîne» cette compétence ; rappelons qu'un tel processus a été mis en avant dans la recherche *Job Mob* décrite en début de chapitre (Vincent-Geslin et Ravalet, 2015a). La maîtrise de la langue de la communauté linguistique voisine a aussi un effet sur la capacité à s'adapter. Les personnes rencontrées décrivent notamment la connaissance de la langue comme un atout leur permettant d'être mieux armés pour faire face à l'avenir et pour s'adapter en cas de besoin. En plus de la question de la langue, la possibilité d'entrevoir son avenir ailleurs a été mentionnée par plusieurs personnes, témoignage d'une ouverture au changement dans un contexte où le besoin de flexibilité professionnelle devient plus fort (Viry, Ravalet et Kaufmann, 2015).

Oui. En tant que pharmacienne, je pense que j'aurais pas de problèmes. Si j'en ai marre, je pense que je peux retrouver quelque chose relativement rapidement. Je n'ai pas cette insécurité. Déjà ça. Après que je parle plusieurs langues. Je peux travailler dans n'importe quel pays. Donc je n'ai pas ce frein-là non plus. [Mon copain] en tant que chimiste, il a aussi la possibilité de travailler un peu partout. Au niveau langue, il a forcément aussi un bon niveau d'allemand, un très bon niveau aussi. Il a pas de frein à ce niveau-là. Donc ça lui poserait pas trop de problèmes. Après stable... les grosses entreprises... elles ont des plans de licenciement, après elles embauchent ailleurs... c'est pas... pour l'instant on a personne à charge. Donc on a moins le problème, aussi de me dire, ah j'ai un enfant, j'ai des responsabilités à la maison. Pour l'instant, je considère ma situation comme assez stable. J'ai pas trop de problèmes pour retrouver un

emploi. Aussi du fait, que ça me dérange pas pour l'instant, à court terme d'aller complètement ailleurs. De me dire, je n'ai pas d'emploi dans la région, il faut que j'aille ailleurs 1 ou 2 ans, et revenir après. Cela ne me poserait pas de problème, si c'est limité, mais mon but c'est quand même de rester par ici. J'ai toujours voulu partir au Canada 1 ou 2 ans. Mais mon conjoint était pas forcément très motivé, et toute seule cela ne me disait pas tellement. Et après, on ne sait jamais de quoi l'avenir est fait. (Aurélie, 28 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

D'une manière générale, ces trois compétences, être à l'aise avec des inconnus, dans des lieux inconnus et savoir s'adapter facilement, ne s'expliquent que peu par les variables sociodémographiques. Elles renvoient probablement davantage à des aspects liés à la psychologie, à la neurologie ou à des valeurs plus fondamentales. Elles sont ainsi particulièrement pertinentes pour la compréhension des mobilités à l'échelle transfrontalière.

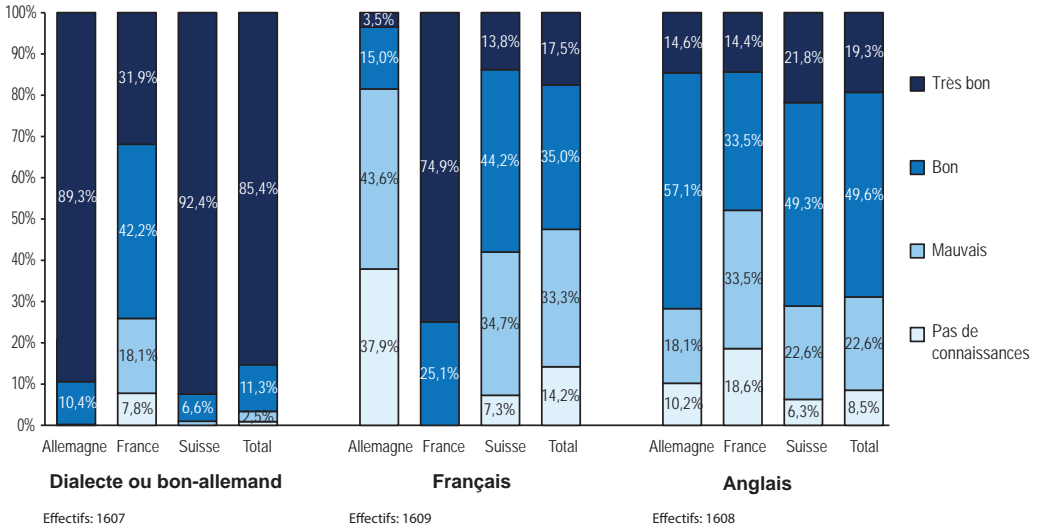
4

LA QUESTION DE LA LANGUE

Dans une agglomération transfrontalière, qui plus est bilingue (voire plus, si les dialectes sont pris en compte), savoir se faire comprendre de l'autre côté de la frontière est fondamental. Comme nous l'avons vu ci-dessus, diverses compétences sociospatiales sont nécessaires pour se sentir à l'aise dans cet espace particulier, auxquelles les compétences linguistiques viennent s'ajouter, car les différences linguistiques, lorsqu'elles ne sont pas maîtrisées, sont à même de limiter la mobilité, qu'elle soit quotidienne ou résidentielle (figure 58).

La situation bâloise n'est pas une exception: de nombreuses agglomérations transfrontalières dans diverses régions européennes ou du monde sont découpées par des frontières linguistiques (Auburtin, 2002; Strüver, 2005; Guereño-Omil, Hannam et Alzua-Sorzabal, 2013). Il n'est pas non plus rare que des dialectes ou des langues soient partagés entre les régions de part et d'autre de la frontière ou que la langue de l'un des deux pays soit parlée dans le pays voisin: les découpages linguistiques et culturels ne correspondent pas nécessairement aux tracés administratifs. Dans la région bâloise, des dialectes alémaniques sensiblement similaires sont parlés dans les trois pays, y compris en France avec l'alsacien. Denis (2007) montre néanmoins que l'usage de ce dernier décline et que les jeunes l'apprennent de moins en moins. Par ailleurs, Bâle est réputée être une ville francophile et proche de la Suisse romande: il s'agit du canton alémanique où le français est le plus répandu en tant que première langue (hormis ceux de Berne, Fribourg et Valais qui sont officiellement bilingues): 5,6% de sa population est de langue maternelle française. Dans le recensement de la population (2000), un peu plus de 30% des actifs (résidents en Suisse) travaillant dans le canton de Bâle-Ville déclaraient parler le français sur leur lieu de travail, soit à nouveau le canton alémanique le plus francophone. La proximité de la France, l'importance des travailleurs frontaliers dans l'économie locale, mais aussi la proximité du canton du Jura ne sont pas étrangères à ce résultat.

Figure 58: Compétences linguistiques en allemand (dialecte ou bon allemand), en français et en anglais, selon le pays de résidence



Dans l'agglomération transfrontalière, l'usage et la connaissance de langues étrangères sont importants: 38 % des enquêtés maîtrisent bien ou très bien l'allemand (dialecte ou bon allemand), le français et l'anglais. Seuls 20 % n'en maîtrisent qu'une des trois. Dans le détail, quasiment l'ensemble des enquêtés maîtrisent la langue du pays où ils résident. Concernant les langues étrangères, plus de 70 % des Français parlent également l'allemand bien ou très bien. De par leurs racines germaniques et/ou leur activité professionnelle en Suisse, voire en Allemagne, une grande partie des habitants de la région française sont amenés à avoir des connaissances d'allemand. De plus, l'allemand est enseigné dans les écoles de la région.

L'allemand surtout, j'ai commencé, enfin on commence assez tôt ici. J'ai commencé dans le primaire déjà, milieu de primaire. Vers 8-9 ans. Après, on peut suivre des filières, au collège, on peut faire trilingue, donc allemand et anglais dès la 6^e et au lycée, j'avais fait une option européenne allemand, ce qui ne donne pas une capacité à parler allemand, mais ça donne un peu plus d'entraînement que les autres, après ce qui a changé, c'est effectivement d'aller bosser chez Novartis. (Nicolas, 28 ans, Saint-Louis (FR), actif non frontalier)

En Allemagne, la connaissance du français est moins répandue parmi les enquêtés. Seuls 19 % des Allemands le parlent bien (dont 4 % très bien); la majorité d'entre eux n'ont que peu, voire aucune (37%), connaissance de la langue de Molière.

Cette dernière ne fait pas partie de l'enseignement obligatoire dans les écoles du Bade-Wurtemberg, même si dans les parties les plus proches de la frontière française, elle a été introduite dans les premiers degrés (en 2003-2004)¹⁵³. En tant que matière optionnelle, l'apprentissage du français a perdu près de 10 points à l'échelle du Land depuis 1983-1984. Parmi les Suisses, les connaissances en français sont largement meilleures : 21,8 % le parlent très bien et 49,3 % bien. L'enseignement de cette langue est (ou était jusqu'à très récemment) obligatoire pour tous les écoliers de Suisse alémanique, ce qui contribue fortement à ce résultat. Concernant l'anglais, les Suisses le maîtrisent légèrement mieux que les Allemands, mais les différences sont surtout importantes avec les Français, dont 52 % ont de mauvaises (voire aucune) connaissances de la langue de Shakespeare. Ainsi, la maîtrise des langues est largement influencée par le contexte national, qu'il s'agisse des langues enseignées (et du poids donné à ces branches dans le système éducatif), des langues parlées dans le reste du pays, voire de l'environnement économique (par exemple les multinationales à Bâle).

Les caractéristiques sociodémographiques ont également une très grande influence sur la maîtrise des langues, qu'il s'agisse de l'anglais ou de la langue de la communauté linguistique voisine (tableau 47). Concernant l'anglais, l'âge et le statut social ont une importance fondamentale. Il est plus répandu chez les plus jeunes, reflétant l'importance prise par cette langue dans la société actuelle, soutenue par l'adaptation des programmes scolaires. En outre, mieux la personne est formée et plus elle dispose de hauts revenus, plus sa maîtrise de l'anglais est forte. Ces fortes tendances se retrouvent d'ailleurs dans les trois pays. Avoir séjourné à l'étranger au moins six mois contribue également beaucoup à la connaissance de l'anglais. D'une part, les États-Unis et le Royaume-Uni font partie des lieux les plus mentionnés par les enquêtés comme expérience à l'étranger. D'autre part, l'anglais – *lingua franca* dans l'économie et les voyages – est très probablement utilisé par les enquêtés dans d'autres contextes géographiques, non nécessairement anglophones.

À propos de la langue de la communauté linguistique voisine, les tendances sont très différentes. Tout d'abord, l'effet de l'âge est inverse, les jeunes ont tendance à moins connaître le français ou l'allemand. Cette tendance est portée principalement par la France : l'alsacien est de moins en moins parlé par les jeunes. Sous l'effet du brassage de population, de l'importance du français dans la vie de tous les jours, la connaissance de ce dialecte n'est plus nécessairement transmise, et ce malgré son utilité dans la région transfrontalière car il est très proche des autres dialectes alémaniques parlés en Suisse et en Allemagne. De 1962 à 1992, la part de locuteurs de l'alsacien est passée de 86 % à 60 % et la tendance à la baisse est continue (Denis, 2007). Très peu de jeunes Alsaciens parlent encore le dialecte, comme le soulignent

¹⁵³ Schwarz-Jung Silvia, Fremdsprachenunterricht in Baden-Württemberg, Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg, 11/2009.

également Eder et Sandtner (2002). Parmi les personnes de moins de 50 ans rencontrées, seul Laurent, fils d'agriculteurs, a véritablement appris l'alsacien. Les autres connaissent éventuellement quelques mots, mais ne le parlent pas couramment.

J'ai appris à la maison le Munddutsch. Je ne parlais pas un mot de français jusqu'à l'âge de 3 ans en fait. J'ai appris le français à l'école. Parce qu'on parlait encore alsacien dans les familles à l'époque. Pour l'exemple de mon frère : si les deux parents sont alsaciens, et les parents parlent alsacien, les enfants apprennent l'alsacien, et sinon, non en fait. Ça se perd très vite. C'est plutôt le français qui est prédominant. (Laurent, 41 ans, Hausgauen (FR), actif non frontalier)

En Allemagne, ce sont au contraire les plus âgés qui parlent le moins bien le français ; les relations difficiles entre les deux pays, en lien avec la Seconde Guerre mondiale, peuvent expliquer ce résultat. Le statut social est, contrairement à l'anglais, moins déterminant, même si les personnes sans formation parlent moins le français et les plus hauts revenus davantage (en Suisse aussi). En France, en revanche, le lien entre la position sociale et la maîtrise de l'allemand ou du dialecte n'est pas significatif. Denis (2007) observe d'ailleurs que l'alsacien est (ou était) largement plus parlé parmi les enfants d'agriculteurs (surtout) ou d'ouvriers que parmi ceux de cadres moyens et supérieurs. Le travail frontalier et l'arrivée d'individus de l'ensemble de la France contribuent à rendre ces effets moins prégnants, de même que la baisse du nombre de locuteurs en général.

Les parcours de mobilité des individus soulignent des contacts différents avec la langue de la communauté linguistique voisine. À l'échelle de l'agglomération, les personnes qui ont vécu plus de six mois à l'étranger ou dans une autre région maîtrisent mieux le français ou l'allemand que les autres, les pays voisins (Suisse, Allemagne, France) étant notamment parmi les destinations de séjour les plus mentionnées. Les individus qui ne viennent pas de la région ont quant à elles moins de chance de parler la langue de la communauté linguistique voisine. Cependant, des différences importantes subsistent entre les ressortissants de chaque pays en raison de chaque contexte national. Pour les Allemands ayant participé à l'enquête, avoir vécu dans la région bâloise et avoir été potentiellement en contact et « socialisé » avec la langue française n'a pas de réel impact sur la maîtrise de cette langue. Pour les Français, la situation est radicalement différente : la connaissance de l'allemand (ou de l'alsacien) est très fortement liée à l'Alsace, et ceux qui ont grandi dans d'autres régions françaises (surtout), voire dans d'autres pays, parlent beaucoup moins bien l'allemand que les Alsaciens. À propos des Suisses, les expériences à l'étranger et dans d'autres régions contribuent à la maîtrise du français. Au contraire, les individus qui viennent de l'étranger parlent moins bien le français que les personnes ayant grandi dans la Suisse du Nord-Ouest.

Tableau 47: Régressions linéaires : Maîtrise des langues

	Maîtrise de la langue de la communauté linguistique voisine (français ou allemand)		Maîtrise de l'anglais	
	B	Bêta (Coefficients standardisés)	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	0,49	***	0,57	***
25-44 ans	-0,03	-,05	0,06	,1***
65 ans et plus	-0,01	-,02	-0,17	-,26***
Homme	-0,06	-,1***	-0,02	-,03
Personne seule	-0,05	-,07*	-0,02	-,03
Famille monoparentale	0,01	,01	-0,01	-,01
En couple, sans enfant	-0,05	-,08*	-0,06	-,09***
Bas revenus	0,01	,01	-0,09	-,14***
Revenus élevés	0,09	,15***	0,09	,16***
Pas de formation post-obligatoire	-0,08	-,07*	-0,14	-,18***
Formation de niveau tertiaire	0,01	,02	0,1	,18***
Actifs	-0,01	-,01	-0,04	-,07*
A déjà vécu plus de 6 mois à l'étranger	0,13	,21***	0,15	,26***
A déjà vécu plus de 6 mois dans une autre région	0,08	,13***	-	-
Lieu de l'enfance : national (hors local)	-0,09	-,11***	-	-
Lieu de l'enfance : dans un des pays frontaliers	-0,04	-,03	-	-
Lieu de l'enfance : dans le reste de l'Europe ou du monde	-0,23	-,19***	-	-
	Effectifs : 1 465 ; R ² = ,108 ; Sig. = ,000		Effectifs : 1 532 ; R ² = ,334 ; Sig. = ,000	

4.1 LA LANGUE DANS LE QUOTIDIEN

Après avoir dressé le bilan des compétences linguistiques des habitants de la région, examinons le lien entre la langue et les pratiques du quotidien. Parmi les Français, nous ne l'avons pas mentionné auparavant, les frontaliers parlent clairement mieux l'allemand ou le dialecte que les non-frontaliers. Cela semble logique puisqu'ils travaillent tous dans une région germanophone. Est-ce cependant une condition *sine qua non* pour trouver un emploi en Suisse ou en Allemagne ? Pas nécessairement. Nicole explique qu'elle ne parlait pas très bien l'allemand ni le suisse-allemand quand elle a commencé à travailler dans la vente. Le fort besoin de main-d'œuvre fait que les entreprises suisses accept(ai)ent d'engager également des individus ayant des connaissances limitées de l'allemand. D'un point de vue quantitatif, cela se vérifie puisque moins de

40 % des frontaliers de notre échantillon parlent très bien l'allemand et 17 % ne le parlent que peu, voire pas du tout. Des connaissances intermédiaires semblent donc souvent suffire, d'autant plus que les frontaliers peuvent l'apprendre ou le perfectionner sur le tas. Quentin explique qu'il a été un peu plus difficile pour lui de trouver un poste, mais cela ne l'a pas empêché d'être engagé finalement. L'importance de l'anglais dans son entreprise lui permet de s'en sortir. Plusieurs enquêtés travaillant dans les firmes pharmaceutiques décrivent également l'anglais comme une langue de travail importante, notamment pour les postes de cadres. Pour les frontaliers qui ne parlent pas l'allemand, l'anglais semble pouvoir le remplacer dans une certaine mesure. Seuls 2,3 % des frontaliers ont de faibles compétences dans les deux langues ; ceux des 15 % de frontaliers qui ne parlent pas l'allemand parlent bien voire très bien l'anglais.

On va dire un petit peu. Ça a posé un petit peu de problèmes, ça a fermé certaines portes, dans certaines entreprises, où la plupart des gens étaient Suisses-allemands, où la langue principale était l'allemand. Mais étant donné qu'il y a beaucoup d'entreprises internationales, la langue la plupart du temps, c'est l'anglais. Donc ça, ça a pas posé de problèmes de ce côté-là. On va dire, que ça a fermé 40-30% des portes. Mais il y a assez. Le marché de l'emploi à Bâle est assez dynamique. Il y a assez d'offres pour justement passer outre ce problème et trouver quelque chose. (Quentin, 30 ans, Sierentz (FR), frontalier)

Les Français frontaliers et non frontaliers mentionnent quasiment tous des proches qui ne parlent quasiment pas l'allemand, mais qui ont fait toute leur carrière en Suisse. Dans certains domaines, notamment les travaux manuels ou à la chaîne, il n'est pas nécessaire de maîtriser l'allemand. Par ailleurs, le nombre élevé de travailleurs frontaliers français dans certaines entreprises fait qu'il est possible d'avoir une vie sociale active sur le lieu de travail, tout en ne parlant que le français. Néanmoins, plusieurs individus parlent d'une sorte de «plafond de verre» pour les frontaliers français ; les postes les plus hauts seraient réservés aux Suisses, voire aux Allemands, en raison de leur meilleure maîtrise de l'allemand (nos données ne nous permettent pas de le vérifier quantitativement). On observe toutefois que les frontaliers allemands sont proportionnellement plus nombreux à travailler dans des secteurs de pointe (40 % contre 24 % des Français), et qu'ils sont moins nombreux à n'être que peu ou pas qualifiés (29 % contre 35 % des frontaliers français) (J. Beck et Rihm, 2011). D'une manière générale, la maîtrise des langues étrangères a une valeur économique : savoir l'anglais, le français ou l'allemand a des incidences positives sur l'employabilité et sur les revenus (Grin, 2001, 2002).

Nos résultats sont à mettre en perspective avec ceux de Beck et Rihm (2011), qui se sont penchés sur le lien entre les compétences linguistiques des Français (Bas-Rhin et Haut-Rhin) et le travail frontalier afin d'esquisser des tendances futures. Sans disposer d'informations directes sur le niveau de langue, ils observent plusieurs tendances relatives au travail frontalier dans la région (Haut-Rhin et

Bas-Rhin): 1) en direction de l'Allemagne, le nombre de travailleurs frontaliers diminue et il s'agit de travailleurs âgés; 2) en direction de la Suisse, le nombre de travailleurs allemands a presque doublé entre 1999 et 2011; 3) en direction de la Suisse, le nombre de travailleurs frontaliers français a quant à lui stagné durant cette même période. Ces tendances illustreraient un besoin accru de travailleurs maîtrisant l'allemand (ou le dialecte). Ils expliquent par ailleurs que les branches et les postes qui nécessitent peu de connaissances de l'allemand sont amenés à perdre de l'importance dans le futur, ce qui représente un fort risque pour les frontaliers français et pour toute la région française, très dépendante économiquement de la Suisse. Actuellement, près de la moitié des frontaliers français travaillent dans ce type d'emploi.

Le contact avec des Français sur le lieu de travail aurait-il une incidence sur la maîtrise de cette langue pour les Allemands? Dans le cadre d'une analyse bivariée, il semble que seuls 23% des frontaliers allemands n'ont aucune connaissance du français contre 40 à 45% du reste de la population. Cependant, si l'on intègre d'autres variables (sociodémographiques, parcours de mobilité), l'effet disparaît. Il est donc difficile de dire si le contact avec des frontaliers français contribue effectivement à l'acquisition des connaissances de base ou si ces connaissances de base étaient acquises avant l'engagement des intéressés par des firmes suisses. On peut également faire l'hypothèse que ces connaissances sont valorisées par les entreprises afin de favoriser un environnement de travail plurilingue et pluriculturel.

À propos des autres pratiques du quotidien réalisées dans le ou les pays voisins où une langue différente est parlée, la maîtrise de la langue en question a souvent une influence sur la fréquence desdites pratiques (Paasi et Prokkola, 2008; Spierings et van der Velde, 2013), même si la langue agit différemment selon les activités observées: si, pour faire des achats, l'obstacle peut paraître surmontable, pour certains loisirs et pour les relations sociales, il l'est moins.

Dans l'enquête qualitative, Nicole relève que son manque de maîtrise de l'allemand et du suisse-allemand est problématique pour certaines activités culturelles (théâtre, expositions, cinéma). Pour elle, il s'agit d'un frein à l'intégration dans la vie de l'agglomération, car elle a le sentiment de passer à côté de certaines nuances faisant la richesse d'une culture. Sur des aspects plus pratiques, le manque de connaissances linguistiques peut aussi être problématique. Karim, lors de l'achat de matériel bien spécifique en Allemagne, explique qu'il n'a pas pu se faire comprendre et a dû repartir sans ce qu'il était venu acheter. À un autre moment, il déclare néanmoins que pour les achats du quotidien, lorsqu'il n'a pas besoin d'un conseil spécialisé, il s'en sort tout à fait.

Parce que quand on va dans des trucs culturels, c'est assez difficile de s'exprimer. Il y a certains musées, où ce n'est même pas traduit. Et on a

pas encore, et moi j'ai pas de... le schwyzerdutsch je le parle pas vraiment parfaitement donc voilà... j'ai du mal à... on a quand même cette barrière culturelle, quoi. On a du mal à intégrer [...]. (Nicole, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Dans ce magasin, par exemple, j'ai des fois cherché des gens qui parlaient français, et j'ai trouvé personne. J'ai demandé aux vendeuses, j'ai demandé à tout le monde, j'ai trouvé personne [...]. Parce que j'avais quelque chose de précis à demander et je pouvais pas juste donner un nom, il fallait que j'explique, je veux ça, comme ça, comme ça. Il fallait que quelqu'un me comprenne. Je suis retourné bredouille. Il y a une barrière là. Un problème par rapport à la langue. Se déplacer jusque là-bas, ne pas pouvoir exprimer ce qu'on veut acheter, et rentrer chez soi parce que je trouve aucun Allemand qui parle français, c'est dur. (Karim, 54 ans, Bartenheim (FR), actif non frontalier)

Ces éléments se retrouvent dans la partie quantitative puisque, effectivement, la maîtrise de la langue de la communauté linguistique voisine a une influence sur la fréquence des activités qui y sont réalisées¹⁵⁴. Les Suisses et les Allemands maîtrisant mieux le français se rendent davantage dans l'Hexagone pour leurs loisirs ou pour leurs achats. De même, les Français qui maîtrisent l'allemand, frontaliers ou non, se rendent plus fréquemment en Allemagne et en Suisse au quotidien.

Une dimension du mode de vie qui est fortement liée à la question linguistique est celle des réseaux sociaux. Maîtriser une langue commune est quasiment indispensable pour créer des liens avec des individus vivant de l'autre côté de la frontière. Même si, comme l'explique Julien, il est toujours possible de «*s'en sortir avec le langage des signes en complément*» ; l'amplitude des sujets de discussion est toutefois limitée. Il est aussi possible d'avoir des amis de l'autre côté de la frontière qui parlent la langue de l'individu en question (notamment des compatriotes). Toujours est-il que la langue est un puissant déterminant des relations sociales. Si les Français qui n'ont que peu ou pas de connaissances de l'allemand ou du suisse-allemand sont 10% à avoir des amis qui résident de l'autre côté de la frontière, ils sont près de quatre fois plus parmi ceux qui le parlent très bien (tableau 48). Parmi les Suisses et les Allemands, la connaissance du français n'a pas véritablement d'influence sur la probabilité d'avoir des amis vivant en France : très peu d'entre eux ont des amis très importants vivant en France, ce qui limite considérablement la taille des effectifs. En revanche, les Allemands et les Suisses qui parlent mieux le français s'y rendent plus fréquemment pour y rencontrer des amis ou des proches. De même, les Français qui parlent l'allemand ou le suisse-allemand vont plus souvent dans les deux pays voisins pour ces raisons.

¹⁵⁴ Pour cette mesure, des modèles de régression linéaire (non représentés) intégrant les variables sociodémographiques classiques, le statut de frontalier (en Allemagne et en France) et la maîtrise de langue ont été utilisés.

Tableau 48: Présence de meilleurs amis résidant de l'autre côté de la frontière, selon le niveau d'allemand/dialecte (Français uniquement)

	Pas de connaissances	Mauvais	Bon	Très bon
N'a pas d'amis de l'autre côté de la frontière	94 %	88 %	82 %	63 %
A au moins un ami de l'autre côté de la frontière	6 %	12 %	18 %	37 %
	100 %	100 %	100 %	100 %
Effectifs: 444; $\chi^2 = 31,4$; V. = ,27; Sig. = ,000				

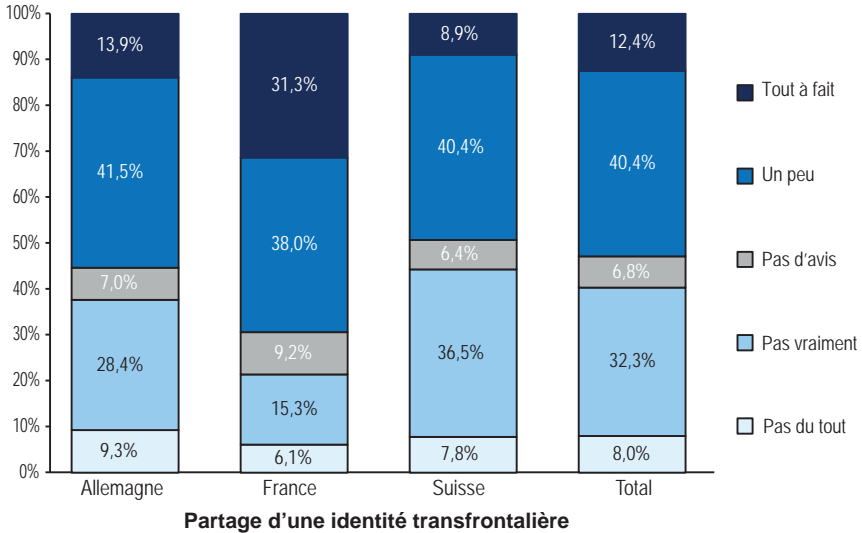
La langue apparaît donc logiquement comme un facteur très important dans les relations sociales et contribue à la plus grande force des liens entre les Allemands et les Suisses. Même si, lorsque les Français parlent bien voire très bien l'allemand, les contacts se font plus fréquents. En outre, le manque de connaissance du français par les Allemands contribue à ce que les liens (sociaux) entre ces deux pays soient relativement faibles.

4.2 LA LANGUE, UN ASPECT INDISSOCIABLE DES LIENS AFFECTIFS ET IDENTITAIRES AVEC L'AGGLOMÉRATION ?

Si la maîtrise des langues exerce une influence sur les pratiques du quotidien, elle en a également une sur les liens affectifs tels que l'attachement à l'agglomération transfrontalière ou le partage d'une identité transfrontalière. Dans les entretiens, si la plupart des individus rencontrés se sont déclarés attachés à l'agglomération, peu sont allés jusqu'à dire qu'ils partageaient une identité transfrontalière (figure 59). La langue a souvent été avancée comme une raison à cela par les Français, qui se sentent différents de leurs voisins germaniques en termes linguistiques et culturels, malgré leurs racines alsaciennes. La question de l'identité est souvent associée au partage d'une langue commune. Dans l'agglomération transfrontalière, l'appartenance à une aire culturelle et linguistique commune aux trois pays (alémanique) est un des éléments participant au partage d'une identité commune (Susanne Eder et Sandtner, 2002). Cependant, si le terme identité est trop fort pour certains individus rencontrés, un intérêt commun à collaborer, une destinée commune ou des similitudes entre les trois régions sont en revanche largement reconnus.

Alors que près de trois quarts des habitants de l'agglomération trinationale déclarent y être attachés (voir chapitre V, section 6), seule une petite majorité des enquêtés partagent une identité commune (40,4% un peu et 12,4% tout à fait). Les pratiques de tous les jours, notamment les référents culturels, les modes de pensée ou d'organisation propres à chaque pays, sont trop différentes pour que l'on puisse parler véritablement d'identité commune selon Julien ou Karim; il en va de même avec le manque de connaissances mutuelles.

Figure 59: Identité transfrontalière, selon le pays de résidence



Effectifs: 1584, $\chi^2=83,14$, $V=.16$, $\text{Sig.}=.000$

Après une identité commune, avec les Bâlois? Je pense pas. Déjà que la langue est différente. Je me sentirais peut-être plus près des Romands, sans les connaître, parce que déjà ils parlent français. Et les Bâlois, j'imagine qu'ils sont plus proches des Allemands, du côté allemand quoi, que du côté français. On en voit rarement venir à Saint-Louis, souvent ils ne connaissent pas. Ça arrive de dire: je viens de Saint-Louis. Ah qu'est-ce que c'est? Tu vois, il y a un arrêt de tram, qui s'arrête Saint-Louis Grenze. Voilà, c'est derrière. Je pense qu'il y a beaucoup de Bâlois, qui ne connaissent pas la France, ça ne les intéresse pas. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non frontalier)

À y regarder de plus près, les Français s'identifient nettement plus que leurs voisins allemands et suisses (surtout) à l'agglomération transfrontalière. Pour ces derniers, moins de la moitié déclare partager une identité commune, hormis les Bâlois (54,5%). Ces résultats vont dans le même sens que ceux observés par Griebel (2010), où les étudiants de l'Université de Bâle sont ceux qui partagent le moins un sentiment commun [Wir-Gefühl], suivi de ceux de Fribourg-en-Brigau. À l'Université de Mulhouse, on se sent plus comme faisant partie d'un tout. Les Français, pour qui la culture alsacienne est importante, se sentent probablement plus attachés en raison de la proximité socioculturelle et linguistique entre les trois régions et des forts liens fonctionnels à Bâle (voir chapitre précédent).

Cela signifierait-il que les Français qui ne parlent pas l'allemand ou le dialecte ne peuvent pas s'identifier à l'agglomération transfrontalière ? Le même raisonnement s'applique-t-il aux Suisses et aux Allemands ? La maîtrise du français est-elle nécessaire ? Pour les Français, la maîtrise de l'allemand et/ou du dialecte contribue fortement au sentiment d'appartenance à l'agglomération transfrontalière. Pour les Français, la langue est un fort marqueur d'identité. En revanche, les Allemands qui ne parlent pas le français ne se sentent pas moins faire partie d'un espace commun. Ce constat va dans le sens de ce qui a déjà été dit dans les chapitres précédents : la France est une partie très secondaire de l'agglomération dans le mode de vie des Allemands. Cela ne signifie pas pour autant que la langue n'a pas d'importance pour la construction d'une identité transfrontalière : les Allemands qui maîtrisent le dialecte alémanique local (dans ses variantes badoises ou bâloises) partagent davantage une identité commune. Dans la partie suisse, la diffusion du dialecte étant plus importante, la question se pose différemment : néanmoins, les personnes qui parlent le dialecte et/ou le bon allemand se sentent également davantage faire partie d'un tout. Cependant, contrairement à l'Allemagne, les Suisses qui parlent le français ont une probabilité plus forte de partager une identité commune. Sur ce dernier point, nos résultats diffèrent de ceux trouvés par Eder et Sandtner (2002) qui déclarent que le bilinguisme n'a pas d'effet sur l'identification à l'agglomération, sauf en Alsace. Selon notre recherche, le bilinguisme, et non pas uniquement la maîtrise de l'allemand, participe à l'identification à l'agglomération transfrontalière.

L'âge est un autre facteur déterminant de l'identité à l'échelle de l'agglomération (tableau 49) : plus l'âge est élevé, plus l'identification à la région transfrontalière est forte¹⁵⁵. Avoir des amis de l'autre côté de la frontière favorise aussi le sentiment d'appartenance à l'agglomération. Finalement, de manière plutôt étonnante, les frontaliers ne sont pas plus nombreux en proportion à déclarer avoir une identité transfrontalière que leurs compatriotes. D'autres éléments, comme la langue par exemple pour les Français, sont largement plus déterminants.

¹⁵⁵ Les plus de 65 ans se distinguent des 45-64 ans, même si la significativité est limitée (.06).

Tableau 49: Régression linéaire : Identité transfrontalière

	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	0,42	***
Homme	0,02	,02
25-44 ans	-0,07	-,12***
65 ans et plus	0,06	,08
Personne seule	-0,01	-,01
Famille monoparentale	-0,04	-,02
En couple, sans enfant	-0,02	-,03
Pas de formation post-obligatoire	0,07	,05
Formation de niveau tertiaire	0,02	,03
Bas revenus	0,06	,08**
Revenus élevés	0,03	,05
Actifs	0,01	,01
A changé de commune de domicile lors des 5 dernières années	-0,02	-,02
Lieu de l'enfance : national (hors local)	-0,01	-,01
Lieu de l'enfance : dans un des pays frontaliers	0,08	,05
Lieu de l'enfance : dans le reste de l'Europe ou du monde	-0,03	-,02
Nombre d'amis de l'autre côté de la frontière oui/non	0,12	,13***
Fréquences des rencontres avec des amis à l'étranger	0,22	,18***
Niveau de la langue de la communauté linguistique voisine (français ou allemand)	0,09	,09**
	Effectifs : 1 406 ; R ² =,11 ; Sig. =,000	

5

DES PROJETS DE MOBILITÉ : ENTRE EXPLORATIONS ET DISPOSITIONS

Sans le présenter de cette manière, nous avons traité tout au long de cet ouvrage des accès contextuels et personnels des individus et de leurs compétences (sociales, de déplacement, sociospatiales et linguistiques), soit deux dimensions du potentiel de la mobilité. La motilité se compose d'une troisième dimension, à savoir les projets de mobilité (Kaufmann, 2002). La mobilité et son potentiel ne se limitent pas uniquement à des accessibilités ou à des compétences : il est nécessaire que les individus aient le projet d'être mobiles. Jusqu'à présent, dans les travaux sur la motilité, cette dimension a été abordée au travers de l'appropriation des modes de transport et des dispositions à la mobilité (voir chapitre I, section 2). Sans tirer un trait sur ces travaux, nous avons souhaité explorer plus finement cette dimension en lui intégrant des aspects relatifs à l'envie de connaître et de découvrir. La volonté de savoir et de connaître est en effet propre à l'homme, comme le suggérait le philosophe Aristote. Vouloir découvrir le monde et ce qui l'entoure serait la traduction spatiale de ce désir de connaissance : un besoin fondamental de la nature humaine (Hägerstrand, 1975 ; Kellerman, 2012).

Dans un autre registre, van Houtum et van der Velde (2004) montrent que l'indifférence envers les territoires situés au-delà des frontières est un puissant frein à la mobilité transfrontalière, de même que son corollaire, c'est-à-dire le manque de connaissances sur les opportunités qui s'y trouvent (Dubois et Rérat, 2012). Autrement formulé, le manque de curiosité spatiale ne suscite pas l'envie de découvrir ces territoires pourtant physiquement proches. L'indifférence, le manque de curiosité ou le manque de volonté sont également mentionnés dans les recherches sur le tourisme : tous les individus ne voient pas de la même manière l'intérêt de découvrir de nouveaux endroits (McKercher, 2009). Le troisième aspect que nous traiterons

dans cette section concerne la disposition à la mobilité résidentielle transfrontalière et la disposition à se faire soigner de l'autre côté de la frontière. Ces dispositions font partie intégrante des projets de mobilité : ils sont un marqueur fort des aspirations des individus ou de ce qu'ils sont prêts à faire au-delà des frontières nationales.

5.1 EXPLORATION ET CONNAISSANCES

La première étape de l'analyse consiste à passer en revue la conception de la curiosité spatiale ou l'appétence pour la découverte et l'exploration selon les enquêtés. Comme nous le verrons dans les paragraphes suivants, les projets d'exploration sont parfois très proches des compétences sociospatiales, c'est-à-dire de l'ouverture aux nouvelles situations et du fait de s'y sentir à l'aise.

Cependant, comme l'explique Auray : «*L'exploration n'est pas une simple norme d'ouverture attentionnelle à l'imprévu. Elle désigne une activité plus active, de rapport de l'événement perturbant en l'intégrant, en l'assimilant, en le rattachant à un état antérieur et en le rapportant à une succession d'événements et d'actions*» (2011, 330). Faisant écho à cette définition, Anja décrit des périodes d'exploration actives, conscientes et planifiées : lors de ces expériences de vie à Paris ou à Rome, chaque week-end, elle s'est attelée à l'exploration de quartiers ou de lieux spécifiques. L'idée de saisir sa chance, les opportunités qui viennent pour mettre en place des projets plaisants, en l'occurrence des voyages, est très présente dans le discours des individus, renvoyant à la description théorique d'Auray.

Si maintenant un de mes partenaires commerciaux vient et me dit : tu dois vite aller à New York ou ailleurs pour deux semaines, j'y vais tout de suite. Parce que c'est un challenge, quelque chose de nouveau. Naturellement tu dois d'abord un peu t'organiser afin de pouvoir y aller, mais quand tu as une possibilité pareille, il faut la prendre, ça élargit l'horizon. (Eric, 53 ans, Reinach (CH), extrait traduit de l'allemand)

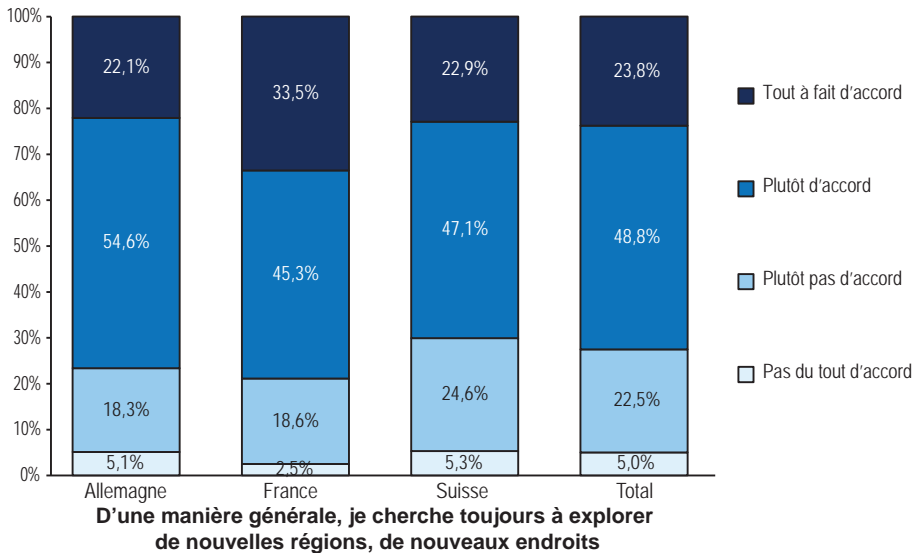
L'envie de découvrir renvoie ainsi aux compétences sociospatiales discutées auparavant. Dans le discours des individus (entretiens), la curiosité spatiale se mêle allégrement aux éléments relatifs au fait d'être à l'aise dans l'espace ou aux capacités d'adaptation. Les individus rencontrés qui sont curieux le sont parce qu'ils se sentent à l'aise dans différents endroits et sont capables de s'adapter. Cet attrait pour la nouveauté se traduit par ailleurs dans divers aspects de leur quotidien. Anja illustre une approche différente de la curiosité spatiale, puisque cette exploration *in situ* se voit accompagnée d'une curiosité plus «intellectuelle», à travers l'apprentissage de connaissances en lien avec l'espace exploré, avant et même après l'exploration. Cette dernière s'apparente ici à une stimulation intellectuelle et répond à l'un de ses besoins, à savoir son appétit pour de nouvelles connaissances.

Typiquement, nous avons fait récemment une excursion à Saint-Pétersbourg. J'ai donc commencé à apprendre le russe. La plupart du temps, je dévalise la

bibliothèque, je regarde dans les guides de voyage, ce qu'il y a en matière de littérature, de récits de voyages ou d'histoire sur la ville. Et après je lis. La langue, je ne l'apprends pas à chaque fois que je vais à l'étranger. Surtout depuis la fin de mes études, j'ai plus de temps pour lire. Je lis et j'assimile tant des connaissances à la fois littéraires qu'historico-culturelles à travers mes lectures. Je regarde encore parfois des émissions. Ça je le fais toujours quand je pars en vacances, comme ça j'acquiers à chaque fois de nouvelles connaissances. Juste maintenant, j'étais à New York, et je suis toujours en train d'y «travailler». Ça a souvent aussi des effets après. En fait, avec mes lectures, je suis presque occupée pendant la moitié de l'année avec les voyages. (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Dans notre enquête quantitative, un peu plus de 70 % des individus déclarent aimer explorer et découvrir de nouveaux endroits (figure 60). Les Français semblent être les plus explorateurs et les Suisses le moins. Il est difficile d'expliquer précisément ces résultats : ces différences renvoient probablement à des éléments d'ordre culturel. Dans les enquêtes européennes, les Suisses, au contraire, font partie des Européens qui voyagent le plus : bien plus que les Allemands et que les Français¹⁵⁶.

Figure 60 : Envie d'explorer de nouveaux endroits, selon le pays de résidence



Effectifs: 1590; Sig.=,003; V.=,078

¹⁵⁶ Eurostat 2015, http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Tourism_statistics/fr, consulté le 13.01.2017.

Dans la littérature sur les voyages, sur le tourisme et sur les frontières, la question du manque d'intérêt pour expliquer l'absence de déplacements est récurrente. Une partie de la population n'éprouve pas le besoin de voyager. À l'aune de notre approche, on peut dire que ces personnes ont une (très) faible curiosité spatiale. Dans une recherche menée à Hong Kong, McKercher (2009) relève que le manque d'intérêt est la barrière principale à la pratique du tourisme : deux tiers des individus n'ayant pas voyagé au cours d'une année donnée ont déclaré que voyager n'était pas voire pas du tout important. En Suisse, seuls 10 % des personnes n'ayant pas fait de tels déplacements l'expliquent par un manque d'intérêt. Le manque de ressources financières ou le manque de temps (en raison d'obligations professionnelles notamment) sont les raisons les plus invoquées (Beiger et Laesser, 2005). Eurostat¹⁵⁷ s'est aussi penché sur la question : en Allemagne, ceux qui n'ont pas voyagé invoquent avant tout le manque d'intérêt (41,4 %), il s'agit d'ailleurs de la raison la plus importante (devant les aspects financiers et de santé) ; en France, le manque d'intérêt joue un rôle pour 13,3 % des non-voyageurs. La moyenne européenne s'élève à 18,4 % pour ce motif, mais les raisons financières sont largement placées en tête par l'ensemble des Européens qui ne voyagent pas (52,8 %). Il faut toutefois relever que la part des non-voyageurs varie grandement selon les pays : en France et en Allemagne, environ 25 % de la population ne part pas en vacances contre 40 % à l'échelle européenne, ce qui a bien sûr une influence sur ces résultats.

Revenant à notre propre enquête, on constate que certains facteurs sociodémographiques relatifs aux expériences de mobilité semblent avoir une influence sur la curiosité spatiale. L'envie d'explorer le monde est notamment liée à l'âge. Les personnes de plus de 65 ans déclarent moins souvent chercher à explorer de nouvelles régions et de nouveaux endroits. Cette attitude est en accord avec le constat de compétences physiques et autres qui déclinent avec l'âge. Il faut relever que les 25-44 ans qui pourtant n'étaient pas les plus à l'aise dans des situations nouvelles, ne se distinguent statistiquement parlant pas des 45-64 ans : ils ont aussi envie de découvrir le monde et de cette manière probablement de développer leurs compétences sociospatiales. Peu d'autres variables sociodémographiques ont une influence déterminante. Relevons que les couples sans enfant sont plus attirés par ces nouvelles expériences ; être à deux est parfois plus agréable pour découvrir de nouvelles choses, ce qui permet aussi de se motiver mutuellement, et le fait de ne pas avoir d'enfant donne bien sûr une plus grande liberté. Durant les entretiens, Nicolas, peu enclin à la découverte, explique se sentir beaucoup plus à l'aise dès qu'il est accompagné de sa partenaire ou de ses amis. Aurélie, quant à elle, évoque le fait de ne pas avoir de charges familiales pour partir le plus souvent possible en vacances ou en week-end. Les autres

¹⁵⁷ Eurostat 2016 http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Tourism_statistics_-_participation_in_tourism, consulté le 09.09.2016.

variables testées et ayant une influence sont, dans une large mesure, similaires à celles observées pour les compétences sociospatiales. Les personnes qui maîtrisent bien les langues ont une plus grande curiosité spatiale. Concernant les expériences de mobilité, il existe un lien positif et significatif entre le fait d'avoir habité dans une autre région que l'agglomération bâloise et l'envie de découvrir le monde. Là encore, les expériences passées de mobilité et de confrontation à d'autres environnements nourrissent le désir de découvrir de nouveaux espaces. Finalement, les personnes qui préféreraient vivre dans le centre-ville d'une métropole sont celles qui ont le plus grand appétit de découverte. La curiosité spatiale renvoie dans une certaine mesure aux caractéristiques recherchées de l'urbanité, à savoir la diversité, la quantité d'opportunités ou la sérendipité.

5.1.1 Exploration de l'agglomération transfrontalière

Si la section précédente était consacrée à l'exploration en général, les paragraphes qui suivent sont consacrés plus spécifiquement à la volonté de découvrir davantage les opportunités offertes par l'agglomération transfrontalière en termes de restaurants, de magasins ou encore de musées. La curiosité spatiale manifestée pour l'agglomération transfrontalière, les lieux, les habitants ou la culture des pays voisins est une manière de mesurer l'indifférence individuelle pour « l'autre côté », souvent caractéristique des relations transfrontalières. Relevons tout d'abord que ces deux types d'exploration sont statistiquement fortement liés ; les personnes avides de nouvelles découvertes sont aussi celles qui ont le plus envie de découvrir leur espace de vie, à savoir l'agglomération transfrontalière.

Dans les recherches sur les frontières, la question de l'indifférence est mise en avant : elle ne renvoie pas uniquement à un manque de connaissance, mais également au fait que les individus ne considèrent tout simplement pas la possibilité de traverser la frontière (Szytniewski, 2016). On observe dans la plupart des agglomérations transfrontalières des niveaux de mobilité à travers les frontières plutôt bas, alors que dans bien des cas, l'endroit le plus près pour aller au cinéma, faire ses courses voire trouver un travail se trouve de l'autre côté de la frontière (Strüver, 2005). Ainsi, à la frontière entre les États-Unis et le Mexique, Macias (2010) relève que les Américains résidant dans la région sont en grande partie indifférents à ce qu'il se passe chez leurs voisins mexicains, et bon nombre ne s'y sont jamais rendus, alors que les Mexicains, bien qu'il soit difficile pour eux d'obtenir un visa, montrent un intérêt beaucoup plus grand pour le franchissement de la frontière. Cet exemple illustre bien les intérêts asymétriques que l'on peut trouver dans deux régions voisines en matière de visite. Van Houtum et van der Velde (2004) décrivent un seuil (*threshold of indifference*) qu'il faudrait franchir pour prendre conscience de l'existence d'opportunités intéressantes au-delà de la frontière. Cette idée se retrouve bien dans les entretiens : ce premier pas à travers la frontière ne se fait pas naturellement, il « coûte » davantage qu'un pas en direction

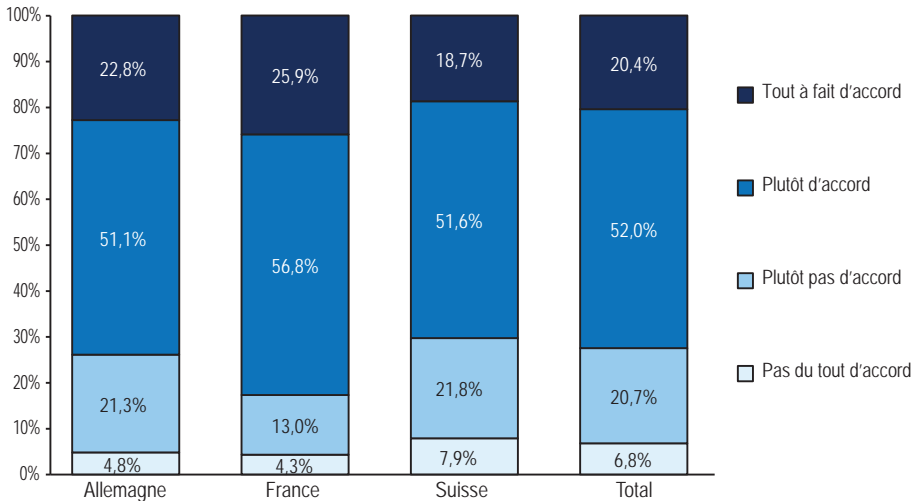
de son pays de résidence, mais une fois effectué, il élargit le champ des possibles de manière importante pour certains.

Ça fait 25 ans que j'habite là. 26 ans. J'ai presque découvert les frontières [les territoires au-delà de la frontière] il y a dix ans. Avant ça n'existait presque pas. À part, occasionnellement, le Carnaval de Bâle, quand on était petit. Un peu de shopping. On avait pas vraiment le réflexe, alors que mes parents habitaient tout près de la frontière et ici il y a une passerelle pour aller en Allemagne. [...] À partir de 20 ans, je commençais à sortir à Bâle, découvrir, parler à des gens, parler aux Suisses, faire des connexions et ça a toujours été super intéressant. Ils ont des choses qu'on a pas chez nous. Des lieux de fêtes, de rencontre, de machins, des concerts, qui sont vraiment de grande ampleur, avec des groupes internationaux qui passent. Et ça avant, on ne savait même pas. C'est en train de changer, mais il y a peu de pubs; des Suisses pour les Français. On a découvert le pays, qu'on pouvait y aller. Enfin, qu'il y avait des choses intéressantes de l'autre côté de la frontière, avant on savait bien sûr que c'était là, mais... il y avait presque pas d'intérêt. On était là, à Saint-Louis. J'irai faire mes études à Strasbourg, peut-être à Paris, on reste en France, et le reste... c'est des germanophones, c'est pas notre problème. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non frontalier)

L'extrait de Julien met bien en lumière ce phénomène, puisqu'il déclare avoir vécu toute son enfance et toute son adolescence sans véritablement se rendre compte qu'à cinq minutes à vélo de chez lui se trouvaient deux autres pays et surtout une grande ville, avec son lot d'expériences et d'opportunités particulièrement attractives. Par ailleurs, il déclare à un autre moment de l'entretien que beaucoup de ses amis n'ont pas franchi ce pas en direction de la frontière et se limitent aux opportunités présentes sur le sol français. Si Julien connaît aussi bien la région trinationale, c'est que lors de son entrée dans la vie d'adulte ou de préadulte, il s'est « socialisé » à l'agglomération transfrontalière, en la visitant de fond en comble. En skateboard, en rollers ou à vélo, il a parcouru toute la région bâloise à la recherche de « spots ». Son exploration intensive et sa curiosité lui ont permis d'acquérir de très bonnes connaissances de toute la région et d'autres villes suisses.

Plus de 70% des habitants de l'agglomération déclarent avoir envie, voire très envie (20%), d'explorer davantage les opportunités de la région trinationale de Bâle (figure 61). D'un point de vue politique, ce résultat semble très réjouissant: l'indifférence pour le ou les pays voisins, souvent observée dans les territoires frontaliers, ne semble concerner qu'une petite partie des individus. Malgré la présence de frontières, il existe une réelle volonté de les dépasser pour découvrir l'agglomération dans son ensemble. Quant à savoir si ces bonnes dispositions se transforment en mobilités effectives, il s'agit là d'une autre question. Relevons que

Figure 61 : Envie d'explorer l'agglomération transfrontalière, selon le pays de résidence



J'aimerais explorer davantage les opportunités (musées, restaurants, magasins, etc.) de la région trinationale de Bâle

Effectifs: 1591; Sig.=,01; V.=,073

ce sont les Français, suivis des Allemands, qui déclarent le plus souvent vouloir découvrir davantage la région transfrontalière.

Une analyse croisée montre que la majorité des personnes ne souhaitant pas explorer davantage l'agglomération transfrontalière en ont de mauvaises connaissances. Il s'agit pour la plupart de personnes n'aimant pas explorer de manière générale les espaces nouveaux. Cependant, une partie d'entre elles sont plutôt des explorateurs, et c'est seulement envers l'agglomération transfrontalière qu'ils font preuve d'indifférence. Christian, rencontré durant la phase qualitative, pourrait faire partie de ceux-ci, dans la mesure où il ne prend pas véritablement en compte ce qu'il se passe de l'autre côté de la frontière et se dit pratiquement exclusivement tourné vers la Suisse.

Dans l'exemple ci-dessous, Nicolas est à la fois peu à l'aise, peu explorateur et manque de motivation, ce qui contribue à une certaine posture d'indifférence vis-à-vis de l'agglomération transfrontalière. Même s'il sait qu'il existe de nombreuses opportunités intéressantes de l'autre côté de la frontière, il n'a pas entièrement dépassé ce « seuil de l'indifférence », du moins pas activement. Il ressort de l'analyse des pratiques de mobilités transfrontalières effectives et des perceptions de la frontière qu'en général, un déplacement transfrontalier « coûte » plus qu'un simple déplacement à l'intérieur des frontières nationales (en termes de temps, de motivation ou de facilité). D'un point de vue quantitatif, le temps à disposition, notamment

chez les non-actifs, augmente la volonté de la découverte de l'agglomération. En Allemagne et en France, ces derniers pratiquent de manière plutôt intensive le territoire de l'agglomération transfrontalière.

Culturellement parlant, il y a une mine d'informations et de choses à connaître du côté de Bâle, sur l'histoire, et pour l'instant je ne m'y suis pas assez intéressé. Manque d'implications, de... motivation, même si à la limite je serais motivé de le faire. C'est un manque de prise en main. Il faut juste se prendre en main et découvrir un petit peu. Mais c'est comme tout, c'est comme découvrir ce qu'il y a en France ou dans le reste du monde. Là, ce qui est dommage, c'est que c'est juste à côté. Et qu'à mon avis, je connais le minimum syndical, de ce qu'il faut connaître de la région. Et il y aurait moyen d'approfondir largement, et ça, c'est un truc que je regrette, et faudrait qu'un jour, que je fasse un peu mieux... (Nicolas, 28 ans, Saint-Louis (FR), actif non frontalier)

Quels sont les autres éléments qui motivent les individus à découvrir l'agglomération? Mis à part l'âge et le revenu, les autres caractéristiques ont peu d'influence sur la curiosité vis-à-vis de l'agglomération (tableau 50). Si les plus âgés se montrent moins intéressés à découvrir l'agglomération, il ne s'agit *a priori* pas d'un désintéret pour l'agglomération – les personnes âgées sont particulièrement attachées à l'agglomération transfrontalière –, mais plutôt d'une propension à l'exploration moins grande en raison de leur âge. Par ailleurs, les personnes ayant de bas revenus sont plus intéressées par la découverte de l'agglomération transfrontalière. Un raisonnement économique pourrait expliquer ce résultat: mieux connaître l'agglomération peut permettre de trouver des biens ou des activités de loisirs à meilleur marché (ou plus diverses et à un meilleur prix) dans un des pays voisins. Les autres variables ayant un effet sur la volonté de découvrir l'agglomération sont les expériences de mobilité (avoir déjà vécu à l'étranger), la maîtrise de la langue de la communauté linguistique voisine (Sig. =,06) et la préférence pour les milieux urbains denses (comme pour l'exploration générale). Le fait d'avoir changé de commune de domicile exerce aussi une influence positive: les nouveaux venus sont plus motivés par la découverte de la région¹⁵⁸. Quant aux différences entre frontaliers et non-frontaliers, elles ne sont pas significatives en France. En Allemagne, les frontaliers sont moins intéressés par l'exploration de l'agglomération transfrontalière que les non-frontaliers. Les frontaliers allemands se distinguent également par des pratiques de mobilité transfrontalière relativement faibles en comparaison de leurs compatriotes non frontaliers et, surtout, des frontaliers français. Relevons finalement que les modèles utilisés sont meilleurs pour expliquer de manière générale la curiosité spatiale que la volonté de découvrir l'agglomération: les barrières mentales, non modélisées, jouent très probablement sur ces différences.

¹⁵⁸ Dans le modèle de régression linéaire, la significativité est limitée, mais elle est meilleure lorsque mesurée de manière bivariée.

Tableau 50: Régressions linéaires: Envie d'explorer (de nouveaux endroits et l'agglomération transfrontalière)

	Exploration de nouveaux endroits		Exploration de l'agglomération transfrontalière	
	B	Bêta (Coefficients standardisés)	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	0,64	***	0,72	***
25-44 ans	-0,02	-,03	0,02	,03
65 ans et plus	-0,14	-,2***	-0,07	-,10*
Homme	0,02	,03	-0,05	-,08**
Personne seule	-0,01	-,02	-0,03	-,04
Famille monoparentale	-0,01	-,01	-0,01	-,01
En couple, sans enfant	0,04	,07*	-0,01	-,01
Bas revenus	0,05	,07*	0,04	,06*
Revenus élevés	0,02	,02	0,02	,03
Pas de formation post-obligatoire	-0,05	-,04	-0,05	-,04
Formation de niveau tertiaire	0,02	,03	0,01	,02
Actif	-0,06	-,1*	-0,05	-,08*
A déjà vécu plus de 6 mois à l'étranger	0,01	,02	0,06	,09**
A déjà vécu plus de 6 mois dans une autre région	0,04	,06*	0,02	,03
A changé de commune de domicile lors des 5 dernières années	0,01	,02	0,04	,05
Anglais: Niveau	0,08	,07*	0,01	,01
Niveau de la langue de la communauté linguistique voisine (français ou allemand)	0,08	,08**	0,05	,05
Préférences résidentielles: Un quartier extérieur ou la périphérie d'une grande ville	-0,04	-,05	-0,07	-,09*
Préférences résidentielles: Une petite ou moyenne ville	-0,08	-,12**	-0,06	-,09
Préférences résidentielles: Un village proche de la ville	-0,06	-,09*	-0,10	-,17
Préférences résidentielles: Un village à la campagne	-0,07	-,07*	-0,15	-,14
	Effectifs: 1 476; R ² =,053; Sig. =,000		Effectifs: 1 476; R ² =,046; Sig. =,000	

5.1.2 Connaissances locales

Les connaissances locales sont liées à l'exploration, à la curiosité spatiale et à la mise en place de projets de mobilité. Ce lien de l'exploration vers le savoir s'apparente à une augmentation d'un capital spatial, non pas dans le sens d'une transférabilité des connaissances, des expériences d'une ville vers une autre, mais bien d'informations spécifiques à un terrain, en l'occurrence l'agglomération transfrontalière de Bâle. Ces informations peuvent concerner les opportunités matérielles – découvrir les

«bons plans» –, les manières de faire, les connaissances culturelles ou factuelles sur la région ou encore la maîtrise des différentes alternatives de transport, etc., et sont constitutives de l'identité locale (de Fátima Amante, 2013). Les connaissances acquises par Julien contribuent à son sentiment de faire partie d'un tout. Pour lui, Huningue, la commune où il habite, les villages environnants, Weil am Rhein de l'autre côté du Rhin et Bâle forment son «terrain de jeu». De manière quantitative, ce lien se vérifie : connaissances et identité transfrontalière vont de pair¹⁵⁹.

On peut également considérer le lien entre l'exploration et les connaissances dans l'autre direction, c'est-à-dire que la mise en place de projets de mobilité et de l'envie d'explorer se fonderait sur des connaissances préalables, même s'il s'agit d'idées floues ou d'informations lacunaires. Plusieurs recherches ont mis en lumière le fait que le manque d'informations limite *de facto* la mise en place de projets de mobilité. Dans le domaine du tourisme, la plupart des études soulignent que le manque d'informations est un obstacle à la mobilité (Fleischer et Pizam, 2002 ; Nyaupane, Morais et Graefe, 2004). Dans un autre domaine, le British Council relève également que seuls 24% des étudiants britanniques considèrent avoir suffisamment d'informations sur les possibilités d'échanges et d'études à l'étranger pour faire un choix éclairé sur la question¹⁶⁰. Ce manque d'informations les retient dans une large mesure de s'engager dans une telle expérience. Plus spécifiquement liée à la frontière, la question du manque d'informations sur les possibilités situées dans le pays voisin est fréquemment mentionnée comme un obstacle à la mobilité. Les travaux menés sur l'*(un)familiarity*, que nous avons déjà mentionnés à plusieurs reprises, combinent justement les questions d'information, d'attraction – l'envie d'explorer – et de compétences sociospatiales, à savoir le fait d'être à l'aise de l'autre côté de la frontière (Spierings et van der Velde, 2013). Dans une recherche sur les pratiques transfrontalières des Français dans l'Arc jurassien, les enquêtés déclarent qu'ils connaissent mal ce qu'il se passe de l'autre côté de la frontière, notamment les événements ponctuels (culture, sports, fêtes populaires, etc.) et qu'avec plus d'informations, ils se rendraient davantage en Suisse (Dubois et Rérat, 2012).

En lien avec la connaissance du ou des pays voisins, l'intérêt pour l'actualité régionale est plutôt faible parmi les enquêtés rencontrés lors de la phase qualitative. L'essentiel de l'actualité suivie par les habitants de la région renvoie plus au niveau national qu'à ce qu'il se passe juste de l'autre côté de la frontière. L'impression qui se dégage des entretiens, c'est que l'intérêt (et la connaissance) n'est pas le même en direction de tous les pays. Les Suisses suivraient davantage ce qu'il se passe en Allemagne par proximité culturelle et les Français, davantage ce qu'il se passe en

¹⁵⁹ Il s'agit du même modèle de régression linéaire que celui utilisé pour l'identification à l'agglomération transfrontalière (voir section 4.2 de ce chapitre), auquel sont ajoutées des variables liées aux connaissances locales.

¹⁶⁰ Site du British Council, <https://www.britishcouncil.org/organisation/press/uk-students-hampered-lack-overseas-study>, consulté le 13.01.2017.

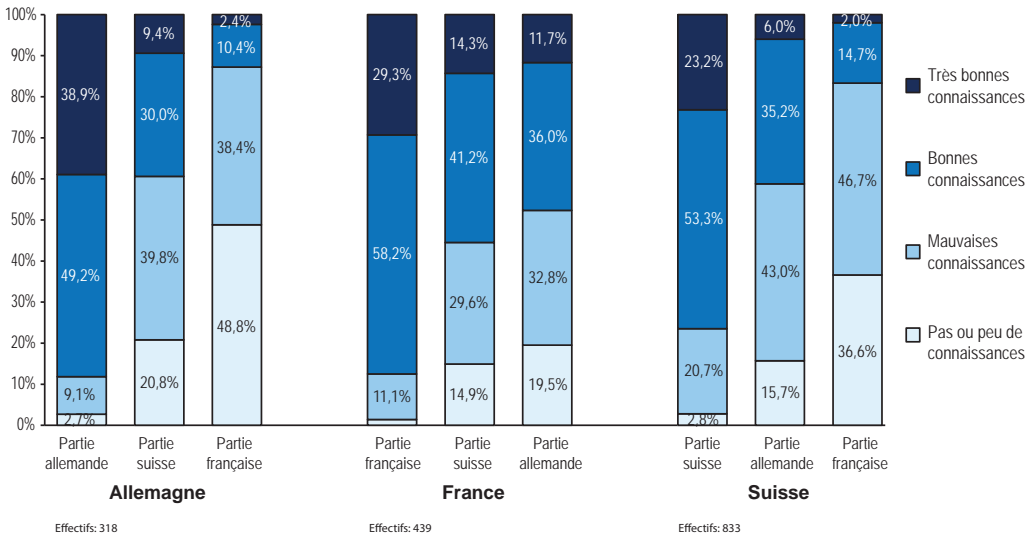
Suisse et à Bâle (en raison des liens fonctionnels). Pour les frontaliers rencontrés, qui suivent un peu l'actualité suisse, l'accès à celle-ci se fait principalement à travers les quotidiens gratuits tels que *20-Minuten* publié en allemand (ce qui est en outre problématique pour ceux qui ne parlent pas cette langue). Toutes les personnes rencontrées regrettent néanmoins de ne pas suivre davantage l'actualité de la région (au sens transfrontalier du terme), en général par manque de motivation, d'assiduité ou d'accessibilité à l'information. Comme le relèvent Andreas et Julia, il n'existe pas, à proprement parler, de journal dédié à l'espace transfrontalier et selon eux, dans le BaZ (*Basler Zeitung*) ou le BZ (*Basellandschaftliche Zeitung*), les deux grands quotidiens bâlois, très peu d'articles concernent l'actualité transfrontalière.

Concernant les connaissances matérielles des opportunités et de manière quantitative (figure 62), il semble que dans notre échantillon ce sont les Allemands qui connaissent le mieux leur région de domicile (88,1%), suivis des Français (87,3%) et des Suisses (76,5%)¹⁶¹. Si les Allemands connaissent bien leur région, ils ont en revanche de moins bonnes connaissances des deux régions voisines que les Français (surtout) et que les Suisses. On pourrait penser que la connaissance des Allemands de l'extrême sud du Bade-Wurtemberg (et les pratiques qui leur sont liées) se fait aux dépens des connaissances des régions situées au-delà de la frontière, mais c'est en réalité le contraire qui prévaut, et ce dans les trois pays : plus les individus connaissent leur région de domicile, plus ils connaissent également les régions situées de l'autre côté de la frontière. Malgré cela, les connaissances des Allemands relatives aux régions voisines sont faibles : un tiers seulement d'entre eux ont des connaissances plutôt bonnes contre 38% des Suisses et 60% des Français. Dans les entretiens qualitatifs, le constat est largement similaire. Par ailleurs, les Bâlois (de la ville) connaissent moins bien la Suisse du Nord-Ouest que les autres habitants de la partie suisse de l'agglomération. Leur vie quotidienne est davantage axée sur Bâle, et ils ont donc moins besoin de se déplacer pour accéder aux diverses opportunités et, en conséquence, les connaissent moins. Un deuxième effet territorial s'observe, à savoir que la connaissance des pays voisins est meilleure dans les zones les plus proches de la frontière : plus on s'éloigne de celle-ci, plus les connaissances transfrontalières diminuent (sauf pour les Allemands).

Les connaissances transfrontalières des Français concernant la Suisse et l'Allemagne sont plutôt bonnes. Elles font largement écho à leurs pratiques plus intenses de l'espace transfrontalier que celles de leurs voisins germaniques. Elles renvoient également à la proportion importante de frontaliers vivant dans la partie française. Les frontaliers ont en général de meilleures connaissances, tant en France qu'en Allemagne, que les

¹⁶¹ À titre de précision, la formulation des questions sur les connaissances a été adaptée pour chaque pays. En Allemagne, c'est la connaissance du Sud du Bade-Wurtemberg, c'est à dire la région située entre Weil am Rhein/Lörrach et Fribourg-en-Brisgau, qui a été questionnée. En France, c'est le département du Haut-Rhin, soit le Sud de l'Alsace. Et pour la Suisse, il s'agissait de la Suisse du Nord-Ouest formée des deux Bâle, des cantons de Soleure et d'Argovie.

Figure 62 : Connaissances locales des trois parties de l'agglomération transfrontalière, selon le pays de résidence



actifs non frontaliers. En revanche, la partie française est très mal connue : seuls 12,8 % des Allemands et 16,7 % des Suisses connaissent les opportunités qui s’y trouvent. Ce chiffre est très bas et pose de grandes questions sur la manière dont le Haut-Rhin est perçu dans l’agglomération et sur le rôle qu’il peut y jouer.

L’accumulation des connaissances sur la région transfrontalière ne se fait pas nécessairement de manière linéaire au fil des années, mais renvoie à de nombreuses compétences, aux dispositions ou aux expériences de mobilité. Une différence notable existe concernant le mode d’acquisition, d’une part, des connaissances de la région de domicile et, d’autre part, des connaissances des parties situées au-delà de la frontière nationale. En vivant tous les jours sur place (dans sa région de domicile), on acquiert, même de manière inconsciente et passive, une connaissance des opportunités locales. Pour celles situées hors des frontières, l’acquisition doit se faire de manière plus active. Cette différence est visible si l’on considère l’âge. Alors que la connaissance de la région de domicile ne varie pas selon l’âge, on note que les plus âgés sont ceux qui connaissent le mieux l’agglomération transfrontalière. Prenons l’exemple des personnes ayant grandi dans la région : toutes celles qui ont pris part à l’enquête ont vécu au moins 25 ans sur place, ce qui laisse le temps d’accumuler une série de connaissances. Durant l’enfance et l’adolescence, cette accumulation se fait avant tout en famille et autour du domicile (Kaufmann et Widmer, 2006). Ce n’est que plus tard que l’exploration et les connaissances qui vont avec peuvent s’étendre à toute la région transfrontalière, une fois le seuil de l’« indifférence » franchi.

Concernant les autres variables sociodémographiques, une analyse de la composition familiale montre que les personnes avec enfant(s) ont de meilleures connaissances des opportunités situées à l'échelle de l'agglomération (tableau 51). Bien que, dans l'ensemble, les familles pratiquent moins de loisirs au-delà des frontières nationales de manière intensive, elles sont proportionnellement plus nombreuses à y pratiquer des activités de loisirs au moins de temps en temps. Ce résultat peut illustrer de la part des familles une recherche plus poussée de diversité dans les loisirs qu'elles proposent à leurs enfants, ce qui contribue à une meilleure connaissance de l'agglomération. Les personnes avec les revenus les plus élevés connaissent le mieux les possibilités de l'agglomération : en raison de leur pouvoir

Tableau 51 : Régression linéaire : Connaissances des parties transfrontalières de l'agglomération

	Connaissances des parties transfrontalières de l'agglomération	
	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	-0,22	***
25-44 ans	-0,08	-,1***
65 ans et plus	0,03	,04
Homme	0,09	,12***
Personne seule	-0,06	-,07*
Famille monoparentale	0,08	,04
En couple, sans enfant	-0,04	-,05
Bas revenus	0,06	,07**
Revenus élevés	0,05	,07*
Pas de formation post-obligatoire	0,04	,03
Formation de niveau tertiaire	0,02	,03
Actifs	-0,02	-,02
Lieu de l'enfance : national (hors local)	0,03	,03
Lieu de l'enfance : dans un des pays frontaliers	0,11	,06*
Lieu de l'enfance : dans le reste de l'Europe ou du monde	0,07	,1*
D'une manière générale, je cherche toujours à explorer de nouvelles régions, de nouveaux endroits.	0,21	,17***
Je suis à l'aise dans les endroits que je ne connais pas	0,06	,05
Niveau de la langue de la communauté linguistique voisine (français ou allemand)	0,29	,23***
Connaissance de l'offre dans le pays de domicile	0,31	,22***
Nombre d'amis de l'autre côté de la frontière oui/non	0,1	,09***
	Effectifs : 1 445 ; R ² =,230 ; Sig. =,000	

d'achat plus important, il leur est possible d'entreprendre une palette d'activités plus large. On observe aussi que les personnes ayant les revenus les plus bas ont de meilleures connaissances que celles ayant des revenus moyens. Il est probable que pour elles, l'intérêt de connaître toutes les possibilités est grand, notamment celles qui sont bon marché. Les personnes ayant les plus bas revenus se sont également montrées très intéressées par la découverte de nouveaux lieux.

Le lieu où l'on a grandi influence les connaissances locales transfrontalières et, sans surprise, ce sont ceux qui ont grandi dans un des pays voisins qui ont les meilleures connaissances transfrontalières. Les personnes en provenance des pays voisins ont tendance à garder des liens avec leur pays d'origine et, par la même occasion, ont en général de meilleures connaissances. Les personnes rencontrées soulignent un aspect important dans l'acquisition de connaissances, à savoir le facteur humain. Les frontaliers *via* leurs collègues, tant en Allemagne qu'en France, mais aussi les personnes qui ont des amis de l'autre côté de la frontière, ont de meilleures connaissances que les autres. Le bouche-à-oreille fait partie des moyens clés pour accéder à l'information.

Le fait d'être à l'aise dans les endroits inconnus (Sig. =,07), de parler la langue de la communauté linguistique voisine ou d'être intéressé par l'exploration revêt une importance plus grande que la plupart des variables sociodémographiques présentées ci-dessus pour expliquer l'ampleur des connaissances transfrontalières. Malgré la proximité de la frontière, il n'en reste pas moins que les territoires situés au-delà de celle-ci sont des pays différents avec des cultures, des codes voire des langues différentes, et qu'il est nécessaire de les maîtriser dans une certaine mesure. Ce qui illustre à nouveau le fait que les relations transfrontalières ne se fondent pas uniquement sur des liens économiques, mais se construisent sur de nombreux autres éléments moins matériels.

5.2 DISPOSITIONS TRANSFRONTALIÈRES

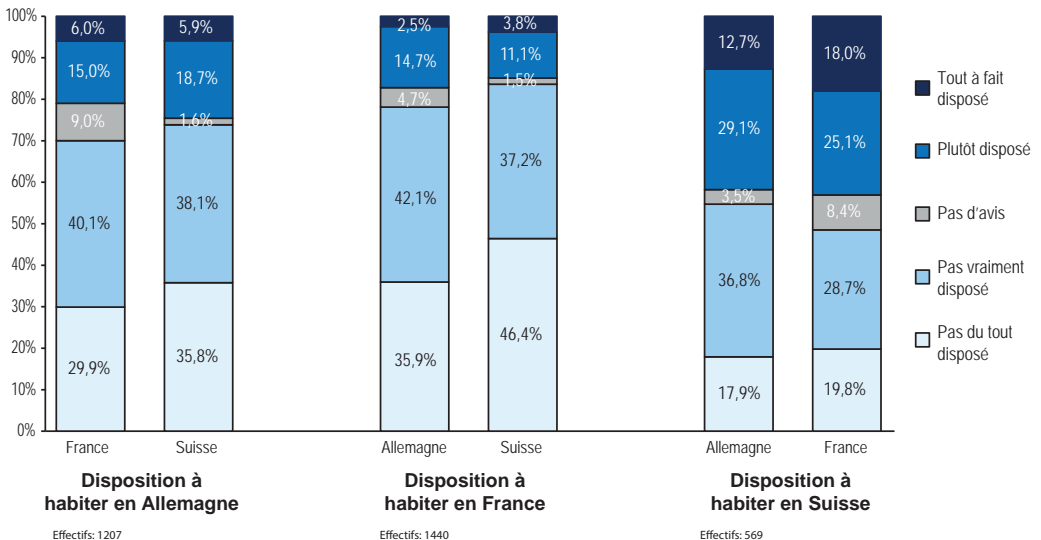
Les pratiques de mobilité transfrontalière sont importantes dans le quotidien de l'agglomération bâloise. De même, de nombreux habitants sont attachés à cette région. Cependant, il existe des domaines de la vie quotidienne pour lesquels les individus sont peu disposés à traverser les frontières. Bien que la mobilité résidentielle transfrontalière et le fait d'aller se faire soigner de l'autre côté de la frontière restent marginaux en termes de volume, ces deux types de mobilité sont révélateurs de rapports transfrontaliers particuliers. Interroger les dispositions individuelles sur ces deux types de mobilité est une manière d'aborder en quelque sorte la confiance que les individus portent aux pays voisins (et à leurs institutions). Dans la région trinationale de Bâle, les pratiques transfrontalières intensives et la relativement bonne entente qui y règne contribuent-elles à ce que les habitants soient disposés à déménager de l'autre côté de la frontière ou à s'y faire soigner ?

5.2.1 Habiter de l'autre côté de la frontière, une possibilité ?

La mobilité résidentielle a en général une grande incidence sur les pratiques du quotidien, sur l'ancrage social, etc., et s'inscrit dans une perspective de long terme. D'autant plus quand le déménagement implique de traverser une frontière, ne serait-ce que sur quelques kilomètres dans le cas d'une agglomération transfrontalière. D'une manière générale, les différences de systèmes (scolaires, politiques, assurances sociales, fiscaux, etc.) et le manque d'informations sur ces éléments sont des grands freins à la mobilité résidentielle transfrontalière ou internationale (van Houtum et van der Velde, 2004; Thomas *et al.*, 2011; Rérat *et al.*, 2011).

Dans le chapitre V, nous avons vu que de nombreuses localisations transfrontalières avaient été mentionnées par les individus comme des lieux où ils n'auraient pas du tout envie de vivre. 36% des localisations mentionnées par les Allemands concernaient un lieu en Suisse (Bâle) et 35% en France. Les Français évoquaient également Bâle et la Suisse (34,3%) et 19% l'Allemagne. Les Suisses, quant à eux, étaient 40% à déclarer ne pas vouloir vivre en France, 5,7% en Allemagne et 12,5% dans aucun des deux pays. Au total, plus de la moitié des enquêtés mentionnaient comme lieu où ils ne voudraient absolument pas vivre un lieu situé dans un des pays voisins ! En complément de ces résultats, nous avons interrogé notre échantillon sur sa disposition à vivre dans les deux autres parties de l'agglomération (figure 63).

Figure 63 : Disposition à habiter dans les pays voisins, selon le pays de résidence



Malgré les intenses relations transfrontalières dans la région, déménager de l'autre côté de la frontière constitue un pas que la majorité des habitants de la frontière ne sont pas prêts à franchir. Dans notre enquête, les individus les plus disposés à déménager de l'autre côté de la frontière sont les Français, qui se déclarent à 43 % prêts à vivre en Suisse, et les Allemands, dans ce même pays, à 41,0 %. Moins de personnes seraient prêtes à se rendre en Allemagne pour y vivre (21 % des Français, 24,6 % des Suisses) ou en France (17,2 % des Allemands, 15 % des Suisses).

La France est la destination la moins attirante pour notre échantillon : elle est le cadre de moins d'activités transfrontalières ; elle est moins connue par les ressortissants suisses et allemands ; et, surtout, sa culture et sa langue (principale) sont différentes. Les commentaires laissés dans le questionnaire indiquent bien souvent des raisons liées à la différence de mentalité ou au manque de connaissance du français pour expliquer cette réticence face à l'idée d'un déménagement vers l'Hexagone. La langue a clairement un effet quantitatif sur cette disposition : les Suisses et les Allemands qui parlent le français sont moins opposés à l'idée d'y habiter que les autres.

Par ailleurs, le système politique, la fiscalité ou la « bureaucratie » française ont très mauvaise réputation : elles sont fréquemment mentionnées comme la raison d'éviter la France. Eric explique par exemple qu'il n'irait jamais en France pour cette dernière raison : un de ses meilleurs amis, qui est suisse, y a déménagé, mais a dû faire face à de nombreux problèmes administratifs. Cette image négative peut résulter des législations françaises antérieures relatives aux déménagements en France. Jusqu'en 1998, il était interdit à un Suisse de s'installer en France tout en gardant un emploi sur le sol helvétique ; seules les résidences secondaires étaient autorisées (Susanne Eder et Sandtner, 2000). *De facto*, la présence de nombreux Suisses vivant en France à l'époque était tolérée. Dès 1998, des autorisations annuelles de séjour ont pu être attribuées. Puis, à partir de 2002, avec l'entrée en vigueur des accords de libre circulation entre la Suisse et l'Europe, les possibilités de mobilité résidentielle transfrontalière pour les Suisses (en direction de la France ou de l'Allemagne) se sont multipliées.

Ce que je pourrais pas, mais c'est la seule raison, c'est la bureaucratie en France, je ne pourrais pas déménager en France. Elle me rendrait fou. Parce que j'ai quelques amis qui habitent là-bas, des Suisses qui y ont déménagé, et ils s'en sortent pas avec la bureaucratie. [...] Dans le Sud de l'Allemagne, là je pourrais aller, là j'aurais pas de problèmes, je pourrais aller vivre à Fribourg[-en-Brisgau], là j'aurais aucun problème. Mais en Alsace, j'irais pas. (Eric, 53 ans, Reinach (CH), extrait traduit de l'allemand)

Une partie des jugements portés sur les villes et les communes situées au-delà de la frontière (criminalité, saleté, très forte charge fiscale, etc.) s'appuient très probablement sur des connaissances limitées de la situation réelle. Les individus

qui connaissent mieux les parties voisines de l'agglomération sont plus enclins à s'y installer. Un autre point négatif mentionné à propos de la France est le manque de transports publics en France. Comme nous l'avons montré dans le chapitre VI, les territoires et les pratiques en la matière sont très différents entre la Suisse d'un côté, et l'Allemagne et la France de l'autre. Pour les individus qui apprécient le recours à la mobilité douce ou aux transports publics, déménager en France implique dans la plupart des cas un changement radical dans leur mode de vie.

Si l'on se penche sur les résultats des dispositions aux déménagements vers l'Allemagne, les raisons invoquées par les Français et les Suisses ne sont pas nécessairement les mêmes. De la part des Français, la culture et la langue sont mentionnées en premier lieu¹⁶². Plusieurs parlent de « choc culturel » ou déclarent n'avoir « pas d'affinités particulières » avec l'Allemagne. Dans l'enquête qualitative, peu semblent très enchantés par l'idée de déménager en Allemagne, même si dans l'ensemble, elle pourrait être acceptable. La plupart des personnes rencontrées n'ont jamais envisagé un déménagement en Allemagne, au contraire d'un déménagement en Suisse qui est un territoire plus tangible dans leur quotidien. De plus, elles déclarent souvent ne connaître que peu l'Allemagne. Si un déménagement en Suisse peut être associé à la recherche de valeurs positives, l'Allemagne n'évoque que peu de choses pour eux : l'intérêt d'y résider par rapport à la France n'est pas évident.

Mais dans le coin ici, c'est quand même le plus avantageux de vivre en France et de profiter de la région, d'avoir les avantages de l'Allemagne et la Suisse et de vivre en France. C'est ce qu'il y a finalement de plus intéressant en ce moment. Mais si c'était nécessaire, ça ne me dérangerait pas d'aller en Suisse ou en Allemagne. Après j'ai plus d'affinités en France, tous mes amis vivent dans le coin donc je préfère vivre en France. Mais ça ne serait pas problématique de vivre en Suisse ou en Allemagne. (Nicolas, 28 ans, Saint-Louis (FR), actif non frontalier)

À propos des dispositions de mobilité résidentielle transfrontalières des Suisses, il est difficile d'esquisser des tendances fortes s'agissant des raisons invoquées dans les questionnaires pour ne pas aller habiter en Allemagne. Certains parlent des impôts trop élevés (les Français mentionnent également ce désavantage). La question de la mentalité revient également à quelques reprises. De la régression linéaire, il apparaît que la (meilleure) connaissance du bon allemand est liée positivement à la disposition à aller habiter en Allemagne, au contraire de la connaissance du suisse-allemand qui y est liée négativement, ce qui reflète une barrière culturelle et linguistique entre ces deux régions germaniques. Par ailleurs, pour les plus « urbaphiles », le territoire allemand ou français dans la région n'offre pas les mêmes possibilités que la Suisse, et ils seraient pour cette raison peu enthousiasmés par un déménagement transfrontalier.

¹⁶² Le modèle de régression linéaire sur la disposition à aller habiter en Allemagne étant non significatif, il nous est impossible de mesurer l'effet de la barrière linguistique. Mesurée de manière bivariée, la langue a un léger effet (significatif).

Déménager en Suisse, si l'on fait abstraction des nombreuses appréhensions que suscite la vie à Bâle – ou dans une grande ville en général –, est une option envisageable pour beaucoup. D'un point de vue quantitatif, un peu plus de 40 % des Français et des Allemands seraient disposés à le faire. Le coût de la vie et celui de l'immobilier sont les principaux obstacles évoqués dans le questionnaire pour ne pas souhaiter y habiter. Julien et Laurent, rencontrés dans la phase qualitative, seraient très tentés de s'y installer si les prix n'étaient pas si élevés, le second ayant déjà vécu pendant deux ans en Suisse.

J'aurais tendance à dire maintenant, si ce n'était pas une question de prix et tout, j'irais m'installer quelque part en Suisse, là derrière. J'ai vu le coin, j'ai trouvé vachement sympa, et les habitations je les trouve mieux faites. Je sais pas comment expliquer, les immeubles et les machins, c'est beaucoup plus propre, c'est moins le bordel. C'est souvent des matériaux un peu plus nobles. [...] À choisir, maintenant, j'aime bien le lifestyle suisse, tout, l'ambiance, comme c'est un pays neutre, je me vois plus en Suisse. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non frontalier)

Pour analyser l'influence des facteurs sociodémographiques sur les dispositions à la mobilité résidentielle transfrontalière, nous avons agrégé les dispositions à habiter dans les deux pays voisins (tableau 52). Les personnes seules et les couples sans enfant sont les plus disposés à envisager un déménagement de l'autre côté de la frontière. La présence d'enfants, en lien notamment avec le changement de système scolaire impliqué par un déménagement transfrontalier, diminue cette disposition. Les familles sont en général moins disposées à déménager (Ravalet *et al.*, 2015). À l'échelle de l'agglomération, dans notre échantillon, l'âge n'exerce pas d'influence sur la disposition à déménager de l'autre côté de la frontière, contrairement aux résultats d'autres études, qui indiquent que la disposition à la mobilité résidentielle diminue avec l'âge, en raison de l'augmentation des contraintes physiques, familiales ou encore professionnelles (Fischer et Malmberg, 2001 ; Ravalet *et al.*, 2015). En fait, il semble que c'est uniquement parmi les Suisses que l'âge n'a pas d'influence : en Allemagne et en France, les jeunes sont plus ouverts à un tel changement. Dans une étude menée auprès d'étudiants de la Regio TriRhena, 70 % se déclarent prêts à habiter au-delà des frontières nationales. Parmi les étudiants bâlois, cette part n'atteint que 55 % environ (contre 87 % parmi les étudiants de Fribourg-en-Brisgau et 70 % de ceux de Mulhouse) (Schneider-Sliwa *et al.*, 2009). Si les dispositions sont plus élevées dans cette étude, ces tendances sont en phase avec les résultats de notre recherche relatifs à la réticence plus grande des Suisses et à l'ouverture plus marquée des jeunes vis-à-vis d'un déménagement transfrontalier.

Dans les modèles de régression (tableau 52), le lien avec le revenu est fort. Les Allemands et les Français bénéficiant des plus hauts revenus sont en général les plus

disposés à déménager en Suisse et inversement. Pour beaucoup, notamment ceux qui ne disposent pas de salaires très élevés, habiter en Suisse représenterait une forte baisse du niveau de vie. Même si pour les frontaliers, cela pourrait représenter un gain de temps de déplacement, potentiellement les implications financières seraient importantes. Par ailleurs, tant Aurélie que Sébastien ont déjà envisagé l'idée de déménager en Suisse, mais les formalités administratives les ont retenus, de même que la baisse du niveau de vie qui en découlerait. Continuer de vivre en France leur est apparu nettement plus simple. Le coût d'un déménagement à l'étranger peut non seulement être important en termes financiers, mais aussi représenter une lourde charge administrative, sans oublier les efforts à consentir en termes d'adaptation du mode de vie. La mentalité suisse retient également certains enquêtés qui la trouvent trop « petite-bourgeoise », trop carrée et répressive. La mauvaise image dont souffrent parfois les Allemands en Suisse alémanique peut également freiner leur disposition à habiter sur le territoire suisse.

En raison des niveaux de prix, la Suisse est moins attractive pour les petits revenus. Cela s'observe également parmi les Suisses : ceux disposant de revenus limités sont plus enclins à envisager un déménagement vers la France ou vers l'Allemagne que ceux disposant de revenus élevés. Pour les Suisses ayant des revenus peu élevés, habiter dans les deux autres pays peut se révéler très avantageux sur le plan financier et s'accompagner d'une hausse substantielle du niveau de vie, sous réserve que les intéressés conservent le même emploi en Suisse ou que leurs rentes/pensions ne diminuent pas.

Pour les frontaliers qui franchissent la frontière au quotidien, un déménagement de l'autre côté de la frontière peut représenter un « saut dans l'inconnu » moins difficile que pour les non-frontaliers. Dans la mesure où ils pratiquent au quotidien le territoire suisse (ses habitants, sa culture, etc.), y déménager peut sembler plus envisageable. Dans les analyses bivariées, les frontaliers sont effectivement plus disposés que les non-frontaliers à habiter en Suisse. Les différences sont surtout marquées en France : les frontaliers sont pour 62 % prêts à vivre en Suisse, contre 39,7 % des non-actifs et 32,7 % des non-frontaliers. En Allemagne, les non-actifs, comme nous avons déjà pu le voir, sont très attirés par la Suisse. Ils sont, comme les frontaliers, près de la moitié à être disposés à y habiter. Relevons cependant la proportion plus forte de non-actifs (26 %) à être très motivés par cette idée (contre 8 % seulement pour les non-frontaliers). Malgré ces résultats, dans les analyses multivariées, l'effet frontalier est poussé au second plan par d'autres facteurs, comme le revenu en premier lieu, mais aussi la maîtrise de la langue, la connaissance ou l'appétence pour la découverte de nouveaux endroits.

À côté de ces facteurs, nous avons également intégré les compétences sociospatiales et la curiosité spatiale dans les analyses. Les personnes qui se sentent à l'aise dans de nouveaux endroits sont davantage disposées à déménager de l'autre côté de la frontière, de même que les « explorateurs ». L'effet de la curiosité spatiale est le plus

marqué concernant la disposition à habiter en France pour les Allemands et les Suisses. La forte différence de culture, de langue, le manque de connaissance de ce pays, couplés à de faibles pratiques, semblent intéresser davantage les explorateurs. Ces éléments renvoient au concept d'*(un)familiarity* (Spierings et van der Velde, 2013) : la France pourrait être considérée comme intéressante par une certaine proportion de la population, car elle représente la promesse d'une expérience différente, tout en restant relativement accessible et sûre. Au contraire, pour le reste de la population, ces différences sont considérées comme trop grandes et trop « non familières » pour être attractives. La proximité culturelle et linguistique entre la Suisse ou l'Allemagne rend les expériences de part et d'autre de la frontière moins « exotiques ». Finalement, l'attachement au domicile, à la commune et au pays de résidence (surtout) diminue logiquement la disposition à la mobilité résidentielle transfrontalière ; l'effet est inverse concernant l'attachement à l'agglomération.

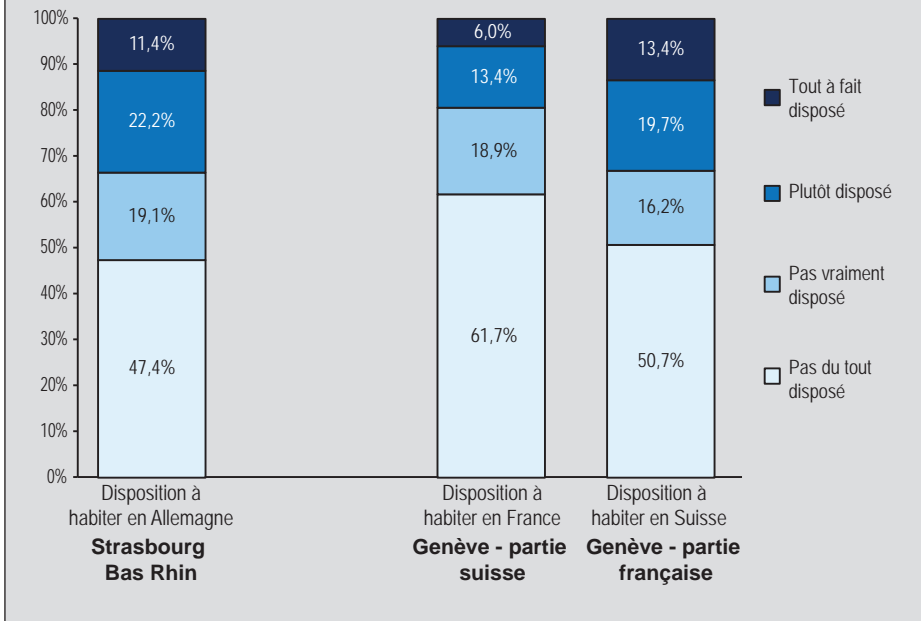
Encart 6 : Disposition à la mobilité résidentielle transfrontalière dans les agglomérations de Genève et de Strasbourg

Qu'en est-il à Genève et à Strasbourg, deux agglomérations transfrontalières de taille similaire à Bâle ? Sur le plan des dispositions, c'est dans la partie suisse de Genève que la part des personnes prêtes à déménager de l'autre côté de la frontière est la plus faible et, surtout, que la part de celles ne voulant pas du tout déménager de l'autre côté de la frontière est la plus forte, malgré la saturation du marché du logement genevois. Environ 60 % des Genevois sont totalement opposés à l'idée de vivre en France. Les habitants de la partie française de l'agglomération genevoise sont 50 % à ne vouloir en aucun cas vivre en Suisse. Dans les faits, seuls 6 % des Français et 2 % des Suisses ont effectivement pris en compte les opportunités immobilières situées de l'autre côté de la frontière lors de leur dernière recherche d'appartement (Thomas *et al.*, 2011).

Dans le Bas-Rhin, ils sont 47,4 % à ne pas vouloir du tout habiter en Allemagne et, au contraire, 33 % qui seraient prêts à le faire¹⁶³. Dans la mesure où l'enquête bas-rhinoise a eu lieu dans tout le département et non pas uniquement sur une bande frontalière, cette disposition apparaît plutôt forte. Les Strasbourgeois, à proximité directe de la frontière et de Kehl en Allemagne, sont encore plus prêts à y déménager. Ces résultats sont d'autant plus intéressants que la région voisine se situe dans une autre aire linguistique et culturelle, contrairement à Genève.

¹⁶³ LaSUR, Enquête sur les modes de vie résidentiels dans le Bas-Rhin (2012) et à Genève (2012), Traitements personnels.

Figure 64 : Disposition à la mobilité résidentielle transfrontalière dans les agglomérations de Genève et de Strasbourg



Dans la région bâloise, les refus sont moins catégoriques qu'à Genève, mais les Suisses ayant participé à l'enquête ne sont pas beaucoup plus prêts à aller habiter en France : 83,6% ne sont pas disposés à vivre en France, contre 80,6% des Genevois (de la partie suisse). Il faut relever également que les différences culturelles et linguistiques entre ces deux pays sont plus grandes ; les habitants de la partie suisse (Bâle) sont en effet un peu plus disposés à déménager dans le Sud du Bade-Wurtemberg. En revanche, la disposition à habiter dans la partie suisse de l'agglomération bâloise (41,8% des Allemands y seraient disposés et 43,1% des Français) est plus importante que les dispositions transfrontalières des habitants de la partie française de l'agglomération genevoise (33%). Ainsi, Bâle et son agglomération (partie suisse) apparaissent très attractives aux yeux des habitants de toute l'agglomération. Finalement, les habitants français de l'agglomération bâloise sont moins disposés (25%) que ceux du Bas-Rhin (33%) à déménager en Allemagne. Ces derniers semblent avoir plutôt une bonne image de leurs voisins germaniques et être, de fait, peu effrayés par la vie dans ce pays. Déménager de l'autre côté de la frontière n'implique pas uniquement des changements culturels, sociaux, linguistiques plus ou moins importants, mais demande, plus largement, des modifications structurelles du mode de vie. Dans les trois cas observés, traverser la frontière peut aussi impliquer le passage d'une grande ville (Strasbourg, Genève ou Bâle) à des territoires plus suburbains ou périurbains, voire à des petites villes ; et inversement.

Tableau 52 : Régressions linéaires : Disposition à habiter et à se faire soigner dans les pays voisins

	Disposition à habiter de l'autre côté de la frontière (moyenne des deux pays voisins)		Disposition à se faire soigner de l'autre côté de la frontière (moyenne des deux pays voisins)	
	B	Bêta (Coefficients standardisés)	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	0,26	***	0,18	***
25-44 ans	0,01	,01	0,04	,07*
65 ans et plus	0,02	,03	-0,04	-,07
Homme	0,01	,01	0,03	,05
Personne seule	0,04	,06*	-0,01	-,01
Famille monoparentale	0,05	,03	0,05	,03
En couple, sans enfant	0,05	,08**	0,06	,1**
Bas revenus	0,01	,01	0,03	,06*
Revenus élevés	-0,03	-,06*	-0,03	-,06
Pas de formation post-obligatoire	0,11	,1***	0,05	,04
Formation de niveau tertiaire	0,02	,04	0,01	,01
Actifs	-0,02	-,04	-0,01	-,02
Connaissance de l'offre dans les deux pays voisins (moy.)	0,24	,23***	0,22	,22***
Niveau de la langue de la communauté linguistique voisine (français ou allemand)	-0,01	-,01	-0,06	-,06*
Je suis à l'aise dans les endroits que je ne connais pas	0,1	,10***	0,05	,05
Je crée facilement des liens avec des personnes que je ne connais pas	-0,04	-,05	-0,02	-,02
En cas de besoin, je m'adapte facilement et je suis prêt à changer mes projets	0,02	,02	-0,03	-,03
J'aimerais explorer davantage les opportunités (musées, restaurants, magasins, etc.) de la région trinationale de Bâle (des trois pays)	0,12	,13***	0,09	,1***
D'une manière générale, je cherche toujours à explorer de nouvelles régions, de nouveaux endroits.	0,06	,07*	0,07	,07**
Attachement à la commune de résidence	-0,07	-,07**	-	-
Attachement à l'agglomération trinationale de Bâle	0,08	,08**	-	-
Attachement au canton/département/Land	0,02	,02	-	-
Attachement au pays de résidence	-0,24	-,22***	-	-
Attachement à l'appartement	-0,08	-,07*	-	-
	Effectifs : 1 506 ; R ² =,234 ; Sig. =,000		Effectifs : 1 551 ; R ² =,103 ; Sig. =,000	

5.2.2 Se faire soigner de l'autre côté de la frontière, une possibilité ?

La disposition à se faire soigner dans les pays voisins renvoie également à des rapports particuliers aux territoires situés au-delà des frontières nationales, car elle concerne des aspects sensibles relatifs à la sphère intime et au corps. La question, formulée de manière large, peut concerner des types de soins divers, comme ceux prodigués par un médecin, un dentiste ou dans un hôpital. Ces mobilités très particulières font face à deux écueils spécifiques : les questions administratives et celles relatives à la qualité perçue des soins de chaque pays. Les modèles de santé et d'assurance santé sont souvent organisés sur le principe de la territorialité, ce qui limite les choix des patients¹⁶⁴. Il peut être très difficile de se faire soigner dans un autre pays ou, surtout, de se faire rembourser les soins. Divers facteurs peuvent conduire les patients à traverser les frontières dans le but de recevoir un traitement médical : les questions de coûts (plus attractifs), le manque d'infrastructures locales (y compris le temps d'attente ou le type de traitements), ou encore la mauvaise qualité perçue des soins prodigués dans le pays ou dans la région de domicile (Glinos *et al.*, 2010).

Dans la phase qualitative, tous les enquêtés, en répondant à cette question, ont évoqué l'aspect administratif. Pour la plupart, ils ne connaissent pas suffisamment les possibilités et imaginent des problèmes administratifs s'ils devaient se faire soigner de l'autre côté de la frontière. La réforme des modalités de l'assurance maladie en France pour les frontaliers, dont les termes au moment des entretiens apparaissaient peu clairs dans les esprits, a ajouté une dose de réticence pour des enquêtés ne sachant plus exactement ce qu'il était permis de faire ou non de l'autre côté de la frontière.

Si tous ces obstacles que nous avons avec les hôpitaux et les caisses-maladies n'existaient pas, là je serais absolument prête. Ça ne ferait aucune différence pour moi. C'est pour moi très hypothétique, car tout le système est extrêmement focalisé sur le pays. Maintenant, je sais pas en fait, je peux probablement pas avec les caisses-maladies, mais ils ne payeraient pas, si j'allais à l'hôpital à Fribourg[en-Brisgau]. (Julia, 31 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

D'ailleurs, la plupart ne se sont jamais fait traiter pour un problème de santé hors des frontières nationales. Nous ne disposons pas de chiffres sur ces pratiques dans la région bâloise, mais celles-ci sont *a priori* plutôt marginales. Dans l'Arc jurassien ou à Genève, certains Suisses se rendent chez le dentiste, notamment, de l'autre côté de la frontière pour profiter de prix avantageux, mais ces mobilités ne sont pas quantifiées et n'ont pas fait l'objet de récolte de données exhaustives (Moine, 1999)¹⁶⁵. Ces services sont souvent entièrement à la charge du patient, la question

¹⁶⁴ Il existe dans certaines régions frontalières des accords entre régions/pays, hôpitaux ou encore assurances permettant ainsi aux patients de se faire soigner de l'autre côté de la frontière.

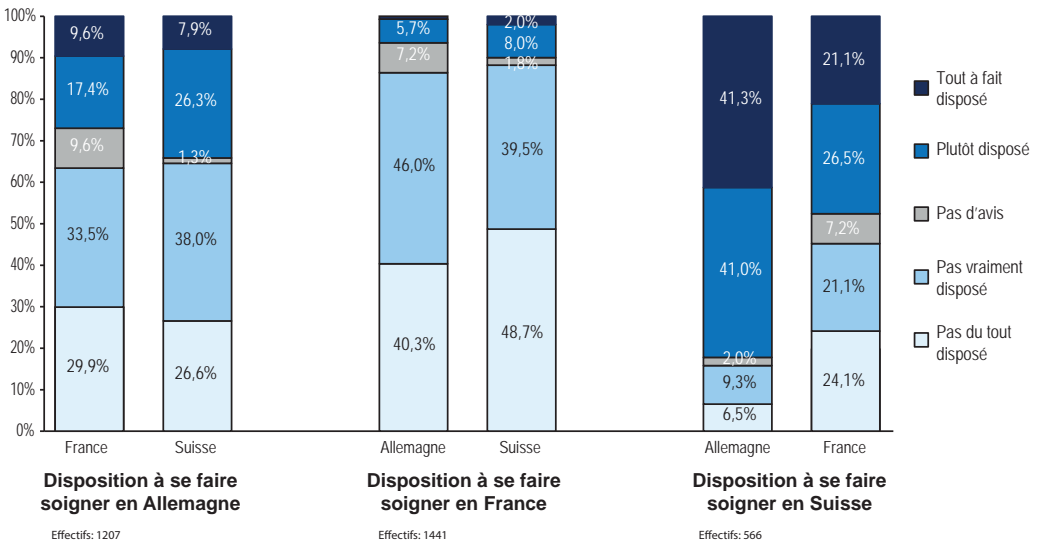
¹⁶⁵ Le compte Christian, *Le Temps*, 02.11.2014, Les soins en France, remède à la cherté de la médecine suisse, <https://www.letemps.ch/suisse/2014/11/02/soins-france-remede-cherte-medecine-suisse>, consulté le 14.01.2017.

administrative du remboursement à travers les frontières ne se pose donc pas. Dans ces deux cas, l'aspect financier revêt une importance fondamentale dans le choix de se faire soigner de l'autre côté de la frontière; de tels mouvements transfrontaliers s'observent ailleurs en Europe (Glinos *et al.*, 2010).

Dans notre échantillon quantitatif (figure 65), 82,3% des Allemands sont prêts à se faire soigner en Suisse, soit une proportion extrêmement importante de la population. 47,6% des Français sont également dans ce cas. En revanche, seuls 10% des Suisses et 6,4% des Allemands sont disposés à recevoir des soins en France. Les dispositions à se faire soigner en Allemagne se situent entre ces deux situations extrêmes. Ces différences très nettes sont fortement liées à celles affectant la qualité perçue des soins dans chaque région, un déterminant important des mobilités transfrontalières liées aux soins (Glinos *et al.*, 2010). Ce type de mobilité particulière touchant au corps, les individus sont beaucoup plus prudents que pour des mobilités quotidiennes (achats ou loisirs par exemple), ce qui diminue *de facto* leur disposition à traverser la frontière.

Cependant, la Suisse semble très attractive de ce point de vue. De l'avis des Français rencontrés, la qualité des soins en Suisse est très bonne. Aurélie, frontalière, dispose par exemple d'une assurance maladie privée en Suisse, car elle préférerait s'y faire traiter en cas de besoin. Cela signifie aussi que les Suisses sont plus hésitants à aller se faire soigner à l'étranger: de plus, Bâle dispose d'une large offre de médecins et accueille un hôpital universitaire très réputé.

Figure 65: Disposition à se faire soigner dans les pays voisins, selon le pays de résidence



Non à l'hôpital je n'irais pas, je crois que j'ai quand même plus confiance dans le système de santé suisse. (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Comme pour ce qui est des déménagements, les personnes qui connaissent le mieux l'agglomération transfrontalière et ses différentes parties sont souvent plus disposées à se faire soigner hors des frontières de leur pays (tableau 52). La question de la langue peut également jouer un rôle dans ces dispositions (Glinos *et al.*, 2010). Comme Nicolas l'explique, dans l'idéal, il préférerait se faire soigner en France car, pour lui, il est plus facile de communiquer en français, d'autant plus quand il s'agit d'un domaine aussi important que la santé. D'un point de vue quantitatif, les Français qui ne maîtrisent pas ou peu l'allemand sont les moins enclins à se faire soigner dans les pays voisins¹⁶⁶.

Les frontaliers français ne sont pas plus disposés que les autres à se faire soigner en Suisse. En revanche, les frontaliers allemands sont eux plus favorables que le reste de la population allemande à l'idée de recevoir des soins dans le pays où ils travaillent. Une partie d'entre eux, *via* leur assurance maladie, peuvent recevoir des soins en Suisse. Les variables sociodémographiques indiquent d'autres liens significatifs, notamment avec l'âge. Les plus jeunes sont les plus ouverts à l'idée de se faire soigner de l'autre côté de la frontière. Pour les plus âgés, pour qui les soins sont en général plus fréquents, se déplacer régulièrement de l'autre côté de la frontière semble moins envisageable. D'autres raisons, liées au confort ou à la réticence face au changement, peuvent entrer en jeu : les hommes, plus mobiles d'un point de vue général, sont aussi proportionnellement plus ouverts à l'idée de se faire soigner ailleurs.

La disposition à la mobilité transfrontalière en matière de soin dépend également des capacités financières des individus. La santé représente en effet près de 10% des dépenses (assurances comprises) des ménages en Suisse¹⁶⁷ : trouver des solutions pour se faire soigner en dépensant moins est une nécessité pour certains ménages. Parmi les Suisses, la disposition à se faire soigner ailleurs est très marquée par le revenu. Il s'agit d'un des facteurs les plus importants, soulignant l'intérêt économique qu'il y a à se faire soigner hors de Suisse (comme cela a été mentionné dans les cas genevois ou dans l'Arc jurassien) ou à recevoir d'autres services liés à la santé (opticiens ou pharmacies). Au contraire, les Suisses bénéficiant de hauts revenus préfèrent ne pas se faire soigner dans les pays voisins. Une même tendance s'observe en Allemagne : les personnes avec des hauts revenus sont moins disposées à recevoir divers traitements du côté français. Les dispositions à la mobilité transfrontalière résidentielle et en matière de soins sont de forts marqueurs des liens et des relations de confiance qui se tissent au-delà de la frontière, mais reflètent aussi l'attractivité générale des aménités et des services de chaque pays.

¹⁶⁶ Cependant, ce lien est assez faible : dans les analyses multivariées, il s'efface à propos de la disposition à se faire soigner en Suisse. Concernant les soins en Allemagne, le modèle entier est non significatif.

¹⁶⁷ OFS, Enquête sur le budget des ménages, Neuchâtel, 2014.

6

CONSOMMATION ET ESPACE

Où consommer? Quels produits consommer? Ces questions suscitent un intérêt grandissant dans la population. Au-delà de la commodité ou du prix, ces réflexions autour de la consommation (et de la production) «responsable», «éthique», «biologique» ou encore «locale» prennent une place importante dans le choix des consommateurs (De Pelsmacker, Driesen et Rayp, 2005). Ces derniers, en privilégiant certains produits ou en évitant d'autres (boycott par exemple), sont susceptibles d'influencer l'offre qui leur est proposée. Dans le chapitre précédent, nous avons observé que les biens produits selon certains standards (biologiques, transparence, etc.) amenaient les individus à traverser les frontières pour y consommer de tels produits ou, au contraire, les retenaient de le faire. Les éléments discutés ici se rattachent plutôt aux attitudes des individus concernant la spatialité de la consommation et de la production.

6.1 CONSOMMER LOCAL ET NATIONAL POUR SOUTENIR L'ÉCONOMIE

Une partie du discours sur les frontières concerne, en Suisse du moins, la question de la consommation. Acheter local ou national est une manière d'affirmer à la fois une conscience écologique, en évitant le transport de marchandises, mais aussi de favoriser la production et la consommation de «proximité» et les emplois qui vont avec. L'achat dans des commerces locaux et/ou de produits locaux est une manière pour certains individus de montrer leur attachement et leur intérêt pour le «local», en regard de l'ouverture des frontières aux personnes (la liberté d'aller acheter ailleurs) et aux marchandises (la possibilité d'importer facilement des produits de l'étranger). En Suisse, le débat sur le tourisme d'achat est fort, plus particulièrement dans les régions frontalières (voir chapitre I, section 3.3.3): acheter en Suisse ou des produits suisses est parfois considéré comme un acte de civisme, visant à promouvoir la place

économique suisse. Les répercussions du tourisme d'achat sur l'économie locale sont une source de préoccupation dans les discours des Suisses rencontrés et l'une des raisons pour laquelle certains Suisses ne vont pas de l'autre côté de la frontière pour consommer, malgré des prix intéressants. Quelques auteurs ont cherché à évaluer l'impact de la volonté des individus de soutenir l'économie locale et la production nationale sur les pratiques transfrontalières d'achats (Dmitrovic et Vida, 2007 ; Piron, 2002) ou plus généralement sur l'achat de produits étrangers (Shimp et Sharma, 1987). Ces comportements de « consommation ethnocentriste » ou « *helping behaviour* », bien souvent encouragés par le pouvoir politique et le marketing, peuvent en effet limiter les pratiques d'achats à l'étranger.

Une grande thématique, ici, dans la Suisse du Nord-Ouest c'est le tourisme d'achats. Il y a beaucoup beaucoup de gens qui vont de l'autre côté en Allemagne ou en Alsace pour faire des courses. Je n'appartiens pas à cette catégorie, même si de temps en temps, je vais de l'autre côté acheter quelque chose, je ne le fais pas souvent. Comme on gagne l'argent ici, j'ai encore des anciennes manières de penser. [...] La perception générale du phénomène est plutôt positive. On peut comparer, on peut profiter, mais il y a aussi le retour de balancier, ce magasin ferme, cette enseigne spécialisée ferme, pourquoi ? Parce que les gens vont consommer de l'autre côté de la frontière, et après il y a de nouveau plus de chômage de notre côté. Bon, après il y en a moins de l'autre côté [...]. (Eric, 53 ans, Reinach (CH), extrait traduit de l'allemand)

Une idée qui ressort des entretiens à ce sujet se rattache au fait de consommer dans le pays où l'on gagne son argent. Plusieurs Suisses rencontrés déclarent ainsi ne pas faire leurs courses en France ou en Allemagne, car ils préfèrent « investir » leur argent dans le réseau économique local, qui contribue, d'une part, à les payer en leur donnant du travail et, d'autre part, à créer de la richesse qui leur sera plus tard redistribuée sous forme de prestations financées par les impôts. Dans les régions frontalières, même si personne ne l'a mentionné dans notre enquête, à Bâle, le fait que les frontaliers ne consommeraient pas suffisamment là où ils gagnent leur argent est un « reproche » relativement courant. Le « mythe » du frontalier qui mangerait son sandwich dans sa voiture pour éviter de dépenser de l'argent en Suisse est parfois mentionné dans le discours à Genève ou dans l'Arc jurassien¹⁶⁸.

L'extrait suivant soulève plusieurs points qui vont au-delà de la question transfrontalière. D'une part, Sandra se demande ce que signifie « régional » ou « local », question particulièrement pertinente dans un contexte transfrontalier. Est-il plus « écologique », « plus responsable » de consommer un produit fabriqué juste de l'autre côté de la frontière ou un produit qui vient de beaucoup plus loin, mais dans

¹⁶⁸ Il est difficile de mentionner une source précise concernant ces stéréotypes et ces clichés. Ils font partie d'un discours peu favorable aux frontaliers relativement répandu dans ces régions, à la fois dans les discussions, mais aussi sur les réseaux sociaux.

le pays de résidence ? Ces questions sont complexes et renvoient à des considérations à la fois écologiques, économiques, de développement local et/ou durable, mais soulignent aussi, en l'occurrence, un raisonnement très avancé de la part d'une partie des consommateurs sur ces enjeux fondamentaux qui, paradoxalement, concernent des produits et des actions du quotidien.

Des désavantages, je pense, il me vient plutôt des choses économiques en tête, des histoires d'achats. Pour cela, je suis très prudente, j'achète ici, quand je peux. Je n'ai pas non plus de voiture, j'achète vraiment près. J'essaie aussi d'acheter régional, après on peut toujours se demander, c'est quoi « régional » ? Mais je ne vais pas en Allemagne faire des achats par exemple. Ça, beaucoup de gens le font parce que c'est moins cher. Mais moi, j'essaie de soutenir le commerce ici, je trouve ça important. J'essaie de consommer dans des petits magasins aussi, je trouve important qu'ils aient une chance de survie. D'une certaine manière, ils se battent beaucoup pour cela. Et je gagne mon argent ici aussi, je trouve que je peux le dépenser aussi ici. C'est des éléments qui sont importants pour moi. (Sandra, 36 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

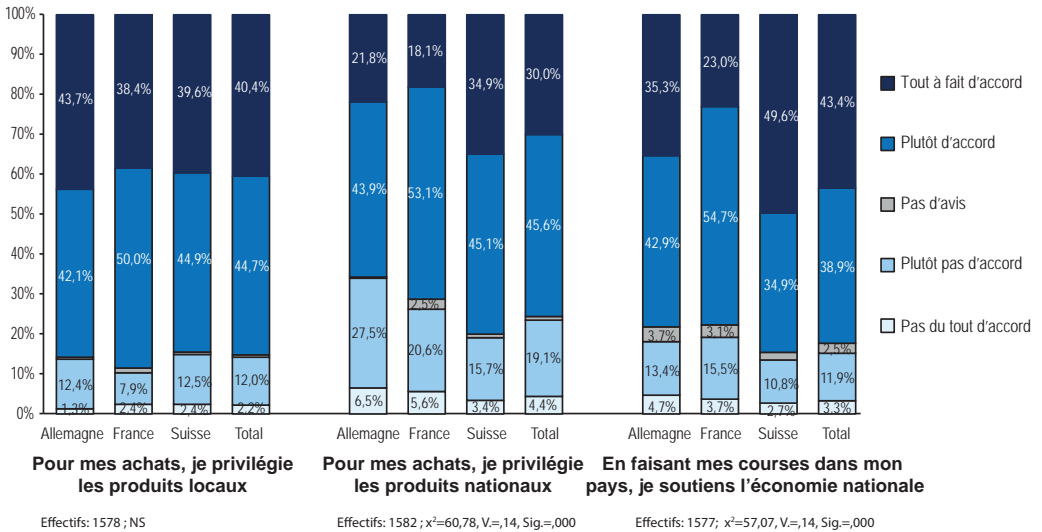
D'autre part, le discours de Sandra soulève également la question du type de commerce : sa volonté de consommer « local » et de favoriser le développement « local » l'amène à fréquenter des petits commerces. Plus largement, ce genre d'attitude peut aussi conduire à préférer les magasins proches du centre à ceux situés dans des zones commerciales périphériques. Ce type de pratique valorise la proximité, les interactions sociales, des qualités souvent associées à la ville dense. En termes financiers, les impôts payés par le secteur du commerce de détail et les emplois qu'il crée sont importants pour les communes. De ce point de vue, aller faire ses courses ailleurs, dans une autre commune, dans le pays voisin ou sur internet peut représenter un problème pour les commerces et pour les municipalités. Relevons que la question des achats par internet ne suscite pas autant de discussions parmi les enquêtés, alors que l'importance des achats auprès de prestataires situés hors du territoire suisse est en augmentation¹⁶⁹. Le développement relativement récent de la consommation par internet n'a peut-être pas encore permis aux consommateurs d'intégrer les implications sociales, économiques, voire écologiques, que ces achats pourraient avoir sur les territoires locaux.

Dans les discours des personnes rencontrées en France, cette idée de protéger l'économie locale ou nationale est peu présente. Et ce malgré les tentatives récentes du gouvernement français d'inciter les habitants du pays à consommer des produits français. Cela ne veut pas dire que la volonté de consommer « national » ou dans des magasins situés dans le pays de résidence n'est pas partagée – elle l'est d'ailleurs de manière quantitative –, mais seulement que le débat est sans doute moins présent qu'en Suisse.

¹⁶⁹ Crédit Suisse, Retail Outlook 2016.

Qu'en est-il au niveau quantitatif? La volonté d'acheter des produits locaux est partagée dans les trois pays (figure 66). 85% des personnes de notre échantillon déclarent faire attention à cet aspect, dont 40% disent faire très attention. Il n'y a d'ailleurs quasiment pas de différence entre la Suisse, l'Allemagne et la France. En revanche, en ce qui concerne la provenance des produits et le lieu d'achat et, par extension, le soutien à l'économie nationale ou locale, les différences sont plus fortes. Comme on peut le soupçonner au travers des entretiens et du discours médiatique et politique sur cette question, c'est en Suisse que la prise de conscience et la volonté de consommer des produits nationaux et/ou d'effectuer ses achats à l'intérieur des frontières nationales sont les plus marquées. Cela renvoie très largement aux débats en cours sur la protection des intérêts économiques suisses (vis-à-vis des commerces étrangers), sur les préoccupations écologiques ou encore sur la qualité («prétendue») des produits suisses, qu'il s'agisse des biens manufacturés («swiss-made») ou des produits alimentaires, pour lesquels les normes de production sont réputées plus contraignantes qu'ailleurs¹⁷⁰. En Suisse, 80% des habitants de la région déclarent privilégier des produits suisses, contre 72% des Français et 65,7% des Allemands. En

Figure 66: Attitudes: Consommation et espace, selon le pays de résidence



¹⁷⁰ Par exemple, en termes de labels, selon le WWF, les labels biologiques suisses, de même que certains labels initiés par les grandes marques comme la Migros ou la Coop, par exemple Terra Suisse, seraient plus «recommandables», en fonction d'une série de critères, que les labels bios européens ou français. Pour plus d'informations : http://www.wwf.ch/fr/agir/vivre_mieux/guide_en_ligne/labels_alimentaires/, consulté le 06.04.2016.

outre, 84,5 % des Suisses considèrent que les achats sur le territoire national permettent de soutenir l'économie du pays ; ils sont autour de 77-78 % dans les deux autres pays. Ces deux tendances montrent que la localisation des achats, du moins en théorie, est particulièrement importante aux yeux des Suisses et que, pour eux, consommer « responsable » veut également dire soutenir les commerces et les emplois locaux.

Ces tendances se distinguent-elles à la lumière de caractéristiques territoriales plus fines ou en fonction de leurs caractéristiques sociodémographiques ? Les différences entre les territoires sont plutôt faibles, même si en France et en Allemagne, les habitants des zones rurales privilégient davantage l'aspect local dans leurs achats que les habitants de Saint-Louis et de Weil am Rhein. De par la proximité immédiate avec la nature et la production alimentaire (voire la distribution, à travers des circuits courts), les habitants de la campagne peuvent être plus sensibles à ces aspects. Concernant les deux autres attitudes, les différences ne sont pas significatives. L'effet des variables sociodémographiques est également très limité (tableau 53)¹⁷¹. Concernant les frontaliers, les différences sont non significatives lorsque les autres variables sociodémographiques sont prises en compte. Quand il est fait recours à des analyses bivariées, on observe que les frontaliers ont moins tendance à souligner l'importance de consommer des produits nationaux ou à l'intérieur des frontières nationales, ce qui fait écho à leurs pratiques de travail. En France particulièrement, les différences sont très faibles avec les non-frontaliers. Ces derniers consomment largement en Allemagne au quotidien. En Allemagne, en revanche, les actifs non frontaliers prennent en général cette question plus à cœur que les frontaliers.

Si de nombreux individus déclarent privilégier les produits locaux voire nationaux et vouloir soutenir l'économie nationale (ou locale) lors de leurs achats, qu'en est-il dans leurs pratiques ? On observe souvent un écart entre les attitudes et les comportements effectifs (*attitude-behaviour gap*), entre autres en ce qui concerne la consommation (De Pelsmacker, Driesen et Rayp, 2005).

En fait, il apparaît que ces attitudes, qui peuvent aussi dénoter un certain rejet de l'idée d'un territoire transfrontalier ou une orientation davantage axée sur le pays de domicile, ont un fort effet sur les pratiques effectives (tableau 54). En Suisse, où l'effet est le plus fort, ces attitudes de consommation ethnocentriste expliquent plus de 20 % des fréquences des achats transfrontaliers¹⁷². Ainsi, les Suisses, qui déclarent vouloir consommer des produits suisses et soutenir l'économie nationale en achetant dans leur pays, se rendent effectivement moins en Allemagne et en France. Des indicateurs observés tout au long de cette recherche, il s'agit du plus puissant frein à

¹⁷¹ Le faible effet des variables sociodémographiques et territoriales (hormis le pays) renvoie en partie aux faibles différences dans les attitudes mêmes de la population : tous se disent, plus ou moins, concernés par ces questions.

¹⁷² Pour rendre les résultats plus lisibles, seules les régressions linéaires comportant ces trois attitudes sont représentées graphiquement. Lorsque les variables sociodémographiques (et le statut de frontaliers) sont ajoutées, les tendances restent les mêmes.

Tableau 53 : Régressions linéaires : Attitudes : consommation et espace

	Produits locaux		Produits nationaux		Soutien à l'économie locale	
	B	Bêta (Coefficients standardisés)	B	Bêta (Coefficients standardisés)	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	0,79	***	0,75	***	0,79	***
Homme	-0,08	-,15***	-0,08	-,13***	-0,07	-,12***
25-44 ans	-0,03	-,05	0,02	,03	-0,01	-,02
65 ans et plus	0,02	,03	-0,03	-,05	-0,03	-,05
Personne seule	0,01	,01	0,05	,07*	0,05	,08**
Famille monoparentale	-0,06	-,04	-0,06	-,04	-0,04	-,03
En couple, sans enfant	0,01	,01	0,02	,03	0,02	,03
Pas de formation post-obligatoire	0,03	,03	-0,01	-,01	0,03	,03
Formation de niveau tertiaire	0,04	,07*	-0,01	-,01	-0,01	-,01
Bas revenus	-0,01	-,01	-0,01	-,01	0,01	,01
Revenus élevés	0,02	,03	-0,02	-,04	0,01	,01
Actif	-0,01	-,01	-0,03	-,05	0,01	,01
	Effectifs : 1 529 ; R ² =,027 ; Sig. =,000		Effectifs : 1 535 ; R ² =,021 ; Sig. =,000		Effectifs : 1 529 ; R ² =,016 ; Sig. =,000	

la consommation transfrontalière. Cet important rejet de l'« autre côté » pour de tels motifs semble particulier à la Suisse, du moins en Europe. Dans les autres régions européennes, l'intérêt économique d'aller consommer de l'autre côté de la frontière est moins prononcé et, en pratique, la concurrence des commerces étrangers sur les commerces locaux est moins forte. À notre connaissance, une situation comme celle-ci, où les attitudes sont largement prégnantes et exercent un fort effet limitatif, n'a pas été observée dans d'autres régions européennes transfrontalières, pas même au Luxembourg où les différentiels de prix et de niveau de vie seraient susceptibles de provoquer des situations similaires.

Dans les deux autres parties de l'agglomération (Allemagne et France), ces attitudes de consommation ethnocentriste sont moins partagées par la population et ont moins d'effets sur les pratiques effectives. C'est en France que le lien est le moins fort. Cela pourrait indiquer que, même si l'on souhaite soutenir l'économie nationale en faisant ses courses en France, il est très difficile de se passer des achats à l'étranger. D'une part, pour des raisons économiques ou des questions d'offre : la partie française, hors Mulhouse, est celle dont l'offre en magasins est la plus limitée. D'autre part, en raison de l'importance quantitative des frontaliers, de leur ancrage en Suisse et de leurs achats d'appoint, de repas de midi, etc., qui se font inéluctablement, en partie du moins, autour du lieu de travail. Dans ces deux pays, les variables

sociodémographiques, le statut de frontalier ou encore la motilité (voir chapitre suivant) ont plus d'importance pour expliquer le fait de traverser les frontières dans le cadre de ses achats. De manière très intéressante, on peut constater que pour les Allemands et pour les Français, la volonté d'acheter des produits locaux est associée positivement à la fréquence des achats transfrontaliers. Il semblerait que pour eux, acheter à l'échelle transfrontalière ne soit pas un obstacle à la consommation locale. Ainsi, l'idée de «local», dans une perspective écologique, dépasse les frontières nationales. Lorsque des considérations socio-économiques sont en jeu, l'effet de barrière de la frontière se fait probablement plus fort.

Ces attitudes vis-à-vis du pays de résidence et de l'«étranger» ont en revanche moins d'importance pour expliquer l'intensité des pratiques de loisirs dans les deux pays voisins. L'idée de protectionnisme avancée par certains s'applique moins aux loisirs, bien que les effets soient néanmoins significatifs. D'autres facteurs, notamment la motilité, ont un effet plus important sur les pratiques transfrontalières de loisirs (voir chapitre suivant).

Tableau 54: Régressions linéaires: Lien entre les attitudes relatives à la consommation et à l'intensité des achats transfrontaliers dans les parties allemande, française et suisse de l'agglomération

	Allemagne		France		Suisse	
	B	Bêta (Coefficients standardisés)	B	Bêta (Coefficients standardisés)	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	0,18	***	0,31	***	0,37	***
Pour mes achats, je privilégie les produits locaux	0,07	,13*	0,16	,18***	-0,02	-,04
Pour mes achats, je privilégie les produits français/suisses/ allemands	-0,07	-,18*	-0,15	-,21***	-0,19	-,33***
En faisant mes courses dans mon pays, je soutiens l'économie nationale	-0,1	-,21**	-0,07	-,09	-0,09	-,15***
	Effectifs: 298 ; R ² =,094 ; Sig. =,000		Effectifs: 432 ; R ² =,057 ; Sig. =,000		Effectifs: 829 ; R ² =,204 ; Sig. =,000	

7

CONCLUSION

Malgré les intenses relations que les habitants de l'agglomération trinationale entretiennent de part et d'autre de la frontière, force est de constater que cette dernière n'a pas disparu dans les « têtes ». Si pour ceux qui la franchissent le plus fréquemment, elle a tendance à s'effacer, pour d'autres, sa fonction de barrière est nettement plus prégnante. Cette barrière mentale se traduit par une faible prise en compte de ce qui se trouve au-delà des frontières nationales, par une certaine indifférence et par une vie quotidienne qui se déploie avant tout dans le pays de résidence.

La fragmentation sociale et spatiale de l'agglomération transfrontalière demande aux individus des compétences particulières pour être à la fois mobiles socialement et spatialement. Ces compétences renvoient au fait d'être à l'aise dans de nouveaux endroits, avec de nouvelles personnes ou de s'adapter facilement. Elles semblent très peu déterminées par la structure sociale, et il en résulte des profils très différents dans la population : des personnes les plus aptes et habiles pour se mouvoir dans la métropole transfrontalière aux individus les plus réservés pour qui prendre part à la vie sociale de l'agglomération transfrontalière demande le plus d'efforts. Parmi ces compétences, la maîtrise des langues tient une place importante dans cette région bilingue. Dans cet environnement majoritairement germanique, le besoin de parler la langue de la communauté linguistique voisine n'est pas symétrique : le français a par exemple un statut secondaire. Pour le travail (frontalier), l'allemand a une grande importance, et les besoins d'une main-d'œuvre maîtrisant parfaitement l'allemand ont tendance à se renforcer, alors que jusqu'à présent, dans certaines branches, une connaissance rudimentaire de l'allemand semblait suffisante. Quant aux autres pratiques du quotidien, les Allemands et les Suisses qui parlent le français se rendent plus fréquemment dans l'Hexagone et les Français qui maîtrisent l'allemand, davantage en Allemagne et en Suisse. Finalement, le partage d'une langue commune

est aussi l'un des marqueurs de l'identité transfrontalière. Bien que la région soit historiquement germanique, les habitants qui parlent les deux langues (allemand et français) partagent davantage une identité commune à l'échelle de l'agglomération transfrontalière. Ainsi, un peu plus de la moitié de la population de l'agglomération (davantage parmi les Français) partage une identité commune à l'échelle des trois pays.

Aux compétences sociospatiales et linguistiques font écho des projets de mobilité très différenciés entre les individus. La vie dans les agglomérations transfrontalières est souvent marquée par un manque d'intérêt et une méconnaissance de ce qui se trouve de l'autre côté de la frontière. Tous les individus ne sont pas intéressés par la découverte de cet espace particulier. Si, pour certains, découvrir l'agglomération et le monde s'apparente à une orientation forte de leur quotidien, pour d'autres les territoires proches semblent amplement suffisants à leur besoin de découverte. Cela se traduit également par des connaissances de l'agglomération différenciées : ces dernières sont entre autres utiles pour construire des projets de mobilité à l'échelle de l'agglomération et permettent d'accéder de manière plus ciblée aux opportunités transfrontalières. Les frontaliers, de par leur pratique intensive du territoire transfrontalier, en ont de très bonnes connaissances, de même que les personnes qui ont des amis vivant au-delà des frontières nationales : les contacts sociaux sont une source d'information privilégiée quant à l'agglomération transfrontalière.

D'une manière générale, 70% des habitants sont intéressés par une découverte plus ample de l'agglomération trinationale de Bâle, le signe d'une indifférence vis-à-vis des territoires voisins plutôt limitée. Encore faut-il que ces dispositions se traduisent en mobilités effectives et que le « premier pas » à travers la frontière puisse être réalisé. La force de la frontière en tant que frein se fait sentir surtout lorsqu'il s'agit de mobilités particulières, avec de fortes implications sociales ou personnelles, comme un déménagement transfrontalier ou le fait de se faire soigner de l'autre côté de la frontière. Si la Suisse représente une option dans ces deux domaines pour les Français et les Allemands, les dispositions envers les autres pays sont clairement plus faibles, et plus particulièrement celles vers la France : Suisses et Allemands seraient peu enclins à y vivre ou à s'y faire soigner. Ces dispositions sont influencées par des déterminants notamment économiques. Les personnes disposant des plus hauts revenus en Allemagne et en France sont plus attirées par la Suisse que les autres. Alors que les Suisses ayant des bas revenus sont plus nombreux à envisager de se faire soigner dans les pays voisins ou à y déménager : de telles mobilités peuvent être intéressantes pour elles d'un point de vue financier.

Finalement, le discours sur les frontières est également empreint de réflexes protectionnistes visant à défendre l'économie du pays, voire de la commune de résidence, vis-à-vis des « concurrents » transfrontaliers. En Suisse, le débat est particulièrement vif s'agissant du tourisme d'achat. Les attitudes de consommation ethnocentriste ou de soutien à l'économie nationale ou locale sont particulièrement

développées en Suisse et exercent un impact important sur les pratiques d'achat des Suisses. Ces attitudes peuvent également témoigner d'un certain rejet de l'idée d'un espace transfrontalier ou, du moins, d'une orientation de la vie quotidienne fortement tournée vers le pays de résidence. Cependant, elles semblent traduire davantage la volonté de consommer d'une manière «responsable», en tenant compte des implications socio-économiques voire écologiques des pratiques individuelles sur les territoires et sur leurs habitants, qu'une forte animosité envers les parties étrangères de l'agglomération.

L'«épaisseur» de la frontière semble donc cruciale pour la compréhension des modes de vie. Les compétences ou les projets individuels révèlent la manière dont les individus peuvent dépasser les diverses barrières sociales, culturelles, linguistiques, etc., associées à la frontière. Les liens identitaires, les connaissances des territoires situés au-delà de la frontière, les dispositions transfrontalières, ou encore la volonté d'explorer l'agglomération, sont des indices de relations complexes et intenses qui prennent place dans la région.

IX.
MODES DE VIE ET POTENTIEL
DE MOBILITÉ : LES FRONTIÈRES
AU QUOTIDIEN ?

1

INTRODUCTION

Dans ce dernier chapitre, nous poursuivons un triple objectif. Tout d'abord de faire le point sur le potentiel de mobilité. Les chapitres précédents ont mis en lumière l'importance des accès individuels et contextuels, des compétences ou encore des projets de mobilité dans l'appréhension de la dimension transfrontalière des modes de vie. Nous présenterons donc une typologie du potentiel de mobilité qui combine ces trois composants (accès, compétences et projets de motilité), pour, ensuite, utiliser cet indicateur afin d'appréhender les différentes composantes du mode de vie. Ensuite, il s'agira d'analyser les liens qui émergent entre les mobilités quotidiennes, les réseaux sociaux et les attitudes, dans le but d'identifier les rapports qu'entretiennent les individus avec l'agglomération transfrontalière. Finalement, nous nous efforcerons d'identifier les enjeux auxquels fait face l'agglomération transfrontalière.

2

LA MOTILITÉ POUR LES MOBILITÉS TRANSFRONTALIÈRES

Un des buts principaux de cet ouvrage est de comprendre le rôle et l'influence de la motilité sur les modes de vie dans les agglomérations transfrontalières. Plusieurs études, principalement issues du LaSUR (EPFL), ont déjà abordé le potentiel de mobilité de manière quantitative, *via* la création d'indicateurs. Dans le chapitre I, nous avons proposé une revue de la notion de motilité et de son usage. Il semble que quelques lacunes demeurent dans les opérationnalisations précédentes : il s'agit tout d'abord d'un manque de prise en compte des compétences sociales (Vincent-Geslin et Ravalet, 2015a), d'un flou théorique, voire opérationnel, quant à la place des éléments relatifs au contexte (Doherty, 2014) et d'un manque de conceptualisation des projets de mobilité (Kellerman, 2012). Sur la base des opérationnalisations précédentes (tableau 55), des lacunes mentionnées et de la nécessité d'adapter l'indicateur à la réalité transfrontalière du contexte, nous décrirons dans les sections suivantes les éléments utilisés dans la conception de notre indice de motilité.

2.1 LES ACCÈS

Les accès se décomposent en deux sous-dimensions : les accès personnels et les accès contextuels. Les indicateurs relatifs aux accès personnels sont la possession d'une voiture dans le ménage, d'un abonnement de transports publics et d'au moins un vélo en état de rouler dans le ménage. La prise en compte d'indicateurs relatifs à ces trois modes de transport renvoie à la diversité des modes utilisés dans l'agglomération bâloise. Les accès personnels intègrent également les nouvelles technologies facilitant la mobilité (smartphones et ordinateurs portables), car celles-ci

Tableau 55 : Opérationnalisations du concept de motilité

Auteur	Finalité	Variables utilisées		
		Accès	Compétences	Projets
(De Witte, Macharis et Mairesse, 2008)	Choix modal	Disposition d'une voiture ; distance domicile-travail ; revenu net	Statut professionnel ; niveau d'éducation	Expériences (satisfaction, raisons du choix modal) ; habitudes
(Witter, 2012)	Inégalités de mobilité, exclusion sociale	<i>Accès contextuels</i> : accès en voiture à une autoroute à 5 km ; accès à une station de bus ou de métro à 400 mètres ; perception (juste ou fausse) des accès aux transports <i>Accès personnels</i> : nombre de voitures par ménage ; possession du permis de conduire ; accès à une voiture ou à un transport par un tiers en cas de besoin ; accès à internet	Niveau d'éducation ; utilisation de sources formelles ou informelles en lien avec les transports publics ; être d'accord avec l'affirmation que voyager/se déplacer est facile	Appropriation ; être à l'heure ; planifier à l'avance ; ne pas être effrayé par les situations inconnues ; perception des différents modes de transport
(Kaufmann, Viry et Widmer, 2010)	Grande mobilité	<i>Accès contextuels</i> : accès à une autoroute en 20 minutes ; accès à une gare régionale en 20 minutes ; accès aux lignes à grande vitesse (TGV) en 20 minutes ; Accès à un aéroport en 45 minutes <i>Accès personnels</i> : disposition d'une voiture/ moto ; disposition d'un ordinateur portable ; accès à internet	Nombre de langues parlées ; maîtrise de l'anglais ; capacité à lire une carte et à s'orienter dans l'espace ; capacité à concevoir un déménagement à plus de 50 km du domicile comme une opportunité	Dispositions à la grande mobilité : migration interrégionale, migration internationale, pendularité de longue durée, bi-résidence, voyages fréquents
(Flamm et Kaufmann, 2006)	Choix modal	Portefeuille de droits d'accès (possession de voiture(s) privée(s), place de parking réservée, possession d'un véhicule léger (scooter, vélo, etc.), membre d'un service de location de véhicule (car/bike-sharing), abonnement de transports publics	Expérience concrète de conduite ; connaissance suffisante du terrain et/ou être capable de trouver son chemin (en utilisant divers supports) ; compétences de planification du temps ; Connaissances diverses : des services à disposition sur le trajet, des prix, des codes/normes d'utilisation, du fonctionnement du véhicule, des parkings, etc. ; self-control ; compétences physiques	Perceptions et représentations des différents modes de transport
Notre opérationnalisation	Modes de vie dans une agglomération transfrontalière	<i>Accès personnels</i> : voiture, vélo abonnement TP, smartphone ; ordinateur portable ou tablette <i>Accès contextuels</i> : accès autoroutiers ; accès aux transports publics ; accès aux lignes transfrontalières (TP)	Compétences de déplacement et de planification Compétences sociales Compétences sociospatiales Compétences linguistiques Planification	Connaissances locales ; exploration ; Dispositions transfrontalières (mobilité résidentielle et mobilité pour les soins)

permettent d'accéder à de nombreuses informations sur les réseaux de transports ou d'acheter des services relatifs à la mobilité en ligne et peuvent être utilisées également pendant les déplacements (loisirs, travail, etc.). Les analyses sur l'usage des modes et sur les compétences sociospatiales ont souligné la grande importance que ces outils ont prise dans les mobilités quotidiennes.

Les accès contextuels, c'est-à-dire à l'offre de transports accessible à proximité, constituent le deuxième composant des accès pris en compte dans l'indicateur. Il s'agit d'un des aspects discutés du concept de motilité, car les accès renvoient à la fois à l'individu et au territoire (Doherty, 2014). Néanmoins, le territoire, de par ses propriétés habilitantes et contraignantes, est indispensable pour comprendre la manière dont les individus peuvent être mobiles dans un contexte donné. Sa prise en compte permet de considérer une aptitude « contextualisée » ou un potentiel de mobilité (voir chapitre I, section 2). Concrètement, nous avons pris en compte l'accessibilité aux transports en commun, mesurée à travers la qualité de la desserte du territoire de résidence. Nous avons aussi intégré un indicateur qui mesure la possibilité d'atteindre une entrée d'autoroute (ou non) en 5 mn aux heures de pointe. Finalement, et en lien avec la dimension transfrontalière, un indicateur relatif à la présence à proximité du domicile d'au moins une ligne transfrontalière de transports publics permettant d'accéder à l'un des pays voisins a été pris en compte. Avoir une bonne offre de transports autour de son domicile permet d'atteindre de nombreux endroits de la région, voire plus loin, et d'augmenter ainsi le potentiel de mobilité des individus.

2.2 LES COMPÉTENCES

Une des lacunes principales des approches de la motilité tient au manque de considération des compétences sociales. Cette insuffisance a notamment été mise en avant dans les conclusions de l'enquête *Job Mob* soulignant l'importance des compétences sociales dans le quotidien des grands mobiles. Par ailleurs, une intégration de ce type de compétences répond aux définitions de la mobilité comme un phénomène à la fois spatial et social (Kaufmann, 2008 ; Allemand, Ascher et Lévy, 2004 ; Cresswell, 2006).

Les entretiens réalisés dans l'enquête qualitative ont permis de creuser cette dimension. Les compétences sociales ou sociospatiales, comme nous les avons dénommées, sont fondamentales pour la mobilité des individus. Dans une agglomération transfrontalière, le couple mobilité spatiale/mobilité sociale s'articule différemment. De par la situation transfrontalière de la région, les individus peuvent être confrontés, sur des distances très courtes, à des environnements, à des cultures et à des individus très différents. Il est nécessaire de s'adapter en permanence à de nouvelles situations, à de nouveaux interlocuteurs, à d'autres langues, ce qui rend ces capacités sociospatiales indispensables. Par ailleurs, ces compétences se révèlent

très peu déterminées par la position sociale et apportent de cette manière une vision complémentaire dans l'analyse du potentiel de mobilité et, par extension, des mobilités (voir chapitre VIII, section 3).

En lien direct avec ces compétences sociospatiales, des compétences communicationnelles (linguistiques) et sociales ont été ajoutées. La capacité de gérer des liens à distance est particulièrement pertinente pour aborder la mobilité dans une métropole comme Bâle, où les réseaux sociaux se déploient sur de longues distances. Arriver à garder des contacts avec sa famille ou ses amis, malgré la distance, peut permettre de mieux vivre cette distance et faciliter l'enracinement ou le déracinement. L'insertion sociale permet également d'avoir accès à des ressources auprès de ses proches et de recevoir de l'aide quand le besoin s'en fait sentir. Les compétences communicationnelles sont abordées à travers les compétences linguistiques : si l'anglais occupe une place importante dans la constellation des langues dans la région, notamment dans l'économie, la connaissance de la langue de la communauté linguistique voisine est un facteur clé pour la compréhension des mobilités à l'échelle transfrontalière et des processus d'attachement et d'identification à la région.

Les compétences du type décrit ci-dessus présupposent un mouvement dans la conception de la motilité, d'un « potentiel de déplacement » vers un « potentiel de mobilité ». Dans les premières opérationnalisations, l'idée du « déplacement » était largement plus prégnante que dans les conceptions postérieures, notamment dès les travaux sur la grande mobilité, où la composante sociale est déjà plus importante (Kaufmann, Viry et Widmer, 2010; Dubois, Ravalet *et al.*, 2015). De plus, nos analyses ont montré que les compétences, comme trouver son chemin ou être à l'heure, n'étaient pas (ou plus) nécessairement les plus pertinentes, et qu'elles étaient très largement partagées dans la population (voir chapitre VI, section 5). Ainsi, contrairement aux opérationnalisations précédentes, nous n'avons pas pris en compte ces deux aspects. En revanche, la capacité à utiliser internet pour planifier et organiser ses déplacements est apparue centrale dans les compétences de déplacement. Une deuxième compétence liée au déplacement et aux capacités d'organisation a été ajoutée, à savoir la planification des activités. Bien préparer ses déplacements, planifier ses sorties de loisirs, ses rendez-vous, etc., peut être synonyme de maîtrise des événements et, en l'occurrence, des pratiques de mobilité. Toutefois, aimer ou avoir besoin de planifier peut aussi être la marque d'un manque de compétences, de spontanéité ou de réactivité. Ainsi, contrairement aux autres variables, avoir des valeurs élevées sur cet indicateur n'est pas nécessairement un signe de potentiel de mobilité plus élevé. Le fait de ne pas utiliser un indicateur ordinal qui additionne la valeur de chaque variable (Kaufmann, Ravalet et Dubois, 2015) permet la prise en compte d'indicateurs de ce type, plus ambigus. Relevons que les capacités physiques, évoquées dans la revue de la littérature et principalement liées à des questions d'âge, n'ont pas été prises en compte. Néanmoins, grâce à l'utilisation de variables relatives aux nouvelles technologies, la question de l'âge et, par extension, celle des capacités physiques sont indirectement abordées.

2.3 LES PROJETS DE MOBILITÉ

Le dernier composant de la motilité, les projets, est celui qui a fait jusqu'à présent l'objet des opérationnalisations les plus diverses. Cela renvoie en partie aux objets d'étude différents de ces recherches. Dans les travaux de Flamm et Kaufmann (2006) ou de De Witte *et al.* (2008) qui questionnent principalement les pratiques modales, la dimension de l'appropriation est abordée avant tout au travers des expériences, des représentations et des évaluations des différents modes de transport. Dans la thèse de Witter (2012), si ces aspects sont également traités, d'autres indicateurs – tels que la capacité à être à l'heure, le besoin de planifier les trajets ou encore la peur des situations inconnues – viennent les compléter. En revanche, dans les travaux relatifs à la grande mobilité, la dimension « appropriation » est abordée à travers les projets de mobilité et, plus précisément, la disposition à la « grande » mobilité (pendularité de longue distance, birésidentialité, voyages fréquents, etc.) (Kaufmann, Viry et Widmer, 2010; Dubois, Ravalet *et al.*, 2015).

Considérant que ces (seules) deux approches ne reflétaient pas de manière optimale les « projets » de mobilité, nous avons cherché à explorer davantage cet aspect de la motilité (voir chapitre I, section 2). Nous avons fait l'hypothèse que l'envie, la motivation ou les stimuli qui poussent les individus à se déplacer – ou plus largement l'ouverture et la disposition à différents types de mobilité – avaient une importance cruciale dans un contexte transfrontalier et donc que ce terrain se prêtait particulièrement bien à nos explorations. L'indifférence vis-à-vis des autres territoires, le manque de motivation pour la découverte ou encore le manque d'informations sont des freins importants à la mobilité, plus particulièrement dans un territoire transfrontalier. Connaître ou simplement avoir une vague idée de ce qui est offert dans différents lieux peut nourrir l'envie de se déplacer. Ces différents aspects ont été opérationnalisés au travers des connaissances locales, de la curiosité « spatiale » et de l'intérêt pour l'exploration (Kellerman, 2012; van Houtum et van der Velde, 2004; Spierings et van der Velde, 2013). Finalement, dans la lignée des approches considérant les dispositions à la mobilité, nous avons également ajouté deux indicateurs relatifs aux dispositions à la mobilité résidentielle transfrontalière et à la disposition à recevoir des soins dans les pays voisins. Ces mobilités sont particulières, car elles sont socialement impliquantes et touchent aux sphères de l'intime. Être prêt à s'engager dans ce type de relations avec les territoires et les institutions situés de l'autre côté de la frontière est synonyme *a priori* d'une confiance marquée et d'une large ouverture vis-à-vis de la dimension transfrontalière de l'agglomération.

2.4 QUELLE MOTILITÉ POUR QUELS INDIVIDUS ?

Comment le potentiel de mobilité se définit-il dans l'agglomération transfrontalière ? Qui sont les individus les plus aptes à être mobiles à l'échelle transfrontalière ? Pour répondre à ces questions, nous avons créé une typologie de la motilité qui distingue

cinq types de potentiel de mobilité à l'échelle de l'agglomération transfrontalière (tableau 56). Cette typologie a été construite à l'aide d'une analyse factorielle et d'une classification (nuées dynamiques) (pour plus de détails techniques, Dubois, 2017b) et accorde une place importante aux compétences et aux projets de mobilité, alors que les accès contextuels sont moins mis en avant. Un potentiel de mobilité largement basé sur les accès contextuels aurait été trop influencé par la structure des territoires, organisée dans la région sur des principes et des référentiels très différents. En outre, son apport explicatif aurait été très faible. Les paragraphes suivants décrivent les caractéristiques des différents types de motilité et leur composition.

Les *peu motiles* se caractérisent par une motilité de manière générale plutôt faible (14,2% de l'échantillon). Ils sont tout d'abord moins bien équipés en outils facilitant la mobilité (voiture, abonnement de transports, smartphone, etc.), mais leurs accès contextuels se situent autour de la moyenne. Concernant leurs compétences, celles-ci sont souvent moins développées que chez les individus des autres groupes, spécialement la capacité à être à l'aise dans des lieux inconnus. Enfin, ce groupe se distingue également par des projets de mobilité très limités, qu'il s'agisse des connaissances spatiales de la région, de l'envie d'explorer et des dispositions transfrontalières.

Le fait que les personnes âgées aient une probabilité plus élevée (3,8 fois plus, voir tableau 57) de faire partie de ce groupe s'explique en partie par l'accès et les compétences limités de ces individus en matière de nouvelles technologies. Au-delà des éléments relatifs à l'âge, ils sont également moins formés, ont des revenus plus bas et les personnes seules y sont fortement représentées. À la lumière de ces tendances, ce groupe semble être composé d'une population plutôt précaire. Il correspond ainsi à l'image de personnes présentant un faible potentiel de mobilité. Relevons pour terminer qu'il s'agit du groupe qui se lit le mieux au travers des variables sociodémographiques : les autres groupes sont nettement moins déterminés par les questions de position sociale, d'âge ou de genre. La motilité apporte ainsi un regard novateur et potentiellement riche pour aborder les mobilités et les modes de vie plus généralement.

Le deuxième groupe, qui représente 25,3% de la population, est composé de personnes peu intéressées par la découverte de nouveaux espaces ou de nouvelles expériences sociales. Ces individus se déclarent peu motivés par l'envie d'explorer tant la région transfrontalière que le reste du monde en général. Cette faible curiosité spatiale s'accompagne d'une connaissance limitée de l'offre située dans les pays voisins, que ce soit en matière de restaurants, de magasins ou de loisirs. En outre, ces personnes ne connaissent pas beaucoup mieux l'offre de leur région de résidence. De même, les *peu intéressés par l'espace* sont très peu disposés à se faire soigner ou à aller habiter de l'autre côté de la frontière. Cet intérêt peu marqué pour la découverte va de pair avec des compétences sociospatiales peu développées, comme se sentir à l'aise avec des personnes inconnues ou dans des endroits inconnus. En revanche,

Tableau 56: Typologie de la motilité, moyennes par variable

	Peu motiles	Peu intéressés par l'espace	Explorateurs novices	Cosmopolites ancrés	Très motiles	Total
Dispose d'au moins une voiture dans son ménage	0,63	0,97	0,91	0,91	0,86	0,88
Vélo en état de fonctionner	0,47	0,91	0,92	0,69	0,83	0,8
Abonnement de TP (tous types confondus)	0,41	0,36	0,42	0,5	0,56	0,45
A un smartphone	0,04	0,84	0,69	0,56	0,83	0,65
A un ordinateur portable ou une tablette	0,17	0,92	0,86	0,63	0,92	0,76
Accès à une autoroute en 5 min	0,37	0,39	0,36	0,54	0,5	0,43
Présence d'une ligne de transport public transfrontalière dans la commune/quartier de résidence	0,77	0,83	0,74	0,89	0,88	0,82
Qualité de la desserte en transports publics dans la commune/quartier de résidence	0,41	0,38	0,38	0,4	0,37	0,38
Je connais les possibilités qu'offre internet pour organiser/planifier mes déplacements	0,27	0,86	0,79	0,76	0,88	0,76
Je crée facilement des liens avec des personnes que je ne connais pas	0,6	0,59	0,71	0,76	0,61	0,65
Je suis à l'aise dans les endroits que je ne connais pas	0,45	0,51	0,72	0,71	0,69	0,63
En cas de besoin, je m'adapte facilement et je suis prêt à changer mes projets	0,64	0,76	0,67	0,83	0,74	0,73
J'arrive à garder contact avec des connaissances qui ne vivent pas dans la région	0,68	0,67	0,67	0,85	0,75	0,72
Niveau de langue du pays voisin (français ou allemand)	0,39	0,4	0,39	0,63	0,64	0,49
Anglais: Niveau	0,28	0,61	0,59	0,49	0,67	0,56
J'aime planifier mes activités longtemps à l'avance	0,65	0,77	0,33	0,71	0,64	0,62
Connaissance de l'offre dans le pays de domicile	0,6	0,73	0,66	0,88	0,79	0,74
Connaissance de l'offre dans les deux pays voisins	0,32	0,23	0,24	0,56	0,57	0,38
D'une manière générale, je cherche toujours à explorer de nouvelles régions, de nouveaux endroits	0,41	0,51	0,77	0,84	0,77	0,68
J'aimerais explorer davantage les opportunités (musées, restaurants, magasins, etc.) de la région trinationale de Bâle (des trois pays)	0,43	0,5	0,79	0,81	0,73	0,66
Disposition à habiter dans les deux pays voisins	0,31	0,19	0,27	0,26	0,62	0,34
Disposition à se faire soigner dans les deux pays voisins	0,34	0,32	0,35	0,22	0,67	0,4

leurs accès à la voiture, au vélo, ainsi qu'aux nouvelles technologies sont très bons. Parmi tous les groupes, c'est celui dont les membres aiment le plus planifier leurs activités, cherchant probablement à compenser leur manque d'aisance face à de nouvelles situations.

D'un point de vue sociodémographique, peu d'indices permettent d'expliquer cette frilosité envers la nouveauté. Les moins de 45 ans y sont surreprésentés, au contraire des plus âgés (seulement 10%). Cela va de pair avec une grande proportion d'actifs (ils ont 1,6 fois plus de chances d'être représentés dans ce groupe). Sur le plan financier, les *peu intéressés par l'espace* n'apparaissent ni particulièrement pauvres ni particulièrement

Tableau 57: Régressions logistiques (Odd ratio): Types de motilité

	Peu motiles	Peu intéressés par l'espace	Explorateurs novices	Cosmopolites ancrés	Très motiles
Homme	1,186	1,102	0,799	0,931	1,296
Femme (réf.)					
25-44 ans	0,38**	1,356*	1,023	0,504***	1,199
45-64 ans (réf.)					
65 ans et plus	3,896***	0,512*	0,258***	1,596	0,737
Personne seule	3,386***	0,57**	0,851	1,069	0,924
Famille monoparentale	1,363	1,005	0,483*	1,063	1,636
En couple, sans enfant	1,493	1,017	0,963	0,961	1,04
En couple, avec enfant(s)					
Pas de formation post-obligatoire	2,636**	0,556	0,735	0,935	0,559
Secondaire II (réf.)					
Tertiaire	0,91	0,872	0,989	1,01	1,441*
Bas revenus	1,75**	0,57**	1,534**	0,842	0,972
Revenus moyens (réf.)					
Revenus élevés	0,501**	0,695*	0,989	1,479*	1,438*
Actifs	0,632	1,58*	0,65*	0,845	1,262
Non-actif (réf.)					
Constante	0,059***	0,376***	0,58*	0,211***	0,122***
Sig.	,000	,000	,000	,000	,000
Nombre d'observations (non pondérées)	1 523	1 523	1 523	1 523	1 523
Log likelihood	820,685	1 590,556	1 568,608	1 300,102	1 423,344
Ddl	11	11	11	11	11
Khi-deux	318,041	114,492	64,655	61,117	55,676
R-deux de Nagelkerke	0,359	0,108	0,063	0,067	0,058

riches. Ils disposent par ailleurs de formations plutôt bonnes. La composition familiale indique qu'il s'agit avant tout de couples, dont beaucoup avec enfant(s). Le fait d'être en couple – éventuellement avec des enfants –, associé à de faibles compétences sociospatiales, peut avoir comme conséquence une limitation des projets hors du domicile et une concentration des activités autour de celui-ci ou en son sein.

Le troisième groupe, dénommé les *explorateurs novices* (23,6% de l'échantillon), est composé de personnes témoignant d'une grande curiosité spatiale et d'une envie d'explorer l'agglomération transfrontalière, malgré des connaissances locales faibles et des connaissances de la langue de la communauté linguistique voisine limitées. De ces deux derniers éléments est tirée la dénomination «novice». En termes d'accès personnels et contextuels, les *explorateurs novices* sont plutôt bien équipés : leur ouverture vers le monde et leur envie de découvrir celui-ci en font en quelque sorte l'antithèse des *peu intéressés par l'espace*. D'autant plus que sur le plan sociodémographique, ils en sont très proches.

À l'instar des *peu intéressés par l'espace*, les *explorateurs novices* sont plutôt jeunes, et nombre d'entre eux vivent dans des familles (biparentales) avec enfant(s). En fait, seule la plus grande part de personnes avec de faibles revenus (1,5 fois plus) les distingue véritablement du groupe précédent. Même leurs cadres de vie sont assez similaires, avec une proportion importante de personnes résidant dans des maisons individuelles, avec jardin et dont elles sont propriétaires. Cependant, ils diffèrent radicalement dans leur manière d'envisager l'espace. Les raisons qui expliquent cette ouverture en dépit des connaissances linguistiques et locales limitées ne sont pas tout à fait claires et ne semblent pas pouvoir être trouvées dans la position sociale, l'âge, le genre ou le cadre de vie de ces individus. Une des explications tient peut-être à leur parcours de vie. En effet, c'est parmi les *explorateurs novices* que se trouve la part la plus élevée de personnes ayant changé de commune de domicile durant les cinq années précédentes (17,6%), ce qui peut motiver la découverte de leur nouvel environnement et témoigner d'une plus grande appétence pour le changement. Par ailleurs, une partie d'entre eux (6,6%) ont grandi dans un des pays voisins, soit légèrement plus que dans les autres groupes. Les *peu intéressés par l'espace* ont des parcours de mobilité largement plus fixés dans l'espace local. Ces éléments donnent quelques pistes d'explications sur les postures très différentes des *explorateurs novices* et des *peu intéressés par l'espace* face aux opportunités diverses qui les entourent. Cependant, les analyses sur les compétences sociospatiales et la curiosité spatiale menées dans le chapitre précédent suggèrent que ces éléments se rattachent davantage à des traits de caractère particuliers. Ainsi, en intégrant de tels éléments, la motilité apporte une grande plus-value pour la compréhension des postures vis-à-vis de l'altérité.

Les *cosmopolites ancrés*, qui composent le quatrième groupe (16,7%), sont des individus dont la motilité est de manière générale plutôt bonne. Ils ont de bonnes connaissances locales, une bonne maîtrise du français et de l'allemand et apprécient

d'explorer la région transfrontalière : passer du temps de l'autre côté de la frontière ne semble leur poser aucun problème. Par contre, s'engager plus durablement (habiter) ou sur des aspects plus sensibles et intimes (se faire soigner) ne les intéresse pas du tout.

Ce groupe est composé avant tout de personnes de plus de 45 ans et disposant de bons revenus (1,5 fois plus). Ainsi, environ la moitié des *cosmopolites ancrés* ne travaillent pas (ou plus). Si, en termes de composition familiale, de structure par âge ou de taux d'activité, les *cosmopolites ancrés* se placent entre les *peu motiles* (plus âgés, avec moins d'actifs) et les trois autres groupes, ils s'en distinguent en matière de position sociale. Ces individus sont ceux qui se déclarent être les plus satisfaits de leur activité professionnelle (pour ceux qui travaillent), de leurs finances et du temps dont ils disposent pour leurs loisirs et leur vie privée. De plus, deux tiers d'entre eux ont vécu à l'étranger au moins six mois au cours de leur vie. Ces éléments sont probablement liés à leur intérêt pour l'exploration et à leurs hautes compétences sociospatiales. Leur position sociale leur permet *a priori* de ne pas devoir envisager d'aller habiter à l'étranger ou de s'y faire soigner ; leur qualité de vie semble être suffisamment importante dans le pays où ils résident actuellement.

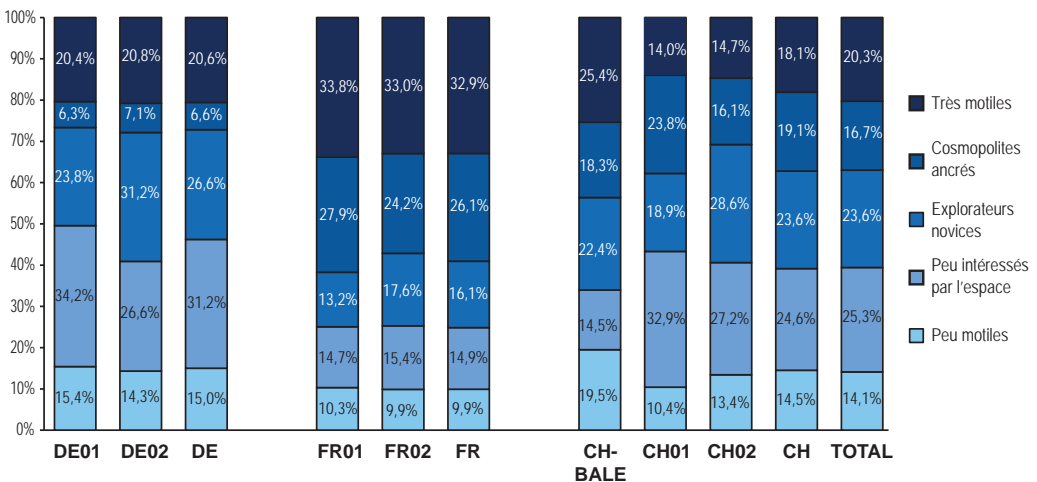
Finalement, les *très motiles* (20,3% de l'échantillon) présentent des valeurs élevées pour les trois dimensions et, en comparaison avec les *cosmopolites ancrés*, ils ne sont pas rebutés par le fait d'aller habiter de l'autre côté de la frontière ou de s'y faire soigner. Même si, sur certaines de leurs compétences ou de leurs projets, ils ont des valeurs moins élevées que les membres des autres groupes, leurs fortes dispositions en font les plus motiles à l'échelle transfrontalière. Les hommes, les personnes bien formées et les hauts revenus ont une plus grande chance de faire partie des *très motiles*. Il s'agit également avant tout de personnes âgées de moins de 65 ans. Comme les *cosmopolites ancrés*, ils sont nombreux à avoir vécu à l'étranger mais, contrairement à ces derniers, ils maîtrisent particulièrement bien l'anglais : en effet, les *très motiles* et les *cosmopolites ancrés* n'appartiennent pas tout à fait à la même génération. Ces derniers sont également particulièrement mobiles sur le plan résidentiel : près de 20% des *très motiles* ont changé de commune de domicile au cours des cinq années précédentes. Ce plus faible ancrage local les rend particulièrement ouverts aux nouvelles opportunités, indépendamment de leur localisation. En outre, une partie importante de la vie des *très motiles* semble tourner autour du travail. La moitié d'entre eux travaillent plus de 40 heures par semaine et près d'un quart vivent dans des ménages biactifs. Ils se disent satisfaits de leur situation financière, mais moins en ce qui concerne leur emploi et le temps dont ils disposent pour leurs loisirs et leur vie privée (un quart d'entre eux ne sont pas satisfaits).

D'un point de vue géographique, les groupes sont répartis de manière homogène entre les trois pays. Aucun type de potentiel ne renvoie à un espace ou à un pays en particulier. Les *peu motiles* sont un peu plus représentés à Bâle. Bien souvent, les grandes villes accueillent une part plus importante de populations précaires, ce qui se retrouve ici. Quant aux *peu intéressés par l'espace*, ils sont surreprésentés en Allemagne (à Weil

am Rhein notamment) et sous-représentés en France. Une de leurs caractéristiques fortes, c'est leurs faibles compétences dans la langue de la communauté linguistique voisine : la connaissance du français est particulièrement faible en Allemagne. D'une manière générale, les Allemands prennent un peu moins part à la vie transfrontalière de l'agglomération, contrairement aux Français, ce qui va dans le sens de ces résultats. À Bâle, on trouve moins *de peu intéressés par l'espace* : les contacts quotidiens avec des personnes d'horizons différents que suscite la vie dans une grande ville semblent avoir une influence sur les compétences sociospatiales et linguistiques des Bâlois, ainsi que sur leurs projets de mobilité. L'exploration et l'aisance dans les lieux inconnus et avec des personnes nouvelles renvoient aux caractéristiques de l'urbanité. Les *peu motiles* et les *peu intéressés par l'espace*, quant à eux, préfèrent éviter les centres urbains, privilégiant les quartiers périphériques ou la campagne.

Les *cosmopolites ancrés* sont surreprésentés en Suisse (dans le secteur suburbain), au contraire des *très motiles*. D'une part, pour beaucoup de Suisses, il est difficile de s'imaginer habiter ou de se faire soigner dans un des pays voisins. D'autre part, pour ceux qui recherchent les caractéristiques urbaines, déménager en France ou en Allemagne signifie perdre l'accès direct à Bâle et à son offre métropolitaine. Finalement, parmi les Français, les *très motiles* sont surreprésentés. Ce dernier résultat peut se lire en relation avec la présence de nombreux frontaliers dans le Sud de l'Alsace : ces derniers ont de bonnes connaissances de l'allemand, de la région transfrontalière et sont plus ouverts aux mobilités transfrontalières, surtout en direction de la Suisse.

Figure 67 : Types de motilité, selon le pays et le secteur de résidence



Effectifs: 1570 ; Différences entre pays : $\chi^2=71,3$, $V=.151$, $Sig.=,000$; Différences entre secteurs: $\chi^2=136,23$, $V=.147$, $Sig.=,000$

3

DES MODES DE VIE TRANSFRONTALIERS ? UNE ANALYSE PAR LA MOTILITÉ

Tout au long de cet ouvrage, nous avons abordé les différents éléments qui façonnent la vie quotidienne dans l'agglomération transfrontalière, qu'il s'agisse du travail frontalier, des pratiques d'achats et de loisirs au-delà de la frontière nationale, de la spatialité des réseaux sociaux et des attitudes vis-à-vis des territoires de l'agglomération. Les analyses suivantes visent à mettre en regard les différentes dimensions du mode de vie pour comprendre comment elles s'imbriquent les unes aux autres¹⁷³. Le rôle de la motilité dans l'explication des différentes dimensions du mode de vie est également analysé.

3.1 MOTILITÉ ET MODE DE VIE

Avant d'examiner les relations entre les mobilités effectives, les réseaux sociaux et les attitudes, nous devons nous interroger sur le rôle de la motilité dans l'explication de ces différentes dimensions. Comment ces dernières se lisent-elles au travers de la motilité ? Être très motile à l'échelle transfrontalière signifie-t-il pour autant être très mobile dans cet espace ?

3.1.1 Travail frontalier et motilité

Le potentiel de mobilité permet de souligner les éléments particulièrement importants dans l'exercice d'une activité à l'étranger en tant que travailleur

¹⁷³ Cette section a servi de base à un chapitre d'ouvrage (Dubois et Kaufmann, 2017), certains paragraphes sont similaires.

frontalier. Aucun frontalier ne fait partie du groupe des *peu motiles*. Certes, ce groupe est composé avant tout de non-actifs, mais être frontalier nécessite un certain niveau de compétences ou des dispositions spécifiques, que les *peu motiles* n'ont manifestement pas. Les *peu intéressés par l'espace* sont en revanche surreprésentés parmi les frontaliers. Ce résultat peut paraître étonnant, car les individus formant ce groupe n'ont pas nécessairement de très bonnes compétences sociospatiales ni de bonnes connaissances de la région : ils semblent un peu en retrait vis-à-vis de la frontière et de l'espace en général. C'est surtout parmi les travailleurs frontaliers allemands qu'ils sont surreprésentés. Pour les frontaliers français, les compétences linguistiques et l'ouverture vers l'«autre» sont davantage nécessaires. Ainsi, pour les Allemands, travailler en Suisse n'impose de détenir ni des compétences sociospatiales particulièrement élevées ni des dispositions spécialement ouvertes envers l'agglomération transfrontalière.

Les *explorateurs novices* et les *cosmopolites ancrés*, malgré les très hautes compétences linguistiques ou sociales de ces derniers, fournissent moins de frontaliers – ils sont entre autres surreprésentés parmi les non-actifs. Finalement, les *très motiles* représentent plus d'un tiers des frontaliers, ce qui explique en partie leur ouverture vers le transfrontalier et leur fort potentiel de mobilité à l'échelle de l'agglomération. Ce résultat est fortement influencé par la France où près de 50% des *très motiles* sont frontaliers : ce groupe se caractérise par un haut taux de bilinguisme, ce qui est moins fréquent en Allemagne, le français y étant moins répandu.

3.1.2 Pratiques transfrontalières et motilité

Dans quelle mesure la motilité permet-elle d'expliquer les pratiques transfrontalières de loisirs et d'achats ? Comme leur potentiel de mobilité l'indique, les *peu motiles* et les *peu intéressés par l'espace* sont effectivement ceux qui traversent le moins les frontières durant leur temps libre (tableau 58)¹⁷⁴. Cependant, les éléments qui jouent sur ces deux types d'individus sont très différents. Pour les premiers, il s'agit davantage de contraintes physiques ou organisationnelles et de projets plus difficiles à mettre en place : ce groupe est composé avant tout de personnes plutôt âgées. L'accès à l'information se fait parfois moins facilement à cause d'une moins bonne maîtrise des canaux d'information actuels (internet, réseaux sociaux). En revanche, pour les *peu intéressés par l'espace*, il s'agit clairement d'une indifférence face aux opportunités se trouvant de l'autre côté de la frontière. Ce manque d'intérêt est renforcé par des compétences sociospatiales et linguistiques peu développées, ce qui peut avoir un effet de barrière sur les pratiques transfrontalières. Parmi les *peu intéressés par l'espace*, l'effet de la langue est bien visible chez les Français de ce groupe : ils sont

¹⁷⁴ Un indicateur agrégeant les pratiques transfrontalières de loisirs et d'achats a été utilisé. De plus, ces résultats sont obtenus à l'aide de modèles de régression logistique. Une méthode par déviation a été appliquée à la variable motilité. Les variables sociodémographiques sont ajoutées en tant que variables de contrôle.

Tableau 58: Régressions logistiques (Odd ratio): Déterminants de l'intensité des pratiques transfrontalières

	Faibles pratiques transfrontalières	Fortes pratiques transfrontalières
Homme	0,723**	0,867
Femme (réf.)		
25-44 ans	1,142	0,601*
45-64 ans (réf.)		
65 ans et plus	1,012	1,598
Personne seule	1,375*	1,101
Famille monoparentale	0,756	0,72
En couple, sans enfant	0,85	1,454
En couple, avec enfant(s) (réf.)		
Pas de formation post-obligatoire	0,692	1,35
Secondaire II (réf.)		
Tertiaire	1,019	0,938
Bas revenus	1,042	1,23
Revenus moyens (réf.)		
Revenus élevés	0,828	1,624*
Actifs	1,515*	1,282
Non-actifs (réf.)		
Peu motiles	1,792***	0,494*
Peu intéressés par l'espace	1,409**	0,556*
Explorateurs novices	1,317**	0,565*
Cosmopolites ancrés	0,713**	1,93***
Très motiles	0,421***	3,338***
Constante	0,84	0,047***
Sig.	,000	,000
Nombre d'observations (non pondérées)	1453	1453
Log likelihood	1 876,141	766,718
Ddl	15	15
Khi-deux	128,94	92,83
R-deux de Nagelkerke	0,114	0,139

proportionnellement bien plus nombreux que les Allemands et les Suisses à ne pas (ou peu) pratiquer le territoire transfrontalier. Pour les Allemands et les Suisses, il est possible de traverser les frontières tout en restant dans le même espace linguistique (ou presque). Pour autant, le faible potentiel de mobilité à l'échelle transfrontalière

des *peu intéressés par l'espace* français ne les empêche pas d'utiliser régulièrement les commerces situés de l'autre côté de la frontière. Seuls 3,1 % d'entre eux ne les fréquentent jamais. En revanche, ils sont 15 % à ne jamais traverser la frontière dans le cadre de leurs loisirs. D'une part, la langue représente un moins grand frein pour les achats que pour les pratiques culturelles. D'autre part, ces résultats réaffirment la très grande importance que revêtent les achats transfrontaliers (dans les commerces allemands surtout) pour les Français. Cela se retrouve également chez les *peu motiles* : alors qu'ils sont près de 20 % à ne jamais aller en Allemagne ou en Suisse pour leurs loisirs, seuls 7 % d'entre eux n'y font jamais d'achats. Néanmoins, les *peu motiles* français en comparaison avec leurs compatriotes d'autres groupes sont nettement moins mobiles à l'échelle transfrontalière : ils ont une probabilité 5 fois plus faible que celle des autres groupes d'avoir des pratiques transfrontalières intenses.

Les pratiques transfrontalières des *explorateurs novices* sont relativement faibles : la majorité d'entre eux se rendent peu fréquemment de l'autre côté de la frontière. L'ouverture qu'ils manifestent vis-à-vis de l'agglomération transfrontalière ne s'est pas (encore) transformée en mobilité effective. Environ 70 % d'entre eux ne font pas ou peu d'achats ou ne se livrent pas ou peu à des loisirs de l'autre côté de la frontière. C'est surtout parmi les Allemands que les *explorateurs novices* sont particulièrement peu mobiles. D'un point de vue financier, il n'est pour eux pas « rentable » de se rendre de l'autre côté de la frontière, car les prix y sont souvent plus élevés. Il est possible que le facteur économique dans ce cas soit plus prégnant (c'est un groupe où les bas revenus sont surreprésentés) et fonctionne comme un frein à leur motivation d'explorer le territoire transfrontalier. Ces individus sont également caractérisés par des connaissances plus faibles des opportunités transfrontalières, empêchant probablement la concrétisation des projets en mobilités effectives.

À l'autre bout de l'échelle se trouvent les *cosmopolites ancrés* et les *très motiles* qui traversent plus fréquemment les frontières dans leur quotidien. Les *très motiles* ont 2,4 fois moins de chance d'avoir des pratiques transfrontalières faibles ou nulles et 3,3 fois plus de chances de pratiquer intensément le territoire transfrontalier que les autres groupes. Il s'agit du groupe qui adopte un mode de vie le plus « transfrontalier » dans ses pratiques. Son ouverture vis-à-vis des opportunités transfrontalières, mais aussi sa disposition à vivre dans les pays voisins ou à s'y faire soigner, vont de pair avec des mobilités effectives très fréquentes. Leurs compétences, leurs accès à la mobilité ou leurs connaissances de l'agglomération leur permettent de passer d'un pays à l'autre très facilement. Les *cosmopolites ancrés* sont également très actifs de l'autre côté de la frontière, même si, contrairement aux *très motiles*, ils conçoivent leurs pratiques avant tout dans une optique à court terme et dans des domaines socialement peu impliquants. La prise en compte des projets de mobilité apporte une large plus-value pour la compréhension des rapports qu'entretiennent les individus à la mobilité, en mettant en lumière des décalages potentiels entre les compétences des individus (et leurs accès) et ce qu'ils sont prêts ou intéressés à faire (Ravalet, Vincent-Geslin et Dubois, 2016). En termes relatifs, près de 60 % des *très motiles* et 48,5 %

des *cosmopolites ancrés* se rendent régulièrement pour des loisirs de l'autre côté de la frontière, contre respectivement 48,1 % et 37,8 % pour leurs achats. Relevons qu'en Suisse et en France, les *très motiles* sont particulièrement mobiles en comparaison avec les autres groupes de mobilité et avec les *très motiles* allemands.

D'une manière générale, le potentiel de mobilité est un très bon indicateur de l'intensité des pratiques transfrontalières. Les *peu motiles* et les *peu intéressés par l'espace* sont ceux qui se rendent le moins souvent de l'autre côté de la frontière ; les *explorateurs novices* s'y rendent également peu régulièrement, au contraire des *cosmopolites ancrés* et des *très motiles*. Ces tendances sont très similaires dans les trois pays. Cela signifie que le potentiel de mobilité permet une approche transversale de la mobilité transfrontalière en dépassant une approche basée uniquement sur les forts différentiels de revenus, de niveau de prix ou d'attractivité, etc., entre les trois pays. D'un point de vue statistique, le modèle est amélioré par l'ajout de la motilité, les variables sociodémographiques ne permettant que relativement peu de déterminer les pratiques transfrontalières.

Une analyse par type de pratiques apporte quelques précisions à ces résultats généraux sur l'utilité de la motilité. Celle-ci a un plus grand pouvoir explicatif pour ce qui concerne les loisirs que pour ce qui touche aux achats. Comme l'a montré le chapitre VII, les loisirs présupposent davantage de contacts sociaux où se sentir à l'aise est plus important. Par ailleurs, la maîtrise de la langue de la communauté linguistique voisine peut certes avoir une influence sur les achats, mais elle est moins déterminante que pour les loisirs. Au-delà de la question de l'aisance, la volonté d'explorer renvoie plus aux loisirs ou au tourisme – la promenade est le mode d'exploration par excellence – qu'aux achats, davantage marqués par des considérations économiques. Finalement, les réflexes protectionnistes et de soutien à l'économie locale entrent également en compte et sont des freins puissants à la mobilité transfrontalière, principalement pour les achats (voir chapitre VIII, section 6). La motilité passe donc au second rang devant ces puissants facteurs, qui traduisent non pas un manque de capacité à traverser la frontière, mais plutôt un manque de volonté ou un besoin moins marqué de le faire.

3.1.3 Réseaux sociaux et motilité

La motilité est initialement conçue pour analyser les mobilités effectives. Cependant, par l'intégration d'éléments relatifs aux compétences sociospatiales et aux projets de mobilité, elle permet une appréhension plus large des dimensions constitutives du mode de vie, comme les réseaux sociaux ou les attitudes vis-à-vis de l'espace.

Concernant la spatialité des réseaux sociaux, notons que les personnes ayant un haut potentiel de mobilité ont une probabilité plus grande d'avoir des amis qui résident de l'autre côté de la frontière (tableau 59). Le lien entre ces deux éléments

est bidirectionnel, c'est-à-dire qu'un fort potentiel de mobilité peut entraîner une plus grande facilité à nouer des contacts avec des habitants des autres pays. De plus, le fait d'avoir des amis y résidant peut contribuer à améliorer divers composants du potentiel de mobilité (langues, connaissances, confiance envers les institutions, etc.). Au contraire, les *peu intéressés par l'espace* ont une probabilité 1,7 fois plus faible que les autres d'avoir des amis de l'autre côté de la frontière. Cela renvoie très largement à leurs compétences plutôt faibles et à un intérêt limité pour l'altérité.

Plutôt difficiles à caractériser sur le plan sociodémographique, les *explorateurs novices* ont une probabilité plus grande d'avoir des amis qui résident dans les pays voisins. Il peut s'agir là d'une des raisons qui les poussent à vouloir explorer davantage la région. Leurs faibles connaissances et leurs faibles pratiques pourraient s'accroître au fil du temps grâce à leurs amitiés transfrontalières. Les *très motiles* sont ceux qui ont le plus d'amis à l'échelle transfrontalière, même si les différences avec les *explorateurs novices* sont plutôt limitées. Ils se distinguent en revanche des *cosmopolites ancrés* qui ont moins d'amis résidant dans les deux pays voisins¹⁷⁵. En termes relatifs, ces derniers ne sont « que » 10 % à avoir au moins un de leurs meilleurs amis qui vit dans l'un des deux pays voisins, contre 21,5 % parmi les *très motiles*. Ce résultat renvoie aux rapports ouverts et intéressés, mais sur des aspects peu impliquants socialement, avec les territoires au-delà de la frontière de la part des *cosmopolites ancrés*.

Si, à l'échelle de l'agglomération et à l'échelle de la partie suisse, l'utilisation de la motilité est précieuse pour la compréhension de la spatialité des réseaux sociaux, son utilité est plus limitée en Allemagne, voire en France. Dans ces deux pays, le fait d'avoir des amis au-delà de la frontière nationale dépend en grande partie du fait d'être frontalier : l'effet direct de la motilité y est donc plus faible.

Tableau 59 : Régressions logistiques (Odd ratio) : Réseaux sociaux, identité et attachement à l'agglomération transfrontalière

	Amis de l'autre côté de la frontière	Identité transfrontalière	Attachement à l'agglomération transfrontalière
Homme	0,73	1,26	1,22
Femme (réf.)			
25-44 ans	0,97	0,73*	1,03
45-64 ans (réf.)			
65 ans et plus	0,82	1,36	1,12
Personne seule	1,28	1,01	1,11

¹⁷⁵ Bien que la régression logistique ne permette pas de distinguer significativement les *cosmopolites ancrés* de l'effet global de la motilité (Sig. =,144), une analyse bivariée montre qu'ils ont moins d'amis résidant de l'autre côté de la frontière que les *très motiles* et que les *explorateurs novices*.

DES MODES DE VIE TRANSFRONTALIERS ? UNE ANALYSE PAR LA MOTILITÉ

	Amis de l'autre côté de la frontière	Identité transfrontalière	Attachement à l'agglomération transfrontalière
Famille monoparentale	1,84	0,91	1,21
En couple, sans enfant	1,73**	0,91	1,11
En couple, avec enfant(s) (réf.)			
Pas de formation post-obligatoire	2,06*	1,04	0,64
Secondaire II (réf.)			
Tertiaire	1,13	1,26	0,99
Bas revenus	0,61*	1,47*	1,01
Revenus moyens (réf.)			
Revenus élevés	1,32	1,2	1,06
Actifs	1,25	1,04	0,91
Non-actif (réf.)			
N'a pas changé de commune de domicile		1,43*	1,25
A changé de commune de domicile (réf.)			
Lieu de l'enfance : territoire local (pays de résidence) (réf.)			
Lieu de l'enfance : territoire national (hors local)		0,98	0,61**
Lieu de l'enfance : dans un des pays frontalier		1,35	1,08
Lieu de l'enfance : dans le reste de l'Europe ou du monde		0,7	1,06
A au moins un « meilleur » ami de l'autre côté de la frontière		1,96**	1,62*
N'a pas de « meilleur » ami de l'autre côté de la frontière (réf.)			
Fréquences des rencontres amis à l'étranger : Au moins une fois par semaine		3,18***	1,6
Au moins une fois par mois		2,11***	1,53*
Au moins une fois par année		1,59***	1,47**
Jamais (réf.)			
Peu motiles	0,89	0,81	0,7*
Peu intéressés par l'espace	0,58**	0,54***	0,55***
Explorateurs novices	1,51**	0,77*	0,84
Cosmopolites ancrés	0,76	1,58***	1,83***
Très motiles	1,7**	1,89***	1,71**
Constante	0,1	0,40**	1,824
Sig.	,000	,000	,000
Nombre d'observations (non pondérées)	1449	1333	1332
Log likelihood	1 087,83	1 656,79	1 456,45
ddl	15	23	23
Khi-deux	65,108	64,7	51,62
R-deux de Nagelkerke	0,08	0,18	0,11

3.1.4 Identité, attachement et motilité

Comment la motilité est-elle liée aux questions d'identité et d'attachement? Les *peu intéressés par l'espace* sont, comme attendu, clairement moins nombreux, relativement, à partager une identité transfrontalière (probabilité 2 fois plus faible). Leur faible intérêt pour l'agglomération, leurs mauvaises connaissances locales ou linguistiques se traduisent par un sentiment d'appartenance limité. Les *explorateurs novices* expriment également moins une identité commune.

Au niveau sociodémographique, les jeunes sont proportionnellement moins nombreux à partager une identité commune transfrontalière. Le lien entre l'identité et l'âge peut suggérer deux pistes de réflexion, l'une positive, l'autre moins. La constitution d'une identité transfrontalière ou, plus largement, la création de liens affectifs peut être vue comme un processus qui prend place dans un temps long : à travers les expériences passées, les découvertes et les rencontres effectuées tout au long de la vie, l'agglomération transfrontalière devient un espace de plus en plus significatif. Dans cette idée, il est fort probable que les *explorateurs novices*, à travers leur envie de découverte et leurs réseaux sociaux, se forment avec le temps une identité allant au-delà des frontières. À l'inverse, ce résultat peut aussi être interprété comme un désintérêt des plus jeunes pour les questions transfrontalières qui, s'il perdure, peut représenter un risque pour la cohésion de l'agglomération transfrontalière. Les *peu intéressés par l'espace* illustrent en quelque sorte cette posture un peu en retrait par rapport à l'agglomération transfrontalière. Finalement, les *cosmopolites ancrés* sont 1,6 fois plus à partager une identité commune, et les *très motiles* encore davantage (1,8), ce qui correspond à leur potentiel de mobilité à l'échelle transfrontalière.

Ces résultats soulignent l'intérêt de considérer les liens affectifs à un espace, en l'occurrence l'agglomération transfrontalière, au travers de la motilité. Les analyses relatives à l'attachement à l'espace permettent d'aller plus loin dans ces considérations. Les *peu motiles* se distinguent par un attachement à l'agglomération transfrontalière moins fort que les autres groupes (1,4 fois moins), ce qui renvoie à leurs pratiques plus faibles du territoire transfrontalier. Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, l'identité est moins liée aux mobilités effectives que l'attachement, ce qui explique ces résultats. D'ailleurs, on peut observer cela également au travers des *cosmopolites ancrés* qui ont une probabilité légèrement plus grande que les *très motiles* d'être attachés à l'agglomération, alors que ces derniers s'y identifient plus. Ce résultat est largement porté par les Suisses, très attachés à l'agglomération, mais moins nombreux à partager une identité commune.

Ensuite, une autre différence importante quant à l'attachement s'observe parmi les *très motiles* et les *cosmopolites ancrés*. Si l'intensité de leur lien à l'agglomération transfrontalière est plus ou moins similaire, les *cosmopolites ancrés* sont largement plus attachés à leur pays de résidence. Ce qui renvoie au terme « ancré » de leur dénomination et explique en partie pourquoi ils sont plus

réticents à s'installer de l'autre côté de la frontière. En revanche, les *très motiles* semblent moins attachés aux différents espaces de leur vie quotidienne, c'est-à-dire leur domicile, leur commune et surtout leur pays de résidence. Cela se traduit également par une plus faible prise en compte des considérations éthiques ou en matière de responsabilité relatives au lieu de leur consommation : ils se soucient moins que les autres, et notamment que les *cosmopolites ancrés*, des implications socio-économiques de leurs mobilités effectives sur les territoires. En Suisse, les *très motiles* font nettement plus d'achats à l'étranger que les autres groupes. Au contraire, les *cosmopolites ancrés*, qui se sentent plus concernés par ces éléments, consomment moins dans les pays voisins. Par leur potentiel de mobilité, leurs pratiques et leurs liens affectifs, les *très motiles* illustrent un rapport à l'espace dans lequel les frontières et les territoires nationaux respectifs ont peu d'importance, contrairement à l'agglomération trinationale de Bâle qui est le support de leur vie quotidienne.

Le potentiel de mobilité des *très motiles* ne suppose pas un rapport inintéressé à l'espace ou un désintérêt des questions de proximité et d'écologie, mais plutôt une considération de l'espace qui s'affranchit des limites administratives. Les *très motiles* se distinguent à ce propos fortement des *peu intéressés à l'espace* : ces derniers sont particulièrement attachés à leur pays de résidence. Cependant, cet attachement ne se traduit pas par une conscience « locale » et « écologique » plus forte¹⁷⁶. Au contraire, les *peu intéressés par l'espace* se soucient moins de leur environnement et des implications sociales, économiques ou écologiques de leurs pratiques. Leur potentiel de mobilité et leur mode de vie se rattachent davantage à un rapport au monde plus individualiste et moins concerné.

3.2 DES MODES DE VIE TRANSFRONTALIERS : UNE COMBINAISON DES PRATIQUES TRANSFRONTALIÈRES, DES RÉSEAUX SOCIAUX ET DES ATTITUDES

Comment se combinent les mobilités effectives transfrontalières, les réseaux sociaux et les attitudes spatiales ? Dans quelle mesure la motilité permet-elle d'expliquer les rapports différenciés à l'agglomération transfrontalière qui émergent ?

Dans les chapitres précédents, nous avons montré que l'attachement à l'agglomération transfrontalière ou le partage d'une identité transfrontalière (surtout) étaient liés positivement au fait d'avoir des amis qui résident de l'autre côté de la frontière. Les différences entre ces individus et ceux dont les réseaux amicaux ne traversent pas les frontières nationales sont plus fortes en ce qui concerne l'identité

¹⁷⁶ Ils ne cherchent pas plus que les autres à consommer des produits locaux, nationaux ou dans des magasins situés dans le pays. De plus, ils sont moins nombreux à mentionner l'écologie comme un aspect important de leurs pratiques de transport.

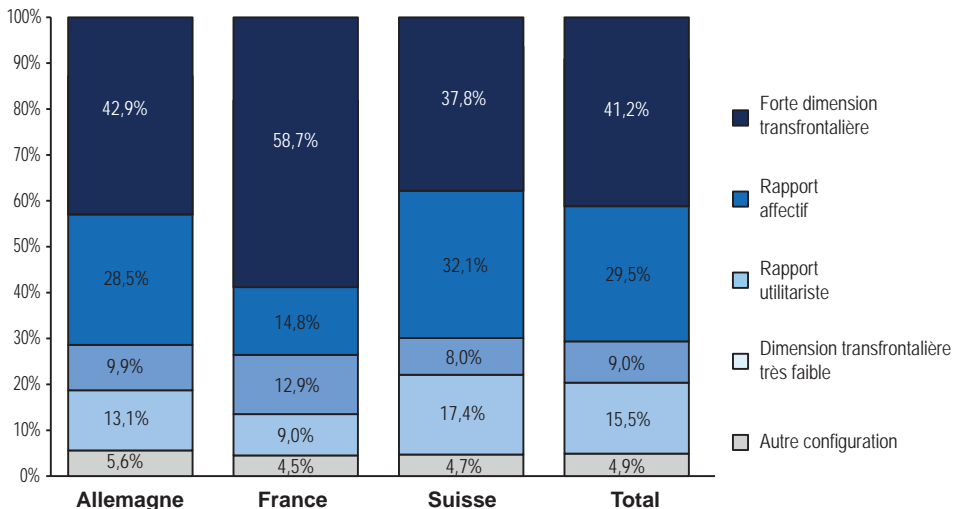
(environ 20 points) que l'attachement (environ 10 points)¹⁷⁷ : l'identité implique davantage la création de liens sociaux au-delà des frontières nationales, alors que l'attachement, lui, se fait plus indépendamment des relations amicales transfrontalières. Néanmoins, avoir des amis de l'autre côté de la frontière n'est pas une condition *sine qua non* de l'attachement à l'agglomération transfrontalière : près de 75 % des personnes qui n'ont pas d'amis résidant de l'autre côté de la frontière y sont attachées, et 50 % d'entre eux s'y identifient même. Plusieurs éléments expliquent ce fort décalage entre liens sociaux et liens affectifs transfrontaliers. Premièrement, le fait que seuls les «meilleurs amis» soient pris en compte exclut *de facto* toutes les autres relations sociales (collègues, connaissances, etc.) qui participent à la création de liens affectifs avec le territoire transfrontalier et qui sont probablement plus nombreuses. Deuxièmement, l'attachement et l'identification transfrontalière se font aussi à travers les pratiques de mobilité effectives. Troisièmement, d'autres processus plus immatériels, notamment en matière de promotion politique du territoire transfrontalier, favorisent l'identification et l'attachement à ce territoire. Même si relativement peu d'individus déclarent avoir des amis de l'autre côté de la frontière, ceux qui en ont effectivement se rendent plus dans les pays voisins. À travers les visites ou d'autres activités réalisées avec ces amis, les loisirs transfrontaliers se voient intensifiés. Mais le résultat principal ici est que la majorité des individus (60 %) qui pratiquent intensément les territoires situés de l'autre côté de la frontière n'ont pas d'amis vivant dans les pays voisins ; cette part s'élève même à 70 % en ce qui concerne les achats. Ces éléments renvoient à ce qui a été dit précédemment à propos de l'indépendance relative des dimensions constitutives du mode de vie entre elles.

Lorsqu'on met en perspective les pratiques et l'attachement ou l'identité, une relation attendue s'observe : plus la vie quotidienne s'étend de part et d'autre de la frontière de manière physique, plus le lien émotionnel avec l'agglomération est important et vice versa. Alors que l'identité est plus fortement liée aux réseaux sociaux, l'attachement, lui, se fait peut-être davantage à travers les pratiques effectives. Malgré cela, la majorité des individus qui ne font pas d'achats ou qui ne pratiquent pas de loisirs de l'autre côté de la frontière sont tout à fait attachés à l'agglomération. Relevons toutefois que parmi les personnes qui profitent largement des opportunités offertes à l'échelle transfrontalière, un peu moins de 20 % ne sont pas vraiment attachées à l'agglomération. Cela s'observe aussi parmi les travailleurs frontaliers, malgré l'importance temporelle de la dimension transfrontalière dans leur quotidien et les bénéfices financiers qu'une telle activité peut représenter : ils sont environ un quart en France et en Allemagne à ne pas être attachés à l'agglomération. Les raisons de ce manque d'attachement sont peu claires, mais la motilité semble jouer un rôle déterminant. Ces frontaliers peu attachés sont avant tout *peu intéressés par l'espace*. Leur manque de compétences et d'intérêt pour l'agglomération se traduit par un manque d'attachement, et ce malgré leur statut de frontalier.

¹⁷⁷ D'ailleurs, en France et en Suisse, les différences ne sont pas significatives concernant le lien entre l'attachement à l'agglomération et le fait d'avoir des amis de l'autre côté de la frontière.

Si l'on combine les questions d'attachement, de réseaux sociaux et de pratiques transfrontalières en un indicateur basique, il est possible d'avoir une vue d'ensemble des rapports qu'entretiennent les habitants avec la dimension transfrontalière de l'agglomération (figure 68). Environ 41 % des habitants de l'agglomération ont une composante transfrontalière forte dans leur mode de vie, c'est-à-dire qu'ils sont attachés à l'agglomération transfrontalière et traversent relativement souvent les frontières pour leurs loisirs et pour leurs achats. Parmi eux, environ un quart ont également des amis qui vivent de l'autre côté de la frontière. Ils ont à ce titre les modes de vie les plus transfrontaliers. Les frontaliers sont largement présents dans ce groupe (tableau 61). En Suisse, malgré l'absence de frontaliers, ce groupe compte pour 37,8 % de la population (contre 42,9 % en Allemagne et 58,7 % en France). En termes sociodémographiques (tableau 60), les hommes ont une probabilité plus forte de déployer des modes de vie transfrontaliers (1,5 fois plus), de même que les plus aisés (1,4 fois plus), ce qui renvoie en grande partie à la question des frontaliers. En termes de motilité, les *très motiles* sont logiquement les individus qui vivent le plus de manière transfrontalière (2,5 fois que les autres), suivis des *cosmopolites ancrés* (1,5 fois plus) au contraire des *peu motiles* et des *peu intéressés par l'espace* (environ 1,7 fois moins) : ces résultats correspondent à leur potentiel de mobilité. Finalement, les *explorateurs novices* y sont également moins représentés, malgré leurs bonnes dispositions.

Figure 68: Rapports à la composante transfrontalière de l'agglomération dans le quotidien, selon le pays de résidence



Effectifs: 1540; $\chi^2=40,92$; $V=.12$, Sig.=,000

Tableau 60 : Régressions logistiques (Odd ratio) : Rapports à la dimension transfrontalière de l'agglomération dans le quotidien

	Forte dimension transfrontalière	Rapport affectif	Rapport fonctionnel	Très faible dimension transfrontalière
Homme	1,53**	0,75*	0,82	0,99
Femme (réf.)				
25-44 ans	0,8	1,18	1,30	0,86
45-64 ans (réf.)				
65 ans et plus	1,13	1,02	0,85	1,07
Personne seule	0,84	1,09	0,67	1,23
Famille monoparentale	1,6	0,83	0,44	1,05
En couple, sans enfant	1,26	0,8	0,81	0,8
En couple, avec enfant(s) (réf.)				
Pas de formation post-obligatoire	1,51	0,47*	1,26	1,22
Secondaire II (réf.)				
Tertiaire	0,98	0,96	0,86	1,08
Bas revenus	0,94	1,04	1,17	0,1
Revenus moyens (réf.)				
Revenus élevés	1,38*	0,80	0,85	0,98
Actifs	0,81	1,27	0,58*	1,39
Non-actifs (réf.)				
Peu motiles	0,56***	1,46*	0,89	1,75**
Peu intéressés par l'espace	0,59***	1,05	1,64**	1,8***
Explorateurs novices	0,81*	1,09	0,99	1,19
Cosmopolites ancrés	1,51***	1,07	0,89	0,53**
Très motiles	2,52***	0,56***	0,77	0,51**
Constante	0,57**	0,47**	0,18***	0,13***
Sig.	,000	,000	,035	,000
Nombre d'observations (non pondérées)	1 396	1 396	1 396	1 396
Log likelihood	1 735,08	1 656,37	835,11	1 141,39
Ddl	15	15	15	15
Khi-deux	101,56	51,27	26,34	53,87
R-deux de Nagelkerke	,149	,051	,041	,066

Un peu moins de 30% de ses habitants sont attachés à l'agglomération transfrontalière sans pour autant traverser les frontières régulièrement: il s'agit là donc d'un rapport affectif avant tout. C'est la reconnaissance de l'appartenance à

un bassin de vie commun, et c'est l'ouverture sur le monde que la présence de trois pays apporte qui est appréciée. Ces individus sont surreprésentés en Suisse et en Allemagne. Les *peu motiles* ont 1,5 fois plus de chances d'être dans une telle situation que les *très motiles* : si les capacités à la mobilité des *peu motiles* sont faibles et les contraignent dans leurs déplacements, cela ne les empêche pas d'entretenir des liens sur le plan idéal avec l'agglomération. On retrouve cette situation en France chez les non-frontaliers et en Allemagne, avec les personnes à bas revenus. Ces deux résultats suggèrent que les mobilités physiques transfrontalières en direction de la Suisse particulièrement peuvent être entravées par des ressources financières plus faibles.

À l'opposé de ce type de rapport affectif, un peu moins de 10 % de la population utilise les opportunités de l'agglomération avant tout dans une perspective utilitariste et fonctionnelle. C'est-à-dire qu'ils consomment et utilisent l'offre de loisirs à l'échelle transfrontalière, sans pour autant avoir d'attaches particulières à l'agglomération. Les *peu intéressés par l'espace* ont 1,6 fois plus de chance d'être avant tout intéressés par les opportunités matérielles que représente une frontière ouverte. En Allemagne, les frontaliers ont clairement plus de chance d'avoir une posture utilitariste, ce qui renvoie au manque d'attachement d'une partie d'entre eux (voir ci-dessus).

Le dernier groupe (15,5 %) est composé de personnes pour qui l'agglomération transfrontalière ne représente rien de particulier : ils n'ont pas d'amis de l'autre côté de la frontière, n'y sont pas attachés et ne s'y rendent que peu, voire jamais, pour leurs loisirs et leurs achats. C'est en Suisse (17,4 %) et en Allemagne (13,4 %) que la part de ces individus est la plus élevée. Les *peu motiles* et les *peu intéressés par l'espace* sont surreprésentés, au contraire des *cosmopolites ancrés* et des *très motiles*. Le potentiel de mobilité des individus correspond largement aux rapports qu'ils entretiennent avec la dimension transfrontalière de l'agglomération.

Tableau 61 : Rapports à la dimension transfrontalière de l'agglomération dans le quotidien, selon le statut de frontalier

	Allemands			Français		
	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Non-actif	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Non-actif
Forte dimension transfrontalière	55,1 %	29,0 %	52,0 %	65,3 %	42,4 %	64,6 %
Rapport affectif	10,1 %	41,2 %	25,0 %	8,3 %	23,0 %	15,6 %
Rapport utilitariste	24,6 %	3,8 %	8,0 %	12,4 %	14,3 %	12,5 %
Dimension transfrontalière très faible	1,4 %	19,8 %	12,0 %	4,7 %	19,0 %	4,7 %
Autre configuration	8,7 %	6,1 %	3,0 %	9,5 %	0,8 %	2,3 %
	Effectifs : 300 ; $\chi^2=60,68$; V =,32 ; Sig.=,000			Effectifs : 422 ; $\chi^2=52,79$; V =,25 ; Sig.=,000		

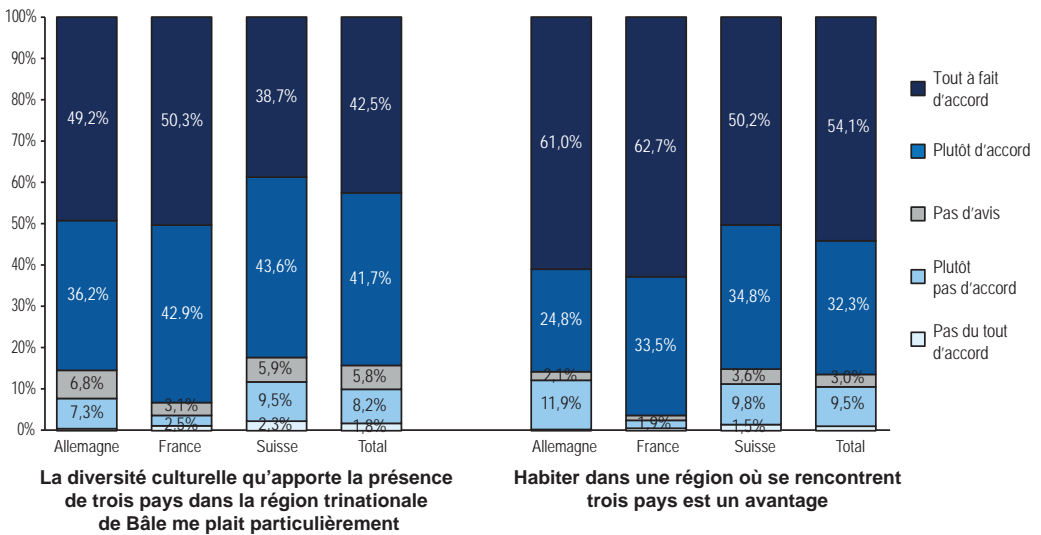
3.2.1 Des relations transfrontalières, au-delà des différentiels économiques

Les résultats mis en avant dans les parties précédentes montrent de forts rapports de part et d'autre de la frontière, même si ceux-ci n'impliquent pas nécessairement des déplacements physiques. Il s'agit d'ailleurs de l'une des caractéristiques majeures de la vie dans la région : les habitants de l'agglomération transfrontalière sont particulièrement attachés à l'ouverture sur le monde qu'offre une position à la croisée de trois pays (figure 69).

Pour près de 90 % de la population, habiter dans une région avec des frontières ouvertes est un avantage. De même, la diversité culturelle qui va avec cette situation trinationale est largement plébiscitée. Les Français, qui utilisent le plus les opportunités matérielles qu'offre la région (travail, loisirs et achats) et qui s'identifient le plus à l'idée de transfrontalier, déclarent quasiment tous que la situation est avantageuse. Et ce malgré les difficultés financières auxquelles fait face une partie de la population (voir section 4.1 dans ce chapitre). Le plus marquant dans ces résultats est que même parmi les personnes qui ne se rendent physiquement jamais de l'autre côté de la frontière, cet esprit positif est partagé : seuls 15 % d'entre eux pensent que la situation n'est pas un avantage.

Dans les entretiens, cette idée transparait également très souvent. Il existe un discours qui reconnaît à la fois l'existence d'une seule agglomération sur un plan

Figure 69 : Une situation frontalière est un avantage, selon le pays de résidence



Effectifs: 1580 ; $\chi^2=30,4$, V.=1, Sig.=,000

Effectifs: 1581 ; $\chi^2=38,2$, V.=11, Sig.=,000

fonctionnel, en lien notamment avec le besoin de main-d'œuvre étrangère (frontalière) en Suisse, mais qui se rattache aussi à un registre plus sensible, au sentiment d'«habiter» dans un endroit qui transcende les frontières nationales.

Cependant, l'aspect le plus prégnant renvoie à l'image que les habitants de la région aiment se donner : en étant attachés à l'idée d'une région transfrontalière, ils se considèrent comme davantage ouverts sur le monde et sur l'«autre». Cette ouverture serait dans une certaine mesure également un rempart contre le racisme ou le repli sur soi, tendances bien réelles dans les trois pays avec le succès des partis comme le Front national (FN), l'Alternative für Deutschland (AfD) ou encore l'Union démocratique du centre (UDC) en Suisse. Habiter à proximité de deux autres pays et rencontrer fréquemment certains de leurs ressortissants facilitent également l'intégration des étrangers et des migrants plus «classiques». Ainsi, Julia décrit Bâle comme davantage ouverte sur le monde que Zurich qui est plus tournée vers la Suisse. Elle met aussi l'accent sur le fait que cette position au croisement de trois pays lui donne un avantage avant tout idéal, bien que plus matériel.

Ce que j'aime surtout, c'est que Bâle est plus ouverte sur le monde. Dans cette région, il y a beaucoup de gens qui viennent d'Alsace pour travailler, beaucoup d'Allemagne, on vit aussi dans une ville internationale. Je trouve qu'on le remarque bien, c'est différent de Berne ou Zurich, qui sont entourées par la Suisse. Exactement, c'est plutôt un sentiment que des avantages concrets qui existent, mais qui ne sont pas si énormes. (Julia, 31 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

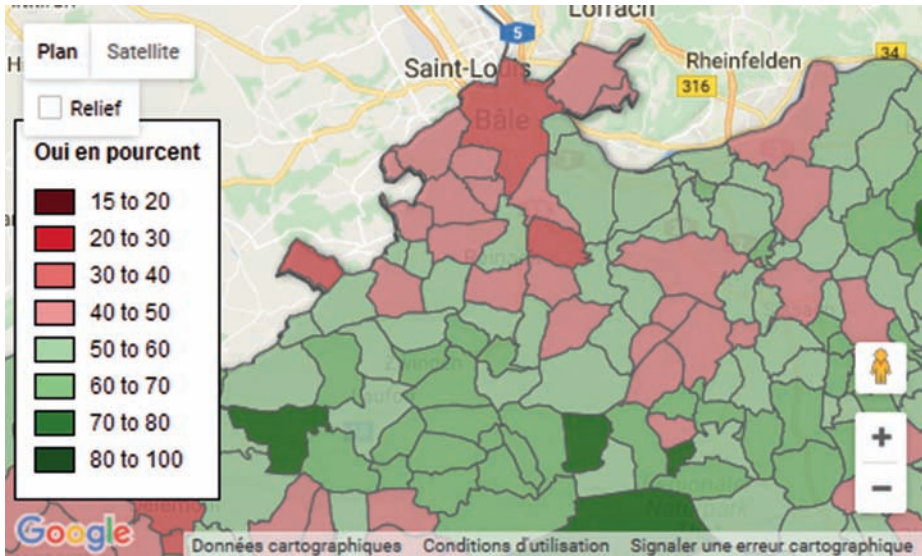
L'avantage humain. On connaît des gens... on côtoie des gens, on est tous des étrangers, les uns par rapport aux autres. On a moins tendance à être raciste, parce qu'on travaille avec ces gens toute la journée. (Nicole, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Comme cela a été mentionné dans le chapitre III, les milieux économiques et politiques bâlois ont toujours mis en avant cette ouverture vers l'étranger, l'économie bâloise étant très tournée vers le «global». Il est intéressant de constater que ce discours est partagé dans la population de Bâle-Ville et des alentours. Il n'y a pas de forts décalages, comme cela peut-être le cas ailleurs, entre le discours des milieux politiques et économiques et celui de la population : la plupart sont d'accord sur le fait que Bâle ne peut vivre sans ses voisins et que l'ouverture vers l'«autre» est bénéfique. Dans d'autres espaces transfrontaliers, les visions politiques transfrontalières ne trouvent pas d'écho dans la population, comme dans la région de l'Øresund, entre le Danemark ou la Suède (Hall, 2008 ; Hamez, 2015).

Les Bâlois, mais aussi les habitants de certaines zones suburbaines de Bâle-Campagne, ont démontré lors de votations concernant les migrations et les liens avec l'Europe (carte 15) une plus grande ouverture sur le monde que la plupart

des cantons alémaniques¹⁷⁸. La votation sur une adhésion de Suisse à l'EEE en 1992 avait déjà souligné cette ouverture des Bâlois vers l'extérieur: les deux demi-cantons avaient été les seuls cantons alémaniques à plébisciter le rattachement à cette instance européenne. D'une manière générale, ce discours positif transcende également, dans une certaine mesure, les couleurs politiques: les partis à tendances nationalistes récoltent ainsi une part non négligeable des suffrages – l'UDC, avec environ 15 % à Bâle et 27 % à Bâle-Campagne, l'AfD avec 13% dans le *Landkreis* de Lörrach et le FN avec 20 à 35% dans les communes françaises – alors que l'idée d'une agglomération transfrontalière et de frontières ouvertes est plutôt en porte-à-faux avec leurs programmes politiques¹⁷⁹.

Carte 15: Résultats par commune de la votation fédérale sur l'initiative pour stopper l'immigration de masse (9 février 2014) dans la région bâloise (partie suisse uniquement)



Source: RTS¹⁸⁰

¹⁷⁸ Comme à propos de l'immigration de masse ou du renvoi des criminels étrangers. La plateforme www.predikon.ch permet de visualiser le résultat des votations fédérales par communes suisses.

¹⁷⁹ France, 2014 (Élections européennes (législatif)): <http://www.rue89strasbourg.com/alsace-fn-explique-cinq-cartes-75742>

Allemagne, 2016 (Élections au parlement du *Land* (législatif)) <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/Wahlen/Landtag/02035000.tab?E=KR>

Bâle-Ville, 2016 (Élections au Grand Conseil (législatif)): <http://www.grosserrat.bs.ch/de/der-grosse-rat/wahlen/wahlergebnisse>

Bâle-Campagne, 2016 (Élections au Grand Conseil (législatif)): <http://www.wahlen.bl.ch/de/election/17>, consulté le 07.04.2017.

¹⁸⁰ Au niveau suisse, cette initiative a été acceptée (50,34 % de oui). <https://www.rts.ch/info/suisse/5597512-les-suissees-acceptent-l-initiative-de-l-udc-contre-l-immigration-de-masse.html>, consulté le 07.04.2017.

Pour Éric, les trois parties peuvent profiter de cette diversité sociale en permettant à des idées différentes d'être échangées : ces éléments renvoient à l'hybridation dans les territoires frontaliers dans les manières de faire ou d'être. Même s'il est parfois difficile pour les politiques de s'inspirer rapidement des pratiques en cours dans les autres territoires, pour la société civile ou les acteurs économiques ces « *inputs* » différents sont peut-être plus facilement transposables dans le quotidien. Pour Aurélie, cette possibilité de rencontrer l'autre est constitutive de sa manière d'appréhender le monde : elle déclare ne pas pouvoir s'en passer.

Parce qu'il y a toujours une vue de l'extérieur. Il y a d'autres idées, d'autres pensées. Une vue de l'extérieur, comme le Prophète dans son propre pays, et là entre, il y a quelqu'un de l'extérieur qui vient et te dit, est-ce que tu as déjà réfléchi à cela de cette manière ? Et tu dis, ah oui, c'est effectivement vrai. Parce que les Allemands du Sud, ils sont beaucoup plus directs que nous. « Fais-le maintenant », nous on le dirait jamais, mais un Allemand qui te dit très directement « maintenant, fais le donc », et là tu penses, ok, il a raison. C'est pourquoi je dis que c'est enrichissant. (Eric, 53 ans, Reinach (CH), extrait traduit de l'allemand)

Quand on a des invités qui viennent de plus loin, qui sont là dans la région. Ils sont un peu perdus, ils nous demandent : là, on est dans quel pays ? J'ai pas remarqué qu'on avait traversé. Pour eux c'est toujours fascinant de voir, en 5 mn, on est dans un autre pays. C'est ça qui rend la région attractive. Maintenant, mon copain qui est près de Francfort, j'aurais pu vivre là-bas quelques années, mais pas plus. Parce que cela m'aurait manqué d'avoir ces différentes influences, différentes cultures, différentes personnes, dans cette région-là. (Aurélie, 28 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

L'augmentation du champ des possibles représentés par les frontières est un autre aspect particulièrement apprécié. L'accès à deux autres pays et à leurs ambiances, à leurs cultures ou à leurs produits s'y fait très facilement.

Il y a une ouverture, une « mobilité », on peut à tout moment aller dans un autre pays sans devoir faire 5 heures de voiture. Je crois qu'on aime vraiment ça en tant que Bâlois [...] C'est simplement génial de dire : maintenant on va en France ou en Allemagne. (Anja, 32 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Plus que l'utilisation effective des opportunités, c'est leur possibilité qui est importante aux yeux de beaucoup d'habitants de la région, car les frontières ouvertes s'apprécient également par les possibilités qu'elles offrent au-delà du territoire national, en termes de culture, d'idées différentes, de modes de vie et d'opportunités matérielles, sans qu'elles se traduisent nécessairement en déplacements. Faisant écho au concept de motilité et de mobilité, il semble presque plus important de *pouvoir* traverser les frontières que de le *faire* véritablement. Les rapports dans l'agglomération

dépassent ainsi largement la question de la simple utilisation de différentiels liés à la frontière et se construisent sur d'autres dimensions plus idéelles. La longue histoire de la coopération transfrontalière dans la région qui a visé, au-delà des objectifs économiques, à promouvoir entre autres le vivre-ensemble, peut expliquer cette vue positive des relations transfrontalières.

4

L'AGGLOMÉRATION TRINATIONALE DE BÂLE : QUELS ENJEUX POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION ?

Dans les régions transfrontalières, l'ouverture relativement récente des frontières et surtout le développement rapide et important des relations transfrontalières ont largement contribué à modifier les configurations territoriales locales. Dans l'agglomération bâloise, ces évolutions se traduisent par d'importants flux à travers les frontières nationales. D'une manière générale, elles ne sont pas toujours bien accueillies par les populations, principalement en raison de la pression exercée sur les emplois et sur les salaires, d'inégalités relatives aux conditions de vie, mais aussi des nuisances induites par ces déplacements (motorisés). La revue de la littérature a montré que la situation est plutôt tendue dans de nombreuses agglomérations suisses, où des problèmes s'observent aux niveaux économique, social ou en matière de mobilité. Cette crispation par rapport à l'ouverture des frontières s'inscrit dans un contexte plus large de crise du modèle économique mondialisé, où les mobilités internationales cristallisent une grande part des enjeux.

Au travers des éléments analysés dans la partie précédente, il apparaît que les tensions sont relativement faibles dans la région bâloise et que la situation est plutôt bonne, malgré l'existence de flux importants : 86 % des habitants de l'agglomération transfrontalière considèrent que la situation transfrontalière de la région est un avantage. Si le système de l'agglomération trinationale fonctionne actuellement, il présente néanmoins des faiblesses. Trois risques ou enjeux peuvent être mis en lumière à partir de la vie quotidienne des habitants de la région : les conditions de vie, la question de la mobilité et la spécialisation fonctionnelle des territoires. Ces problématiques se retrouvent plus ou moins fortement dans les autres agglomérations transfrontalières suisses, voire européennes, d'où la nécessité de les identifier.

4.1 INÉGALITÉS : COHABITATION ENTRE FRONTALIERS ET NON-FRONTALIERS

Dans le chapitre IV, nous avons mis en avant le fait que la situation sur le plan des conditions de vie était d'une manière générale très différente entre les frontaliers, qui disposent de revenus plus importants, et les non-frontaliers. Dans une région où le coût de la vie est élevé, ces écarts sont susceptibles de créer de fortes inégalités. À Saint-Louis, par exemple, ville caractérisée par un taux de chômage important et par une précarité élevée, les inégalités sont particulièrement marquées entre les personnes ayant les revenus les plus hauts et celles ayant les revenus les plus bas¹⁸¹.

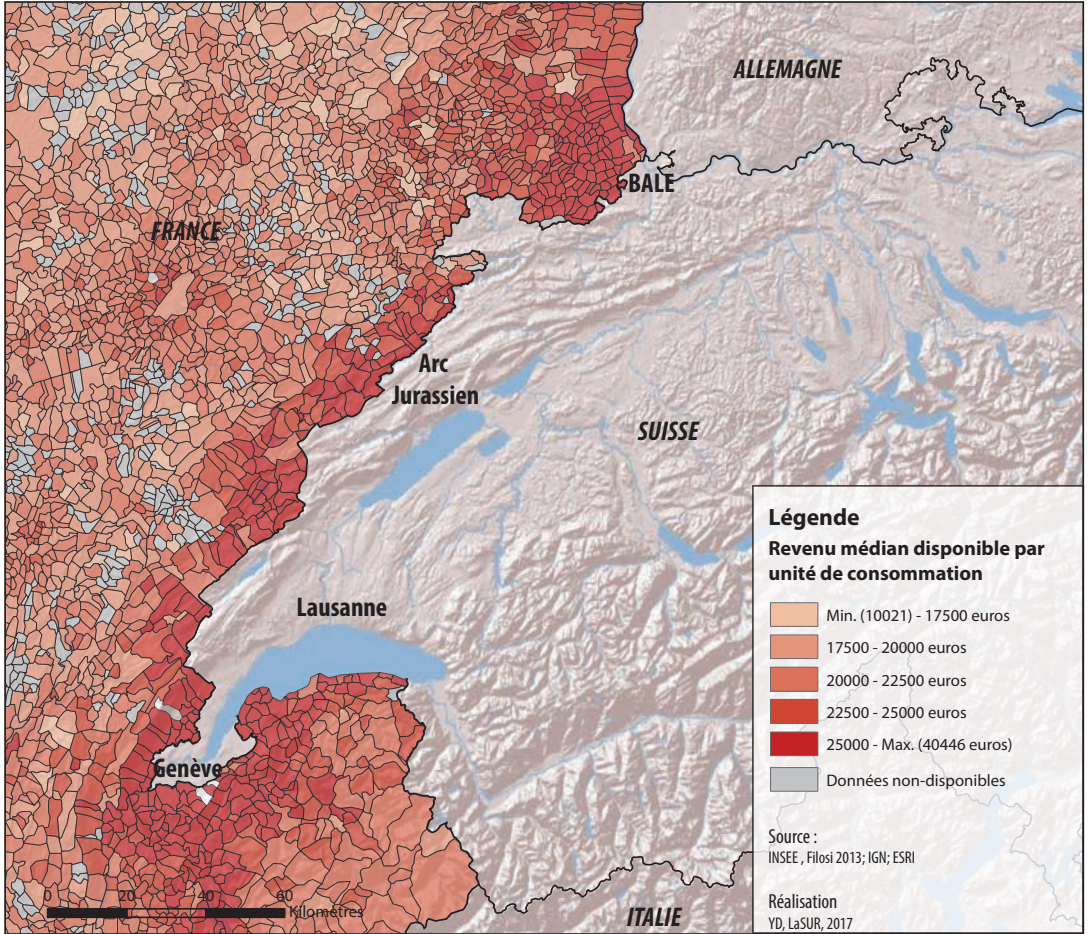
Comme nous l'avons vu dans le chapitre III, dans les parties française et allemande, les prix de l'immobilier à proximité de Bâle sont sensiblement plus élevés que dans le reste du Haut-Rhin et du Sud du Bade-Wurtemberg. Ils reflètent le fort pouvoir d'achat dans la région, en partie dû aux salaires des frontaliers et à l'attractivité de ces territoires. Cela n'est pas spécifique à la région bâloise : les données françaises de l'INSEE font apparaître la concentration des revenus plus élevés le long des frontières helvétiques, dans les départements du Haut-Rhin, du Doubs, du Jura, de l'Ain et de la Haute-Savoie (carte 16).

Le coût de la vie relativement élevé oblige les personnes ayant des bas revenus et/ou les non-frontaliers à trouver des solutions pour améliorer leur situation financière. Une partie des Français de la région sont ainsi contraints de se rendre en Allemagne pour acheter certains biens du quotidien à des prix moins élevés (voir chapitre VII). Cette possibilité revêt une grande importance dans les pratiques d'une partie de la population française et contribue à rendre la situation plus acceptable. Il ne s'agit pas uniquement d'une manière d'éviter la pauvreté mais, plus généralement, pour la classe moyenne entre autres, de conserver un certain niveau de vie.

Ce modèle exclut cependant les personnes qui ne pourraient ou ne voudraient pas se rendre en Allemagne. D'une part, il n'y a pas de ligne de transports publics pour se rendre de la partie française à la partie allemande. Dans l'enquête qualitative, Nicole explique qu'elle conduit sa voisine âgée dans les supermarchés allemands parce que celle-ci n'est pas en mesure de le faire seule, alors que la possibilité de consommer en Allemagne lui est indispensable du fait de la modeste pension qu'elle reçoit. Il s'agit là d'une deuxième forme d'inégalité, puisqu'une partie des habitants les plus précaires de la région sont exclus de cette possibilité en raison d'un recours impossible à la voiture. Ces tendances sont perceptibles aussi *via* la motilité : environ 18 % des *peu motiles* en France n'ont pas de voiture : l'accès aux magasins en Allemagne n'est possible qu'avec l'aide de proches. Pour les plus précaires, cela peut signifier qu'un tel accès est impossible, ce qui contribue à les exclure de cette opportunité avantageuse. On trouve ici l'écho de ce qui a déjà été mentionné pour les Suisses : pour les plus bas

¹⁸¹ Site de l'observatoire des inégalités, http://www.inegalites.fr/spip.php?page=article&id_article=1788&id_groupe=18&id_mot=109&id_rubrique=18, consulté le 07.04.2017.

Carte 16: Revenus et proximité de la Suisse. Médiane du revenu disponible par unité de consommation (source INSEE)



revenus ayant en général un accès moindre à la voiture, le recours aux opportunités bon marché en France et en Allemagne voisines est plus compliqué. Les grandes surfaces allemandes et françaises ne sont pas toutes accessibles en transports en commun¹⁸². Ainsi, ceux qui auraient le plus besoin de bénéficier des différentiels de prix en faisant leurs achats à l'étranger ne peuvent pas nécessairement le faire en raison de difficultés d'accès. D'autre part, une partie des habitants de chaque pays souhaitent pour des raisons éthiques (ou écologiques) consommer des produits locaux ou issus du pays de résidence, et/ou dans des magasins localisés dans celui-ci, afin de soutenir l'économie locale et nationale. En France, il semble que le décalage entre les attitudes de soutien à l'économie nationale et les pratiques d'achats à l'étranger est plus fort, ce qui indique probablement que, malgré la volonté de consommer en France, il est impossible pour une partie des Français de le faire (voir chapitre VIII, section 6).

Malgré ces contraintes importantes et la situation financière difficile, induites en partie par la présence de frontières nationales, la grande majorité des habitants trouvent leur compte dans cette configuration spatiale particulière. Pourtant, une partie des individus, notamment parmi les actifs non frontaliers (33 % en France et 29 % en Allemagne), sont peu ou pas attachés à l'agglomération transfrontalière. La question financière et les conditions de travail des actifs non frontaliers semblent contribuer à ce résultat, principalement dans la partie française. Le train de vie des frontaliers est un peu jaloué et considéré comme prétentieux, notamment dans ses affirmations matérielles (Hamman, 2005). Les « grosses » voitures ou les « grosses » maisons des frontaliers sont parfois critiquées, d'autant plus que les non-frontaliers subissent davantage le niveau des prix élevés, notamment s'agissant de l'immobilier.

Ici les gens [les frontaliers], ils ont le pouvoir financier d'une classe assez élevée en France, mais ils n'ont pas la tête qui va avec. Des fois, ils utilisent leur argent, un petit peu... on fait une grande maison, on veut montrer qu'on a la plus grande maison, c'est très matériel. C'est assez matérialiste. (Nicole, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)
C'est vrai, les Alsaciens ici, voient les frontaliers d'un œil un peu, bien que tous aimeraient être frontaliers, aimeraient travailler un jour en Suisse, parce qu'ils savent qu'ils peuvent grâce à ça, acquérir une maison, ou un truc. Ils peuvent avoir une autre qualité de vie, s'ils ont d'autres salaires. C'est sûr. Puis les frontaliers affichent un peu la richesse, la réussite. Et ça fait quand même grincer les dents. (Karim, 54 ans, Bartenheim (FR), actif non frontalière)

Parmi les Français, ces crispations se révèlent notamment lorsque les frontaliers se plaignent de leurs conditions de travail. Ces questions sont relativement sensibles parmi les non-frontaliers, même si la très large diffusion du travail frontalier fait que la plupart des individus de la région ont des amis ou des membres de leur famille qui sont frontaliers.

¹⁸² Il faut reconnaître que la nouvelle ligne de tram 8 en direction de Weil am Rhein change passablement la donne en permettant un accès plus facile, cadencé et sans changement depuis le centre de Bâle.

Dans le discours des frontaliers s'observe un fort besoin de justification de leurs salaires, ce qui se retrouve dans d'autres contextes (Hamman, 2005) : ils mentionnent souvent le temps de travail supérieur ou la moins grande stabilité de l'emploi en Suisse.

Du côté français, on a du mal à comprendre que les frontaliers puissent se plaindre vu les salaires qu'ils ont... il y a toujours une jalousie comme ça, je suis persuadé. J'en ai déjà entendu quelques fois. Je ne peux rien en dire de précis, mais c'est un sentiment qui règne à mon avis. Si un frontalier se plaint, il va directement se prendre dans la tronche, qu'il faut arrêter de se plaindre, parce que tu as vu le salaire que tu as. C'est ce genre de choses. [...] Moi je comprends aussi, je pense que quand on est frontalier on ne peut pas se plaindre... même avec les nouvelles réformes qui passent [relativement à l'assurance maladie]. C'est un peu un coup dur, ça descend évidemment un peu son salaire mensuel, mais ça reste quand même encore très avantageux. En tout cas, cette jalousie existe, c'est clair. (Nicolas, 28 ans, Saint-Louis (FR), actif non frontalier)

Afin de comprendre ce plus faible attachement à l'agglomération transfrontalière parmi les non-frontaliers, nous avons cherché à identifier les points problématiques dans les conditions de vie et de travail. Ainsi, il semble que parmi les non-frontaliers en France, avoir des revenus bas ou moyens est lié à un attachement plus faible à l'agglomération (tableau 62)¹⁸³. Au-delà de la question financière, il s'agit également d'une certaine jalousie envers les frontaliers ou d'une frustration à propos des conditions de travail. D'une manière générale, les actifs non frontaliers peu satisfaits de leur emploi sont proportionnellement moins nombreux à être attachés à l'agglomération. De plus, les personnes qui disposent de formations élevées sont moins attachées à l'agglomération transfrontalière. La présence de la frontière entraîne dans une certaine mesure un découplage entre formation et revenu : travailler en Suisse permet à des individus dotés d'un faible niveau de formation, voire sans formation, de gagner plus qu'un individu ayant de très hautes qualifications, mais qui travaillerait en France. Même si cette possibilité présente des aspects positifs, il reste que cette distorsion peut être difficilement acceptable pour certains et, notamment, pour les actifs non frontaliers titulaires de formations de haut niveau.

Cette frustration s'observe aussi à propos de ceux qui ne parlent pas ou peu l'allemand. Le manque de capacités linguistiques est en effet à même de limiter l'accès aux opportunités transfrontalières de travail. Plusieurs enquêtés déclarent que, dans l'absolu, la majorité des habitants de la partie française seraient tentés de travailler en Suisse. Selon Nicole, pour beaucoup de parents,

¹⁸³ Dans la mesure où les analyses suivantes sont effectuées par pays et en excluant les frontaliers, les effectifs sont limités, ce qui implique des niveaux de significativité assez élevés. Ainsi, pour l'effet des hauts revenus et des niveaux de formation élevés, le niveau de significativité se trouve autour des 0,8. Par ailleurs, pour ces mêmes raisons, la motilité n'a pas pu être intégrée en tant qu'indicateur dans les analyses, mais uniquement certains de ses composants.

la seule solution envisageable pour leurs enfants est un travail en Suisse. Karim explique par exemple que dans sa profession – il travaille dans le social –, il lui est indispensable d’avoir une maîtrise parfaite de la langue, ce qui l’empêche de travailler en Suisse.

Moi, j’ai la barrière de la langue, de l’allemand, je suis déjà allé dans des formations, qui étaient, ça aussi ça se fait, il y a des cursus de formation continue, où on peut côtoyer des collègues suisses ou allemands, et qui sont présents dans la même formation, et qui disent un peu leur vécu par rapport au métier qu’on fait. Et quand je discute avec eux, je vois les salaires qu’ils ont, ça fait rêver... On se dit punaise... pour la même quantité de travail, ils ont des salaires super, mais je ne peux pas. [...]. Mais aller travailler en Allemagne ou en Suisse avec l’allemand, sur le métier que je fais c’est quasiment impossible, parce que c’est un métier dans le dialogue et dans l’échange, je peux pas hésiter sur mes mots quand je travaille avec un toxicomane ou un Kosovar, qui a besoin d’être logé et qui doit respecter un certain nombre de choses et tout. Faut que je puisse m’exprimer librement, et que je ne doive pas trouver mes mots. (Karim, 54 ans, Bartenheim (FR), actif non frontalier)

Tableau 62: Régressions linéaires: Attachement à l’agglomération transfrontalière des non-frontaliers (Allemands et Français uniquement)

	France		Allemagne	
	B	Bêta (coeff standardisé)	B	Bêta (coeff standardisé)
(Constante)	0,32	***	0,53	***
25-44 ans	0,1	,19**	-0,02	-,04
65 ans et plus	0,11	,2**	-0,02	-,04
Homme	0,01	,01	0,04	,07
Bas revenus	-0,04	-,08	-0,09	-,17*
Revenus élevés	0,08	,12	-0,11	-,18*
Pas de formation post-obligatoire	0,08	,1	-0,02	-,03
Tertiaire	-0,06	-,11	0,018	,03
Niveau de langue du pays voisin (français ou allemand)	0,23	,29***	0,01	,01
Connaissance de l’offre dans les deux pays voisins (moy.)	0,28	,28***	0,37	,37***
D’une manière générale, je cherche toujours à explorer de nouvelles régions, de nouveaux endroits	0,05	,06	0,01	,01
Je suis à l’aise dans les endroits que je ne connais pas	-0,01	-,01	0,06	,08
	Effectifs : 231 ; R ² = ,14 ; Sig. = ,000		Effectifs : 249 ; R ² = ,28 ; Sig. = ,000	

En Allemagne, les conditions de travail et salariales semblent moins prégnantes dans ce faible attachement : les différences sont par ailleurs plus faibles qu'en France entre frontaliers et non-frontaliers. Le modèle utilisé montre que les plus riches aussi bien que les plus pauvres sont moins attachés, ce qui suggère que, certes, la condition économique a une influence, mais que d'autres logiques socioculturelles et d'autres aptitudes individuelles à la mobilité entrent en jeu pour expliquer l'attachement : le modèle utilisé ne devient significatif que lorsque des variables relatives au potentiel de mobilité sont utilisées.

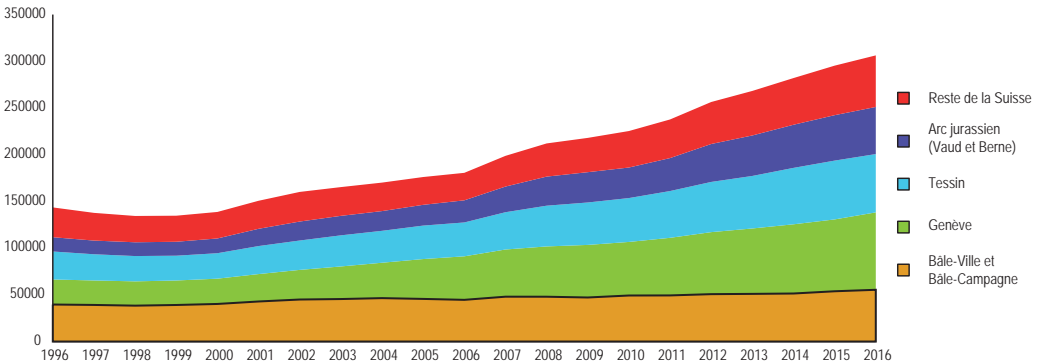
La cohésion dans l'agglomération entre les habitants des trois territoires nationaux et (surtout) entre Français peut être ainsi mise à mal par ces inégalités. Pourtant, la situation dans l'agglomération bâloise, comme nous l'avons déjà dit, semble, à bien des égards, moins tendue qu'ailleurs, au Tessin ou à Genève notamment. Quels sont les éléments qui peuvent contribuer à ce que la situation soit moins délicate ? Le premier point renvoie à la possibilité offerte aux Français de faire leurs courses en Allemagne, ce qui permet de maintenir un niveau de vie acceptable, malgré les niveaux de prix plus élevés dans la région. Cette possibilité est très spécifique à la région bâloise et concerne encore plus spécifiquement les habitants français. Les Allemands de la région ne disposent pas de cette possibilité, ce qui pourrait engendrer certaines tensions supplémentaires si l'augmentation de la part de frontaliers dans la région allemande et, par extension, des prix et des inégalités dans la population, venait à se renforcer significativement.

Un deuxième point concerne l'évolution du nombre de frontaliers dans la région bâloise en comparaison avec les autres régions suisses. La figure 70 montre que l'augmentation de leur nombre a été beaucoup plus faible durant les vingt dernières années (1996-2016) dans les deux cantons bâlois que dans le canton du Tessin ou dans l'agglomération genevoise. L'assouplissement des règles relatives au travail frontalier en 2002 a favorisé un recours massif à la main-d'œuvre frontalière dans ces deux régions.

L'examen de ces données laisse penser qu'une partie des tensions entre les Suisses et leurs voisins tient à une croissance trop peu encadrée ou mal maîtrisée sur le plan économique (mesures d'accompagnement) et sur le plan des transports (voir section suivante). Genève (5,5 %) et Neuchâtel (5,1 %), deux cantons frontaliers, connaissent en effet les plus hauts taux de chômage de Suisse, de même que le Tessin (4,1 %) où le taux est un peu au-dessus de la moyenne suisse (3,0 %), ce qui contribue à certaines tensions sur le marché du travail¹⁸⁴. En comparaison, les habitants de la partie suisse de l'agglomération bâloise (3,4 % à Bâle-Ville et 2,7 % à Bâle-Campagne) sont un peu moins confrontés au risque de chômage – peu, d'ailleurs, dans notre échantillon ont déclaré être dans une situation professionnelle instable (voir chapitre IV). Dans

¹⁸⁴ Chiffres de 2014, Source : SECO.

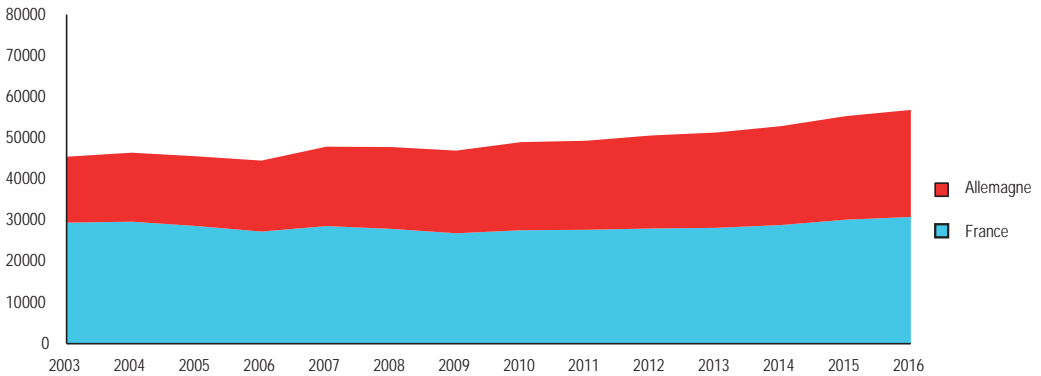
Figure 70: Évolution du nombre de frontaliers dans les différentes régions suisses de 1996 à 2016 (OFS)



une perspective française où, comme on l'a vu, les risques de tensions sont forts en raison des inégalités de revenus, l'évolution du nombre de frontaliers dans la dernière décennie a été très faible: le gros de la croissance s'est fait avant les années 1990. Durant les dernières années, l'augmentation du nombre des travailleurs frontaliers a été surtout portée par l'augmentation du nombre des frontaliers allemands. Ces évolutions sont très distinctes de celles de la région genevoise, par exemple, qui connaît une très forte croissance démographique (et du nombre de frontaliers), avec de fortes tensions sur le marché immobilier entre autres, où certains non-frontaliers se voient repoussés de plus en plus vers la périphérie de l'agglomération en raison de leur pouvoir d'achat insuffisant (Thomas *et al.*, 2011). Dans la région bâloise, la croissance moins abrupte semble permettre une adaptation plus facile pour toute la population (figure 71). La croissance du nombre de frontaliers, si elle venait à s'intensifier dans la partie allemande, pourrait contribuer à des tensions entre Allemands frontaliers et non frontaliers, voire avec les Suisses pour des questions d'emploi ou de mobilité motorisée.

Le troisième point concerne le long travail en matière de coopération transfrontalière dans la région, qui a réussi à canaliser dans une certaine mesure les points négatifs du travail frontalier en matière de transports et à créer un sentiment d'appartenance et une vision commune positive du développement transfrontalier. Cette forte coopération institutionnelle, mais aussi sa traduction et sa reprise dans la société civile ont sans aucun doute exercé un effet bénéfique sur les relations dans la région, de même que la mise en place de projets concrets, notamment dans le domaine des transports. La mobilité est un facteur clé dans la bonne marche des relations transfrontalières (voir section suivante).

Figure 71: Évolution du nombre de frontaliers dans les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne [2003-2016], selon le pays de résidence (source : OFS)



4.2 LA MOBILITÉ, UN FACTEUR DE TENSION

La question de la mobilité quotidienne est particulièrement sensible dans l'agglomération bâloise. Le canton et la ville, situés sur un territoire exigu (il s'agit du plus petit (demi-)canton de Suisse) concentrent un grand nombre d'emplois (voir partie suivante), ce qui attire de nombreux pendulaires depuis les autres parties de l'agglomération : environ 43 000 travailleurs de Bâle-Campagne et 35 000 frontaliers (Allemands et Français), environ 10 000 pendulaires en provenance des districts soleurois et argoviens de l'agglomération et 9 000 du reste de la Suisse. À ceux-ci s'ajoutent les pendulaires, notamment frontaliers, qui traversent la ville de Bâle pour se rendre sur le lieu de travail dans le reste de l'agglomération : par exemple, plus de 20 000 frontaliers travaillent dans le canton de Bâle-Campagne. Ces flux et, notamment, ceux de frontaliers motorisés sont une des pierres d'achoppement les plus importantes dans la région.

Au cours de ces dernières décennies, Bâle s'est construite largement autour des accessibilités alternatives à la voiture et a mené en ce sens une politique restrictive face à la circulation automobile, notamment en termes de stationnement. Cette politique a été accompagnée d'investissements importants dans les modes de transport alternatifs – dans son réseau de tram et de S-Bahn (voir chapitre III). Ce développement en faveur des modes alternatifs ne fait pas le bonheur de tous les Bâlois qui se plaignent des bouchons et de la place limitée accordée à la voiture. Dans le reste de l'agglomération, l'enthousiasme des autorités de Bâle-Ville pour les transports publics n'est pas nécessairement partagé : les différences avec Bâle-Campagne sont, à ce sujet, plutôt fortes. Durant ces deux dernières années, plusieurs projets portant sur la mobilité ont été soumis au peuple dans la région. En 2015, dans le canton de Bâle-Campagne, il s'agissait d'investir massivement dans le

réseau automobile, notamment par le contournement autoroutier à l'est de Bâle¹⁸⁵. En 2016, à Bâle-Ville, au contraire, il s'agissait d'offrir davantage d'espace aux mobilités douces dans le trafic urbain. Les deux votations ont été refusées, elles sont chacune le signe de sensibilités et de visions très différentes entre les deux cantons, de même qu'entre Bâle et les parties française et allemande de l'agglomération (Jemelin et Kaufmann, 2008). En lien avec la coopération transfrontalière en matière de transports – parfois difficile –, les BVB, le département des transports publics, et son chef Hans-Peter Wessels ont été au cœur d'une polémique concernant l'extension du tram bâlois en direction de la France : le potentiel de la ligne aurait été surestimé et le projet mal géré, avec principalement le transfert de fonds (au moins un million de francs suisses) vers la France, sans bases légales et de manière peu transparente¹⁸⁶.

Dans la plupart des entretiens que nous avons menés, la question des conditions de mobilité (congestion, stationnement, etc.), problématiques à Bâle, est apparue. Dans les discussions autour de la mobilité à Bâle (entretiens et médias), le trafic motorisé en provenance de France et d'Allemagne tient une place particulière.

Ce qui est de sûr une thématique, c'est le trafic. Depuis la France, je ne connais pas la part modale, mais presque tous viennent ici en voiture. Depuis l'Allemagne, c'est un peu mieux. C'est simplement le trafic transfrontalier qui est vraiment un peu pénible. (Julia, 31 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Ces crispations proviennent en partie d'attentes en termes de comportements de mobilité qui sont très différentes entre les frontaliers (et plus largement des habitants des parties allemande et française) et les Bâlois. Elles contribuent à compliquer la cohabitation entre les habitants de la région. Les habitants de la cité rhénane et de sa proche banlieue (suisse) ont des pratiques de mobilité particulièrement durables. L'usage très important de la voiture par les frontaliers entraîne en quelque sorte un « choc de cultures de mobilité » (Jensen, 2009). Les analyses sur l'usage des modes de transport (chapitre VI) ont montré des réalités très différentes entre les trois pays quant à l'utilisation de la voiture et des transports publics. À Weil am Rhein et à Saint-Louis, soit dans les centres urbains allemands et français de la région, on utilise plus la voiture et moins souvent les transports publics que dans la périphérie bâloise suisse.

Quantitativement, les déplacements des frontaliers signifient que plusieurs dizaines de milliers de voitures traversent quotidiennement la frontière. On estime à Bâle que

¹⁸⁵ Quelques mois auparavant, une première étape du contournement avait déjà été approuvée, au contraire d'une initiative de l'ATE en faveur des modes alternatifs (refusée à 73 %). *Tageswoche*, 08.03.2015, http://www.tageswoche.ch/de/2015_10/basel/682453/, consulté le 02.03.2017.

¹⁸⁶ Keller Christian, *Basler Zeitung*, 19.12.2016, <http://bazonline.ch/basel/stadt/eine-million-an-frankreich-ohne-gegenleistung/story/11928092>, consulté le 07.04.2017.

82 % des trajets en provenance des deux pays voisins sont effectués en voiture¹⁸⁷, à savoir, 80% depuis l'Allemagne et 85,4 % depuis la France. Depuis les trois villes de la région (Weil am Rhein, Lörrach et Saint-Louis) et en direction de Bâle, les parts modales en faveur de la voiture sont un peu moins élevées que dans le reste des déplacements dans la région. Cependant, le trafic motorisé y reste important, notamment entre Weil am Rhein et Bâle où, avant la prolongation du tram, la voiture était utilisée dans trois quarts des cas (tableau 63). Deux constats peuvent néanmoins être établis à partir de ces résultats. Premièrement, l'utilisation des transports en commun est relativement faible, une partie des individus privilégiant les modes doux (marche, vélo) plutôt que les transports publics pour traverser la frontière avant de prendre le tram sur le réseau suisse. Comme on l'a vu dans le chapitre VI, certains frontaliers utilisent la voiture jusqu'à la frontière, traversent à pied, puis utilisent le réseau de tram bâlois. Deuxièmement, ces exemples ne concernent que des liaisons centre à centre dans des communes limitrophes : pour les autres déplacements, la voiture est plus utilisée.

Bien entendu, la charge du trafic motorisé n'est pas uniquement induite par les déplacements transfrontaliers, de nombreux pendulaires des cantons suisses environnants viennent également en voiture au travail à Bâle. Toutefois, depuis la partie suisse, la part modale en faveur de l'automobile est moindre. Pour les personnes travaillant dans le canton de Bâle-Ville (hors habitants du canton), la part de la voiture dans les déplacements pour motif du travail¹⁸⁸ est de 34 % et celle des transports publics de 41 %. Dans la mesure où les sources de données sont différentes, il n'est pas possible de comparer les résultats directement. Néanmoins, ces derniers montrent des comportements différents entre les pendulaires suisses et les pendulaires français ou allemands.

Tableau 63 : Parts modales lors des déplacements transfrontaliers (sélection)

	Transport individuel	Transports en commun	Modes doux	Total
Weil am Rhein-Bâle	10 300 (76%)	1 720 (13%)	1 510 (11%)	100%
Lörrach-Bâle	6 100 (52%)	3 990 (34%)	1 570 (14%)	100%
Saint-Louis-Bâle	4 800 (60%)	1 470 (18%)	1 820 (22%)	100%

Enquête Cordon aux frontières de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, ETB 2012, Tous motifs confondus

¹⁸⁷ Tous motifs confondus (hors retour au domicile), mais le travail frontalier représente une large part de ces trajets observés.

¹⁸⁸ MRMT 2010, traitements personnels.

Les déplacements en voiture sont donc une manifestation particulièrement visible du travail frontalier. D'autant plus que cette empreinte est facilement reconnaissable, en raison des plaques d'immatriculation étrangères¹⁸⁹, et qu'elle est récurrente puisque les files de voitures se forment deux fois par jour. Les autres aspects qui fâchent au sujet du travail frontalier en Suisse (pression sur l'emploi ou sur les salaires) sont, s'ils existent, nettement moins visibles et touchent moins directement l'ensemble des individus (voir chapitre I, section 3). Au contraire du trafic individuel motorisé qui affecte directement la qualité de vie des résidents des centres urbains, particulièrement quand le trafic s'éloigne des grands axes et s'engage dans la ville.

Les comportements des conducteurs français sont ainsi décrits comme moins «*fahrradfreundlich*» que ceux des Suisses, voire des Allemands. Plusieurs cas issus de l'enquête qualitative et quantitative ont aussi montré que les pendulaires, en l'occurrence des frontaliers, ne se rendent pas nécessairement compte que leurs comportements en matière de déplacement – par exemple prendre un raccourci à travers les zones résidentielles pour gagner quelques minutes – créent des tensions au sein de la population bâloise. Une enquêtée, qui n'aime pas trop conduire et pour qui la variabilité du temps de trajet par l'autoroute est trop grande en raison des bouchons et compte tenu de ses horaires fixes, préfère éviter l'autoroute dans ses trajets quotidiens. Pour cela, elle utilise des routes secondaires à travers Bâle. Mais quitter l'autoroute et se déplacer dans les artères de Bâle, notamment dans certaines rues qui ne sont pas adaptées au trafic de transit, peut poser problème aux habitants de Bâle, comme en témoigne Christian.

Tu remarques, par exemple, que les Français sont moins confrontés aux vélos sur leurs routes. Ça veut dire que tu fais souvent des expériences peu agréables, parce qu'ils ont simplement pas l'habitude. Ça sonne un peu chauvin, mais ils sont extrêmement malins quand il s'agit de prendre des raccourcis, parce que pendant les heures de pointe, tu as des rues bouchées, et ils trouvent tous les chemins possibles à travers les quartiers qui sont tranquilles : pour cela, ils ont une très mauvaise réputation. (Christian, 50 ans, Bâle, extrait traduit de l'allemand)

Ce cas individuel illustre bien les intérêts divergents des uns et des autres, notamment ceux des cyclistes et des piétons et ceux des automobilistes. Il est important de relever que ce genre de situation n'est pas propre aux agglomérations transfrontalières ni à la région bâloise, mais l'absence d'outils pour réguler la mobilité à l'échelle de l'agglomération transfrontalière rend la mise en place de solutions cohérentes plus délicate.

¹⁸⁹ Contrairement aux situations genevoise, neuchâteloise ou tessinoise, les pendulaires suisses se rendant en voiture à Bâle ont aussi des plaques plus facilement reconnaissables (BL, SO, AG), car distinctes de celles des habitants de Bâle-Ville (BS).

Dans les autres agglomérations transfrontalières suisses (Genève, Tessin, Arc jurassien), la situation en matière de mobilité des frontaliers est encore plus compliquée, contribuant aux tensions que l'on observe dans ces régions. À Genève, 92 % des trajets en provenance de la France voisine sont effectués en transports individuels¹⁹⁰, soit plus que les pendulaires en provenance du reste de la Suisse (67 %) et, surtout, beaucoup plus que les Genevois eux-mêmes (tableau 64). Pour les déplacements pour motif de travail des habitants du canton de Genève (y compris ceux travaillant à Genève), la voiture est utilisée dans 36,6 % des cas. Le trafic motorisé, dont celui des frontaliers, est un thème récurrent dans le discours de la population, mais aussi dans le discours politique. En 2014, par exemple, les Genevois ont refusé à 51,1 % le cofinancement de cinq parkings relais en France voisine, destinés à favoriser le report modal vers les transports publics. Ce vote résultait d'un référendum lancé par le Mouvement citoyen genevois (MCG)¹⁹¹.

Au Tessin, les fortes tensions qui s'expriment dans la population et dans le discours politique semblent plus concerner la question de l'emploi que la mobilité quotidienne – les déplacements domicile-travail des Tessinois sont aussi largement effectués en voiture (voir ci-dessous). Néanmoins, le trafic frontalier et l'idée que les voitures italiennes « obstruent » les routes et occupent les places de stationnement sont également présents dans la rhétorique des partis politiques, la Lega dei Ticinesi par exemple¹⁹². Si la situation n'est pas aussi tendue dans le canton de Neuchâtel, le trafic routier frontalier est important (95 % des frontaliers se déplacent en voiture), et les nuisances dues à ce fort usage de l'automobile provoquent de réelles tensions¹⁹³. Au Locle, à la frontière suisse, par exemple, à la suite des protestations des habitants, plusieurs routes secondaires ont été fermées aux non-riverains pour éviter que la circulation, notamment frontalière, s'étende dans les quartiers résidentiels et n'apporte trop de nuisances¹⁹⁴. L'UDC neuchâteloise a utilisé ainsi la rhétorique visuelle des flux de voitures de frontaliers à la fois pour sa campagne en vue des élections législatives cantonales (2016) et pour soutenir son initiative sur la (ré)-instauration de la préférence nationale ou « indigène » dans l'emploi (image 5). La question du travail frontalier et celle du trafic motorisé de la part des frontaliers restent indissociables dans

¹⁹⁰ Dans certains secteurs, cette part est encore plus élevée (jusqu'à 98 % depuis le Chablais ou le secteur de Saint-Julien), CITEC, Enquête sur les flux de déplacements à la frontière : résultats 2011, Rapport technique, GLCT Transports publics Grand Genève, 2012.

¹⁹¹ RTS, <http://www.rts.ch/info/regions/geneve/5857999-les-genevois-refusent-de-cofinancer-des-parkings-en-france-voisine.html>, consulté le 15.05.2016.

¹⁹² Site de la LEGA, <http://www.lega-dei-ticinesi.ch/14-dicembre-diciamo-basta-ai-posteggi-gratuiti-dei-frontalieri/>, consulté le 03.03.2017.

¹⁹³ RTS, Le Locle, la libre circulation bouchonne – Quinze Minutes, 01.02.2014 <http://www.rts.ch/la-1ere-programmes/quinze-minutes/5557727-le-locle-la-libre-circulation-bouchonne-01-02-2014.html>, consulté le 26.06.2016.

¹⁹⁴ Balmer Sylvie, *L'Impartial*, 18.03.2016, Trafic pendulaire bientôt interdit aux Eroges et à Molière-Calame <http://www.arcinfo.ch/articles/regions/montagnes/trafic-pendulaire-bientot-interdit-aux-eroges-et-molieres-calame-514346>, consulté le 07.04.2017.

Image 5 : La mobilité des frontaliers au cœur des campagnes politiques, Sources : MCG et UDC-NE

les agglomérations transfrontalières. Avec cette double stratégie d'attaque contre la libre circulation – sur le plan de l'emploi et sur les flux de voitures des frontaliers –, l'UDC espère toucher un public plus large.

À Genève également, la figure du frontalier motorisé est utilisée pour aborder des thématiques de mobilité quotidienne et n'est pas nécessairement directement liée à la libre circulation, comme dans une campagne sur la piétonnisation du centre de la ville¹⁹⁵. Au Tessin, le conseiller d'État de la LEGA, Claudio Zali, a prévu la mise en place d'une loi visant à taxer les entreprises qui offrent plus de cinquante places de stationnement¹⁹⁶: pour défendre son message, il explique que cette mesure est surtout destinée à taxer les frontaliers. Les questions de nuisances environnementales (congestion, stationnement, pollution) induites par le trafic frontalier, de même que les questions de protection des travailleurs (mesures antidumping, salaire minimum, etc.) permettent, on le voit, de toucher un autre public cible que celui soutenant traditionnellement les idées de ces partis sur la limitation de l'immigration. Parmi les personnes rencontrées, Christian, qui a de fortes sensibilités écologiques, porte un regard assez critique sur l'ouverture des frontières en raison principalement des problèmes de mobilité que ce phénomène induit.

¹⁹⁵ Site de la RTS, 23.09.2012, <http://www.rts.ch/info/regions/geneve/4293818-creation-de-50-rues-pietonnes-rejetee-en-ville-de-geneve.html>, consulté le 03.03.2017.

¹⁹⁶ Site du Canton du Tessin, <http://www4.ti.ch/dt/dstm/sm/temi/modifica-della-legge-sui-trasporti-pubblici/tassa-di-collegamento/tassa-di-collegamento/>, consulté le 07.04.2017.

Tableau 64: Parts modales des déplacements pour motif de travail (pendulaires intercommunaux et non-pendulaires) dans une sélection de cantons frontaliers (MRMT-2010)

	Bâle-Ville	Bâle-Campagne	Neuchâtel	Genève	Jura	Tessin
Voiture	24,6%	52,3%	64,0%	36,6%	64,1%	66,6%
Transports publics	32,4%	21,8%	13,9%	22,9%	12,2%	7,7%
Vélo	21,5%	7,0%	1,3%	6,9%	6,5%	1,8%
À pied	20,0%	15,5%	17,1%	23,1%	16,2%	18,5%
Autres	1,6%	3,4%	3,6%	10,5%	1,1%	5,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

À Bâle, les mesures mises en place au niveau de la mobilité ont permis de réguler davantage la mobilité quotidienne. Concrètement, ces mesures se sont traduites par le développement d'un large réseau de transports publics, avec des lignes de S-Bahn, de tram et de bus, dont certaines franchissent les frontières (voir chapitre III, section 5). Ces investissements ont été accompagnés de la création de parkings relais, d'aménagements en matière de mobilité douce et d'une politique de financement des abonnements de transports publics, à laquelle les grandes entreprises sont appelées à participer.

Des mesures coercitives dirigées contre l'utilisation de la voiture sont également appliquées *via* la politique de stationnement à Bâle, notamment par la suppression des zones blanches. Les fonds récoltés par le stationnement au centre-ville sont versés dans un fonds en faveur du trafic pendulaire : les sommes récoltées servent à financer des projets favorisant le report modal à l'échelle de l'agglomération transfrontalière¹⁹⁷. Le parking relais en construction à la gare de Saint-Louis est financé en partie par ce mécanisme. Cette politique contribue fortement à l'apaisement, nonobstant les critiques formulées lors des entretiens et les discussions animées que la mobilité suscite dans la région bâloise. Les pratiques des frontaliers qui travaillent en Suisse montrent d'ailleurs qu'ils utilisent plus les transports publics et moins la voiture que leurs concitoyens. On retrouve cela parmi les pendulaires des cantons suisses voisins qui travaillent à Bâle par rapport aux pratiques du reste des habitants de ces cantons.

Il reste que si l'offre transfrontalière en matière de transports publics est plutôt développée et que l'offre autour du lieu de travail est souvent bonne, celle située autour du lieu de domicile dans les parties française et allemande ne semble pas répondre aux

¹⁹⁷ Fonds pendulaire Bâle-Ville, <http://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/verkehrsstrategie/pendlerfonds.html>, consulté le 07.04.2017.

besoins des frontaliers. L'accessibilité aux liaisons transfrontalières se fait difficilement en transports publics. Les trajets en transports publics à l'intérieur de l'Allemagne ou de la France semblent constituer un frein puissant au report modal dans la région. De même, l'offre sur certaines liaisons transfrontalières est clairement axée sur les horaires classiques de travail (environ entre 7 h et 18 h). En dehors de ces horaires, les trajets sont plus compliqués, ce qui limite les possibilités d'usage des transports publics pour ceux qui ont des horaires moins conventionnels. En outre, une partie des frontaliers apprécie de rester après leur travail en Suisse pour diverses activités de loisirs, ce qui peut être rendu difficile avec l'offre actuelle. Cette dernière semble ainsi avant tout pensée en termes de trajets domicile-travail et non en termes de « modes de vie transfrontaliers ».

Les investissements en faveur des transports publics sont importants et des mesures coercitives concernant le recours à la voiture ont été mises en place, mais il est possible que ces dernières ne soient pas suffisantes. Une enquête montre que près de 80 % des frontaliers se déplaçant en voiture disposent d'une place de parking dans un stationnement privé, notamment sur leur lieu de travail¹⁹⁸. De tels résultats se retrouvent probablement parmi les pendulaires suisses. Il serait donc nécessaire de mieux identifier ces places de stationnement – savoir s'il s'agit de parkings d'entreprises ou de concessions privées – afin d'adapter les réponses politiques à cet enjeu. La rentabilité des investissements effectués en faveur des autres modes est en effet obérée par un concept global de mobilité qui manque de cohérence sur ce point. Et si les grandes entreprises bâloises ont mis en place des plans de mobilité, elles restent néanmoins d'importantes sources de trafic : Roche, par exemple, en mettant en place des bus, en favorisant le vélo et en diminuant substantiellement le nombre d'autorisations de stationnement, a certes réduit de 10 points la part des automobilistes sur ses sites de Bâle, mais celle-ci reste élevée (45 %) et les autorisations de stationnement sont encore près de 3 000¹⁹⁹. Au Tessin, les milieux économiques se montrent également réticents à instaurer des mesures coercitives sur le stationnement et font pression sur les autorités publiques : ces attitudes ne favorisent pas le report modal parmi les pendulaires, frontaliers ou non²⁰⁰.

Les analyses menées dans l'agglomération bâloise sur le choix modal (voir chapitre VI) montrent qu'une partie des automobilistes sont prêts à changer de mode de transport et sont ouverts aux modes alternatifs. En mettant en place des mesures spécifiques, à la fois incitatives et contraignantes à la fois à l'échelle transfrontalière et à l'intérieur des trois pays, notamment en ciblant les personnes ouvertes à un changement, il est possible d'améliorer la situation de la mobilité à Bâle et de

¹⁹⁸ PTV, Enquête Cordon aux frontières de l'Eurodistrict trinational de Bâle, ETB 2012.

¹⁹⁹ Il s'agit d'éléments datant d'avant la construction du nouveau quartier général de Roche (la tour Roche) ; ils sont issus de : Adam, G. Mobilitätskonzept Roche, *Veranstaltung Schweizerischer Städteverband*, 14.06.2013.

²⁰⁰ Au Tessin, des associations économiques ont organisé un référendum sur la taxation des stationnements mentionnée plus haut, décrivant cette politique comme anti-économique : malgré l'acceptation de la mesure par le peuple, cette politique n'a pas encore été mise en place en raison d'un recours.

diminuer la part des véhicules en provenance de France et d'Allemagne, mais aussi de Suisse. La possibilité d'un changement incombe donc à la fois aux autorités publiques, aux individus eux-mêmes et aux entreprises : la responsabilité est à ce titre partagée.

Cet enjeu, non seulement à Bâle mais aussi dans les autres agglomérations transfrontalières, est crucial, parce que le trafic motorisé est un élément particulièrement visible des relations transfrontalières et qu'il touche directement à la qualité de vie : il joue un rôle important dans les crispations sur le travail frontalier. La mobilité motorisée des frontaliers est ainsi instrumentalisée pour attaquer le travail frontalier et, plus largement, la libre circulation des personnes. Reconnaître le problème et travailler sur la mobilité quotidienne dans les agglomérations transfrontalières est indispensable et représente un outil d'apaisement des tensions existant au niveau de la mobilité quotidienne, mais aussi plus largement un moyen de promouvoir la cohésion dans les agglomérations transfrontalières. Plus largement, un tel objectif s'inscrit dans les démarches entreprises par de nombreuses villes, régions ou pays pour favoriser le développement durable.

4.3 VERS UNE INÉLUCTABLE SPÉCIALISATION FONCTIONNELLE ET SOCIALE DES TERRITOIRES ?

L'analyse de la spatialité des modes de vie des habitants de la région laisse entrevoir des territoires fortement spécialisés sur le plan fonctionnel. Bâle, au cœur de cet espace, accueille un grand nombre d'emplois et est un pôle important de loisirs urbains. La partie allemande est une destination fréquente en termes de consommation. En revanche, la partie française occupe une place secondaire dans le quotidien des Allemands et des Suisses. Comment ont évolué ces pratiques individuelles au cours de ces dernières années et que nous disent-elles sur l'organisation du territoire de l'agglomération ? Une spécialisation poussée des territoires est-elle inéluctable dans l'agglomération transfrontalière bâloise ? Si la fragmentation spatiale, voire sociale, des territoires fait partie inhérente des logiques métropolitaines, de telles évolutions sont-elles souhaitables, particulièrement dans une situation transfrontalière fortement tributaire de forces extérieures ?

4.3.1 Évolution des relations transfrontalières

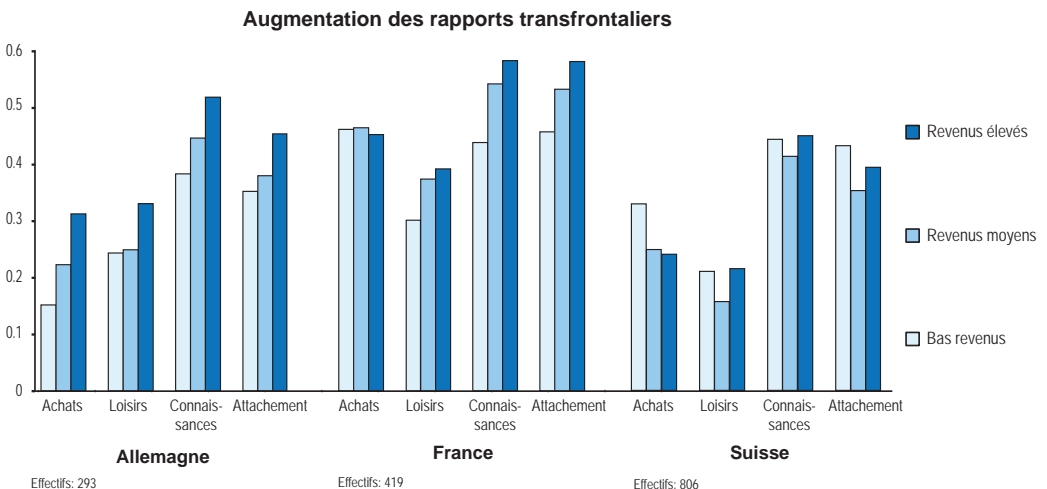
L'évolution des pratiques transfrontalières de loisirs ou d'achats des enquêtés au cours des cinq dernières années montre que la plupart des habitants ne font pas plus d'achats ou de loisirs qu'auparavant (figure 72). C'est parmi les Français que l'évolution en matière d'achats est la plus forte, puis parmi les Suisses, qui sont près d'un quart à consommer davantage au-delà de leurs frontières que cinq ans auparavant. Ce résultat fait écho aux observations concernant le tourisme d'achat dans la région et ailleurs en Suisse, stimulé par le taux de change favorable aux

Suisses. Concernant les loisirs, les Français sont aussi proportionnellement plus nombreux à traverser plus fréquemment la frontière, mais dans l'ensemble, les tendances sont moins marquées. Le taux de change et la question des différentiels de prix étant moins prégnants en ce qui concerne les loisirs, les Allemands consomment plus de loisirs qu'ils n'achètent de biens de l'autre côté de la frontière. Seuls 12,6% des Suisses consomment plus de loisirs à l'échelle transfrontalière qu'ils ne le faisaient cinq ans auparavant.

Les évolutions concernant l'attachement et la connaissance sont plus marquées: 47% des habitants de l'agglomération déclarent connaître mieux l'agglomération transfrontalière, et 38% y sont plus attachés. Les Français sont ceux qui durant les cinq dernières années ont le plus accru leurs connaissances et leur attachement à l'agglomération. Néanmoins, malgré une évolution plus faible de leurs pratiques effectives, nombreux sont les Allemands et les Suisses à déclarer mieux connaître et à être plus attachés à l'agglomération transfrontalière. Ce qui souligne à nouveau le découplage possible entre les pratiques transfrontalières matérielles (qui évoluent peu) et les liens immatériels qui unissent les habitants des trois pays.

Ces données quantitatives masquent des réalités diverses, en fonction du revenu des individus et du pays dans lequel ils résident, qui sous-tendent des logiques de spécialisation sociale des territoires. En France et en Allemagne, ce sont surtout les personnes disposant des plus hauts revenus qui déclarent traverser plus souvent la

Figure 72: Évolution des rapports transfrontaliers durant les cinq dernières années (Augmentation des achats transfrontaliers, des loisirs transfrontaliers, des connaissances de l'agglomération transfrontalière et de l'attachement à l'agglomération transfrontalière)



frontière pour leurs achats ou pour leurs loisirs, connaître mieux l'agglomération ou y être plus attachées. Pour les autres, au contraire, le manque de moyens restreint la participation à la vie de l'agglomération : beaucoup regrettent de ne pas pouvoir s'offrir des activités en Suisse en raison du prix élevé des biens et des activités de loisirs. Au cours des cinq dernières années, la force du franc suisse a eu pour conséquence pour les bas salaires et pour les non-frontaliers un recul des activités transfrontalières en direction de la Suisse ou, du moins, a empêché leur développement. Si le fait d'être frontalier ou non explique une partie de ces différences, le revenu en soi porte aussi une part significative de l'effet²⁰¹.

Les plus bas revenus (et/ou les non-frontaliers) semblent être exclus, en quelque sorte, de la participation à l'agglomération transfrontalière : c'est plus particulièrement l'accessibilité financière de la Suisse qui réserve celle-ci à ceux qui disposent de revenus élevés (ou en francs suisses). Une partie de la consommation des Français effectuée en Suisse et en France se reporte désormais vers les magasins allemands, où les prix sont plus bas. Pour ces Français, l'augmentation des prix en Suisse ne signifie pas moins de « transfrontalier » dans leur quotidien, mais un décalage des pratiques vers l'Allemagne. À l'inverse, pour les Allemands ayant de bas revenus (frontaliers ou non), une diminution des pratiques en Suisse signifie un retrait grandissant de la vie transfrontalière. Pour eux, la France n'est pas aussi attractive et ne permet pas de « remplacer » la Suisse en tant que destination importante dans le quotidien.

Pour les Suisses, la situation est très différente : le taux de change et les différentiels de prix sont plus favorables. La participation à l'agglomération transfrontalière n'est pas contrainte par des questions d'argent. Au contraire, il peut s'agir d'une motivation supplémentaire. Cet effet est d'ailleurs très clair en ce qui concerne les pratiques d'achats : les personnes dont les revenus sont les plus bas sont celles qui ont vu leur consommation à l'étranger augmenter le plus. Cette évolution est similaire à celle observée chez les Français. En revanche, pour les autres variables observées, l'effet du revenu est moins marqué. Au-delà des considérations économiques, il est probable que l'augmentation du tourisme d'achat, notamment de la part des bas revenus, a permis de consolider le sentiment d'appartenance à l'agglomération transfrontalière.

Ces tendances montrent une certaine fragmentation sociale de l'agglomération transfrontalière. Certaines de ses parties deviennent trop chères pour certains des habitants, et plus attractives pour d'autres. Si, à court terme, l'évolution de ces pratiques individuelles apparaît peu néfaste, à plus long terme, elle pourrait avoir des conséquences plus prononcées sur la cohésion de l'agglomération, notamment si une partie de la population ne peut plus avoir accès aux commerces, aux services ou aux activités de loisirs en Suisse pour des raisons financières.

²⁰¹ Le statut de frontalier a été contrôlé dans un modèle de régression linéaire.

4.3.2 La spatialité de la consommation, un des enjeux transfrontaliers

L'importance des pratiques d'achat à l'étranger dans la région a été mise en lumière dans le chapitre VII. L'Allemagne joue un rôle particulier dans ce domaine, puisque les commerces allemands sont très attractifs pour de nombreux Suisses et Français, mais aussi pour les Allemands eux-mêmes dont les pratiques transfrontalières sont ainsi limitées. Ces évolutions soulignent un risque de spécialisation fonctionnelle du territoire, en termes de postes de travail et de diversité de l'offre, notamment en Suisse. Au début des années 2000, la forte concurrence des centres commerciaux allemands sur les magasins du secteur alimentaire de la partie suisse était déjà observée (Kampschulte, 2002). Avec le développement de l'offre de magasins et de loisirs à Weil am Rhein et à Lörrach, la concurrence se fait plus forte également pour le centre de Bâle. Si les achats des Suisses en Allemagne existent depuis de nombreuses années, l'évolution récente des achats de la part des Français est plus marquée. Il y a une quinzaine d'années, Eder et Sandtner (2000), de même que Kampschulte (2002) considéraient la quantité d'achats effectués par les Français dans la région comme négligeable. Le développement du tourisme d'achat des Français, mais aussi des Suisses, a fait de la partie allemande une sorte de centre commercial géant.

La question des pratiques d'achats transfrontaliers s'inscrit dans un contexte plus large de reconfiguration de la spatialité de la consommation et, par extension, de mutation dans le secteur du commerce de détail. Plusieurs facteurs expliquent ces mutations, comme la présence de zones commerciales en périphérie, les difficultés du petit commerce face aux grandes enseignes et, plus récemment, l'importance des achats en ligne. Dans les régions transfrontalières, la possibilité offerte aux consommateurs d'acheter à l'étranger renforce les difficultés du commerce de détail.

À Bâle, l'offre située sur le territoire communal semble suffisante et permet en grande partie de retenir les consommateurs. En revanche, en France, une part considérable des achats est effectuée hors de la commune de résidence, dans des commerces français, mais aussi allemands, voire suisses. Par ailleurs, la partie française se trouve également dans la sphère d'influence de Mulhouse, une part des consommateurs français se tournant vers cette ville. D'une manière générale, le territoire local français revêt une importance moindre dans les pratiques du quotidien de ses habitants, et les Français sont aussi moins attachés à leur commune, comme l'ont montré les éléments mentionnés dans les chapitres précédents, décrivant la partie française comme moins vivante et composée de villes et de villages-dortoirs. Dans une certaine mesure, on observe aussi le même phénomène dans les secteurs suburbains et périurbains suisses qui dépendent de l'offre située hors du territoire local, notamment de Bâle. En Allemagne, en revanche, beaucoup d'activités du quotidien se déroulent sur le territoire de la commune, malgré l'offre relativement limitée du secteur périurbain.

En dépit de l'importance du tourisme d'achat dans la région, et sans parler de montants en termes monétaires, le pays de résidence reste la destination principale de la consommation. Seuls 3% des Allemands, 6% des Suisses et 12% des Français fréquentent davantage les magasins situés à l'étranger. Malgré la présence de l'Allemagne et de son offre commerciale attractive, une part importante des Suisses continuent à consommer dans leur pays, en raison de la diversité, de la qualité et de l'accessibilité de l'offre, notamment en transports publics, mais aussi en raison de freins «moraux»: ils se sentent particulièrement concernés par la protection de la place économique locale *via* la consommation de produits suisses et/ou dans des commerces suisses. Néanmoins, l'attractivité des commerces à l'étranger reste forte, en raison des prix notamment, et la situation est parfois difficile pour les commerces suisses. L'ouverture de la ligne 8 du tram en direction de Weil am Rhein et de ses commerces représente en ce sens une possibilité supplémentaire pour les consommateurs helvétiques. Un risque existe de perte de diversité et de proximité dans les commerces bâlois si l'exode des consommateurs venait à perdurer, voire à s'amplifier; cette perte pourrait rendre l'accès aux commerces plus difficile pour les personnes les moins motiles. À Bâle, 20% de la population est *peu motile*: les personnes âgées sont surreprésentées, de même que les immigrés et, plus largement, les individus en situation précaire. Ces couches de la population pourraient être particulièrement touchées en cas de fermeture de magasins, notamment dans les quartiers résidentiels bâlois.

Par rapport à l'Allemagne, les commerces de la partie française n'ont apparemment pas réussi à attirer les consommateurs suisses en nombre. Pourtant la gastronomie française, le vin, le fromage, etc., sont des arguments vendeurs, qui seraient à même de plaire aux consommateurs suisses, voire allemands. Sur la base des pratiques individuelles, plusieurs éléments peuvent expliquer ce moins grand attrait. D'une part, l'accessibilité des supermarchés français est moins bonne que celles des commerces situés en Allemagne. Alors que pour se rendre dans ce pays, il existe depuis plusieurs années une ligne de S-Bahn en direction de Lörrach et, dorénavant, une ligne de tram pour Weil am Rhein (qui s'arrête devant un centre commercial), il n'existe que deux lignes de bus avec des cadences peu soutenues pour relier la zone commerciale située au nord de Saint-Louis²⁰². Le fait que les lignes ne soient pas opérées par les compagnies suisses peut également limiter leur attractivité. La mise en service du tram de la ligne 3 pourrait représenter une opportunité pour la partie française. De plus, hormis les questions d'accessibilité, le centre de Saint-Louis est peu accueillant pour le flâneur et les possibilités de coupler les achats avec d'autres activités sont plus limitées, contrairement à Lörrach. À Weil am Rhein, le Rheincenter, dispose d'un

²⁰² Ces deux lignes partent uniquement de Schiffpländle, puis traversent le quartier de Saint-Johann: leur utilisation est relativement contraignante pour les habitants qui vivent ailleurs, car elles impliquent un changement supplémentaire ou un déplacement à pied depuis les plateformes d'échanges que sont la gare centrale ou la Barfüsserplatz.

cinéma, d'un fitness, de plusieurs enseignes de restauration rapide et de magasins de vêtements, comme la chaîne H&M. La ville de Lörrach comprend un centre piéton très agréable. D'autres éléments, comme le fait que les magasins sont ouverts plus longtemps, jusqu'à 22 h, en Allemagne, contre 20 h en France, peuvent aussi avoir une influence : une ouverture prolongée le soir ou les dimanches serait un atout d'un point de vue économique pour la partie française, mais difficilement soutenable d'un point de vue social. Enfin, la question de la langue peut être rebutante pour certains consommateurs germanophones si les compétences linguistiques en allemand du personnel de vente sont trop faibles. D'une manière générale, il est possible que l'esprit d'entreprise, les capacités et les prérogatives des acteurs locaux (politiques et privés) soient plus grands dans le Bade-Wurtemberg, plus décentralisé et bien connu pour son tissu de PME innovantes (Bourgeois, 2005).

Même si la partie allemande a connu une forte augmentation du nombre de consommateurs dans ses commerces, la situation n'est pas univoque : une partie de la population se plaint de voir débarquer des « hordes » de consommateurs sur le territoire allemand²⁰³. De plus, du point de vue du développement local, mettre trop l'accent sur les infrastructures commerciales, alimentées en grande partie par des consommateurs suisses, pourrait être une solution non viable en cas d'évolution des prix. Une partie du tourisme d'achat est basée uniquement sur les différentiels de prix, particulièrement marqués en raison de la force actuelle du franc suisse. L'attrait des produits et des magasins allemands pourrait diminuer si le franc venait à perdre de sa valeur par rapport à l'euro ou si les franchises douanières venaient à être abaissées à nouveau. En fait, c'est tout le modèle des achats transfrontaliers – voire celui de l'agglomération transfrontalière – qui est sensible à des éléments exogènes (politique monétaire, politique douanière, politique migratoire) sur lesquels les pouvoirs locaux n'ont quasiment aucune prise.

Finalement, en Suisse, se joue également un autre aspect particulier autour des pratiques d'achats frontaliers. Comme nous l'avons mentionné dans la partie relative aux attitudes de consommation, l'investissement des frontaliers autour du lieu de travail est parfois perçu comme trop faible, ce qui exprime à la fois des attentes sociales et économiques de la part des Suisses qui peuvent se résumer ainsi : dans la mesure où l'argent est gagné sur sol suisse, il serait « juste » qu'une partie de celui-ci soit dépensée également sur place et contribue à l'économie helvétique. Dans la région bâloise, environ 15 % des frontaliers allemands et français n'achètent jamais de produits en Suisse. À ceux-ci s'ajoutent 48,4 % des frontaliers allemands et 23,4 % des frontaliers français qui consomment rarement sur le sol helvétique. Ces pratiques pourraient être mal interprétées par une partie des Suisses qui souhaiteraient une plus grande implication de la part des frontaliers, d'autant plus que les Suisses sont concernés par ces questions de responsabilité sociale et spatiale. Comme à propos de

²⁰³ Oppliger Matthias, 26 mai 2015, *Tageswoche*, http://www.tageswoche.ch/de/2015_21/basel/688737/, consulté le 15.06.2016.

la mobilité, une meilleure considération par les frontaliers des attentes des Suisses ou une meilleure compréhension des enjeux économiques liés aux pratiques individuelles pourrait favoriser les relations entre les frontaliers et les Suisses. Une participation accrue à la vie suisse, non seulement du point de vue économique, mais aussi au travers des loisirs et des pratiques de sociabilité, pourrait être favorable à l'intégration des frontaliers et à leur image²⁰⁴. Très concrètement, les achats (et les prestations de loisirs) que les frontaliers effectuent en Suisse sont financièrement intéressants pour les commerces suisses. Dans cette même optique, les achats des frontaliers français en Allemagne, notamment de ceux qui ont de hauts salaires, pourraient aussi être mal perçus par la population française, car il s'agit d'une perte pour les entreprises locales.

Les questions de la localisation de la consommation dans les agglomérations transfrontalières sont au cœur d'un paradoxe fondamental. D'un côté, les pouvoirs politiques valorisent et encouragent les pratiques transfrontalières, car elles sont le signe d'une intégration spatiale et le vecteur d'échanges entre les populations. D'un autre côté, ces mêmes pouvoirs sont aussi tentés de freiner la consommation transfrontalière, car elle n'est pas bénéfique à l'économie locale. Ainsi, les positions sur ces sujets sont à la fois marquées par une vision d'ouverture et par la tentation du protectionnisme. Cette tension structurelle perdurera probablement tant que des mécanismes financiers de redistribution suffisants entre les différentes parties de l'agglomération ou de collecte de taxe ou d'impôts à l'échelle transfrontalière ne seront pas mis en place.

4.3.3 Une (trop) forte spécialisation territoriale ?

Cette augmentation des pratiques d'achats vers l'Allemagne n'est pas le seul signe de la spécialisation fonctionnelle des territoires dans l'agglomération. L'évolution des différentes branches économiques dans la région laisse entrevoir des tendances lourdes en la matière, avec notamment une désindustrialisation des parties allemande et française, au contraire d'un renforcement des secteurs de pointe à Bâle. Ainsi, les territoires de l'agglomération semblent de plus en plus dépendants les uns des autres.

Dans la partie allemande, la forte concentration du secteur commercial s'observe à travers les chiffres globaux sur l'économie²⁰⁵. Près de 3 500 emplois ont été créés dans le Landkreis de Lörrach entre 2006 et 2013 dans le secteur commercial (détail et en gros), la part des emplois dans ce secteur passant ainsi de 18 % à 22 %, au contraire de Bâle où le commerce de détail s'est rétracté. En Allemagne, le reste des

²⁰⁴ Comme nous l'avons déjà mentionné, ces attentes vis-à-vis des frontaliers n'ont pas été mentionnées par les enquêtés à Bâle, mais elles sont relativement fréquentes dans les contextes genevois ou dans l'Arc jurassien, quoique difficilement mesurables quantitativement.

²⁰⁵ Ces éléments se basent sur des données issues de l'OFS, de l'INSEE et du *Land* du Bade-Wurtemberg. Les périodes de récolte et les surfaces couvertes par les statistiques disponibles étant variables, elles limitent les comparaisons directes entre les trois pays.

branches économiques n'a pas connu une telle évolution. Le nombre total d'emplois a crû sur cette période, mais près de 80 % des emplois supplémentaires ont été créés dans le secteur du commerce. La restauration a connu également une forte croissance, probablement soutenue par les consommateurs suisses et français. Le secteur de la construction a vu aussi le nombre total d'emplois augmenter, signe de la croissance de la partie allemande. En revanche, la production industrielle dans la région a été à la peine avec une perte de 1 200 emplois, dont 500 dans l'industrie chimique, et ce bien que le Sud de l'Allemagne ait bâti sa richesse sur son tissu industriel (Bourgeois, 2005).

Ces pertes d'emplois dans le secteur industriel se retrouvent également dans la partie française. Entre 2000 et 2009, la zone d'emplois de Saint-Louis a vu une baisse annuelle de 2,2 % du nombre d'emplois dans l'industrie ; la diminution atteignant même 3,5 % dans celle de Mulhouse. Cette désindustrialisation a été compensée dans la zone d'emplois de Saint-Louis par l'évolution positive du tertiaire marchand entre autres : à Saint-Louis, le secteur du commerce de détail comptait pour environ 13 % de l'emploi total en 2011, soit un peu moins qu'en Allemagne (15 % à Weil am Rhein), mais plus qu'à Bâle (6 %, en 2012). Toutes branches confondues, l'emploi s'est mieux porté à Saint-Louis que dans le reste de l'Alsace²⁰⁶. La croissance démographique de la région a entraîné *de facto* une augmentation du nombre d'emplois, notamment dans la construction, et de certains services à la population (économie résidentielle), ce qui a diminué l'impact de la perte d'emplois dans le secteur industriel. Dans le Haut-Rhin, durant la période 2009-2015, le nombre d'emplois total est resté relativement stable (en légère diminution), malgré un fort déclin de l'industrie : 7 000 emplois ont été perdus dans le Haut-Rhin durant ces 6 années. Le taux de chômage a largement augmenté en Alsace et s'établissait en 2016 à environ 7,9 % dans la zone d'emplois de Saint-Louis et à plus de 11,8 % dans celle de Mulhouse²⁰⁷. Dans l'agglomération de Saint-Louis plus spécifiquement, le constat est plus positif : l'emploi total a augmenté entre 2010 et 2015²⁰⁸. Dans ce secteur, l'industrie est également légèrement en déclin (certains secteurs comme la pharmaceutique se développent toutefois), mais les activités présentes et le tertiaire au contraire se sont renforcés, contribuant à un résultat positif dans l'ensemble. Néanmoins, le Haut-Rhin connaît une période difficile depuis plusieurs dizaines d'années et a du mal à trouver sa place dans la dynamique économique régionale, française et européenne. L'industrie y est caractérisée par des secteurs à faible valeur ajoutée, avec une part de recherche et

²⁰⁶ Frydel Yves, Kuhn Christiane, Lèbre Pierre Stéphane, Koenig Colette, 2014, Les zones d'emploi alsaciennes : érosion de l'attractivité productive et résidentielle, INSEE-ADEUS, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1285728>, consulté le 07.04.2017.

²⁰⁷ Préfet de la Région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine. Chiffres clés de l'emploi et du chômage dans le Haut-Rhin, janvier 2016. http://grand-est.directe.gouv.fr/sites/grand-est.directe.gouv.fr/IMG/pdf/chiffres_cles_68_01_2016.pdf, consulté le 07.04.2017.

²⁰⁸ Meynet J.-L. et Gagnepain A., Bureau Hank, Mission d'étude économique du territoire et d'élaboration d'une stratégie d'intervention économique à l'échelle de Saint-Louis Agglomération - Synthèse du diagnostic et premières orientations stratégiques, Lyon, 2017.

développement faible (Cohen, Reitel et Woessner, 2004). Même si la population locale est qualifiée, notamment parmi les nouveaux arrivants, ceux-ci se dirigent en priorité vers la Suisse, les opportunités d'emploi y étant nettement meilleures²⁰⁹. Cette même étude constate aussi une perte des centres décisionnels et un déclin du patronat alsacien, au profit de grands groupes, suisses notamment : la capacité à maîtriser son développement, à le ré-inventer et à ré-orienter l'industrie locale s'en trouve limitée (Cohen, Reitel et Woessner, 2004).

À Bâle, au contraire, la croissance économique a été forte durant les dix dernières années : c'est dans le cœur de la métropole que s'est concentrée la plus grande part de la croissance économique de la région avec 20 000 emplois créés entre 2005 et 2015. Le canton de Bâle a le PIB par habitant le plus élevé de Suisse, soit 163 000 frs., loin devant Genève ou Zurich (la moyenne suisse se situe à 78 000). Ce PIB renvoie à la croissance très marquée dans les secteurs de pointe et à haute valeur ajoutée, notamment dans les « *life sciences* » (entre autres l'industrie pharmaceutique). Les autres branches économiques, dans l'industrie ou dans la logistique, moins productrices de valeur, ont vu leurs effectifs baisser pendant cette même période, de même que le commerce de détail. Bien que ces évolutions soient très positives pour Bâle, cette perte de diversité dans le tissu économique fait naître le risque que les individus les moins qualifiés vivant à Bâle ne trouvent plus d'emplois qui leur correspondent. En comparaison avec Bâle-Campagne, où la croissance économique est davantage liée à la croissance démographique, à Bâle-Ville le découplage emploi-habitants s'est encore renforcé : la ville n'a accueilli que 5 000 habitants de plus pour 20 000 emplois supplémentaires²¹⁰ (2005-2015). Il existe donc un fort besoin de main-d'œuvre, que Bâle va chercher dans les autres parties de l'agglomération. Sans même compter les frontaliers, le canton de Bâle-Ville est le canton suisse dont le solde (pendulaires entrants - pendulaires sortants) est le plus élevé.

Cette concentration économique à Bâle a pour corollaire un renforcement du rôle résidentiel dévolu aux banlieues suisses, allemandes et françaises de l'agglomération. Plusieurs facteurs expliquent ce fort décalage et ces nombreux mouvements pendulaires. Tout d'abord, le territoire bâlois est limité et en grande partie déjà urbanisé. La densification et, notamment, la construction en hauteur peuvent offrir de nouvelles opportunités en matière de logements, mais cette densification est également utilisée pour offrir davantage d'emplois, ce qui accentue le décalage entre localisation des emplois et des logements. La tour Roche en est l'exemple : la construction en hauteur a été utilisée pour concentrer les emplois et non pas pour offrir plus de logements. Un deuxième facteur concerne les préférences

²⁰⁹ Frydel Yves, Kuhn Christiane, Lèbre Pierre Stéphane, Koenig Colette, 2014, Les zones d'emploi alsaciennes : érosion de l'attractivité productive et résidentielle, INSEE-ADEUS, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1285728>, consulté le 07.04.2017.

²¹⁰ Les chiffres relatifs à l'économie renvoient au canton et non pas à la ville. Toutefois, c'est *a priori* surtout en ville de Bâle que la croissance est forte.

résidentielles des habitants de la région. Bâle est souvent mentionné comme le lieu dans lequel ils ne souhaitent pas vivre : plusieurs quartiers souffrent d'une mauvaise réputation, notamment dans le Kleinbasel ou à Saint-Johann. Sans compter les Bâlois, seuls 20% des habitants souhaitent dans l'idéal habiter au centre de la ville ou dans les quartiers extérieurs de celle-ci. Les petites et moyennes villes et les villages à proximité de la ville sont davantage privilégiés. Par ailleurs, la maison individuelle continue à représenter l'habitat idéal pour beaucoup. Ces aspirations ne pourront pas être réalisées dans une large mesure, ou à un prix élevé en termes environnementaux. Derrière ces aspirations, on trouve certaines attentes en termes de qualité du logement et de la localisation, sur lesquelles il est possible de travailler afin d'offrir des solutions de logement attractives dans les villes ou dans les communes suburbaines (Thomas, 2013). La densification en hauteur ne répondra aux attentes que d'une partie des individus. En revanche, les centres suburbains (y compris de Weil am Rhein, Lörrach, Saint-Louis ou Huningue) pourraient offrir des cadres de vie intéressants et supporter une partie du développement démographique pour l'agglomération bâloise, à condition qu'ils offrent une certaine diversité fonctionnelle et sociale. Leur proximité du cœur de l'agglomération et leur desserte en transports publics (à améliorer dans certaines zones) pourraient favoriser des mobilités plus durables. Le troisième facteur renvoie à la spécificité transfrontalière. Une grande partie des habitants de l'agglomération n'est pas prête à traverser les frontières. Pour un Français ou un Allemand, la Suisse apparaît comme un îlot de cherté. Pour les frontaliers, une partie de l'intérêt de disposer d'un revenu suisse réside précisément dans le fait d'habiter dans les pays voisins et de profiter d'un pouvoir d'achat plus grand. Un autre problème, plus général, tient au fait que les individus sont réticents à aller habiter de l'autre côté de la frontière pour des éléments liés à la mentalité, à la culture, aux compétences linguistiques, mais aussi au système administratif, aux questions de fiscalité ou encore d'assurance maladie. Malgré la forte intégration dans la région et les relations plutôt bonnes, la localisation résidentielle s'imagine avant tout dans un cadre national.

Si, dans une certaine mesure, la concentration économique est bénéfique pour l'économie de la région, le fait qu'elle se localise principalement à Bâle est plus problématique. La mixité sociale et fonctionnelle à l'échelle de l'agglomération s'en trouve appauvrie, alors qu'il s'agit d'un des objectifs majeurs des politiques urbaines, cette mixité étant en général garante d'un bon fonctionnement et d'une meilleure cohésion. L'importance numérique des frontaliers a des incidences sur les territoires locaux dans la mesure où elle contribue à accroître les inégalités entre individus. À Saint-Louis, ces dernières sont plus fortes que dans le reste du Haut-Rhin entre ceux ayant des hauts revenus (surtout des frontaliers) et ceux qui ont des revenus faibles. Largement tournée vers la Suisse, la partie française offre peu d'opportunités d'emplois, qualifiés et non qualifiés, et le taux de chômage y est élevé. L'économie bâloise se spécialisant de plus en plus, le besoin en personnel qualifié et parlant bien l'allemand s'accroît également selon J. Beck et Rihm (2011). Ces deux auteurs

estiment que près de la moitié des postes actuellement occupés par des frontaliers français – où la maîtrise de l'allemand est secondaire – sont amenés à disparaître en raison de l'évolution de l'économie. Si une telle perspective est problématique pour la partie française et pour sa population, largement dépendante de l'économie suisse, elle peut l'être également pour les Suisses les moins qualifiés. La concurrence sur ce type de poste pourrait se renforcer et contribuer à davantage de tensions sur le marché de l'emploi, comme c'est le cas à Genève et dans le Tessin. Si la situation semble actuellement moins problématique dans la partie allemande, l'affaiblissement de l'industrie locale peut aussi avoir des effets négatifs à long terme. Finalement, sur le plan du logement, le décalage entre les localisations résidentielles et celles des emplois a de fortes conséquences sur la mobilité à Bâle et ne va pas nécessairement de pair avec l'idée d'un développement durable: beaucoup de ces trajets sont effectués en voiture et sur des distances conséquentes.

Ces dynamiques montrent la complexité du développement dans l'agglomération transfrontalière bâloise et les nombreuses questions qu'il soulève. Aux défis économiques, sociaux et écologiques auxquels font face tous les territoires, la présence de trois pays et de plusieurs entités administratives (cantons) donne une dimension supplémentaire: les forces et les faiblesses des territoires, mais aussi les besoins et les attentes de leur population varient fortement d'un territoire à l'autre. Le défi principal auquel est confrontée l'agglomération de Bâle consiste à faire profiter l'ensemble de cette agglomération d'un développement durable et à créer un modèle où les bénéfices de l'ouverture des frontières vont à l'ensemble des habitants et des territoires. La réalisation de cet objectif passe par des mesures coordonnées à l'échelle de l'agglomération qui touchent à l'ensemble de la vie quotidienne, qu'il s'agisse de l'emploi, des conditions de vie, des questions de mobilité ou d'environnement. En filigrane apparaît non seulement la question de la gouvernance de l'agglomération transfrontalière et de la manière de redistribuer le plus équitablement possible les bénéfices du développement économique, à la fois socialement et spatialement, mais aussi celle de la gouvernance et de la régulation de la mobilité quotidienne et transfrontalière.

CONCLUSION

Nous nous sommes efforcés, dans cet ouvrage, d'identifier l'influence de la frontière en tant que limite institutionnelle et juridique, mais aussi comme facteur de différenciation social, culturel et économique sur les habitants d'une agglomération transfrontalière. Notre travail s'inscrit dans une période d'incertitudes quant aux fonctions conférées aux frontières : si les décennies précédentes ont connu une forte «défonctionnalisation» des frontières (Blake, 2000; Paasi, 2005a), la période actuelle, en Europe du moins, est caractérisée par une remise en question du modèle économique global. Cela se traduit par une réticence plus grande face à l'ouverture des frontières et à la mobilité internationale, mais aussi par une résistance au libre-échange et par des tendances à la re-sécurisation des frontières (Alm et Burkhart, 2013). Les bénéfices de l'ouverture des frontières sont remis en question au vu des impacts (potentiels) de ces flux internationaux et transfrontaliers sur les territoires locaux et sur leur population, qui n'ont parfois pas ou peu été pris en compte, planifiés et accompagnés. S'intéresser aux modes de vie dans une agglomération transfrontalière est ainsi d'autant plus important à l'heure actuelle : une telle démarche permet d'identifier les impacts et les enjeux de l'ouverture des frontières. L'idéal européen apparaît affaibli : en identifiant les aspects négatifs et en proposant des mesures concrètes et adaptées pour les atténuer, il est possible de préserver les bénéfices importants que les échanges internationaux et transfrontaliers ont apportés et apportent toujours aux Européens.

Pour conclure, nous reviendrons dans un premier temps sur les résultats principaux concernant : 1) les modes de vie dans l'agglomération transfrontalière et l'intérêt d'une telle approche ; 2) les différences territoriales ; 3) les déterminants sociaux ; 4) la typologie de la motilité et l'intérêt d'utiliser un tel outil ; 5) les impacts des mobilités transfrontalières. Dans un second temps, nous proposerons une série de pistes de travail pour améliorer le fonctionnement de l'agglomération bâloise ou, plus généralement, celui des régions transfrontalières.

1

LES ÉCHELLES DE LA VIE QUOTIDIENNE DANS L'AGGLOMÉRATION TRINATIONALE DE BÂLE

Pour aborder les relations transfrontalières dans l'agglomération trinationale de Bâle, nous nous sommes penchés sur le mode de vie de ses habitants. En nous appuyant sur les conceptualisations précédentes du mode de vie et de leur spatialité

(entre autres: Kaufmann, Jemelin et Guidez, 2001; Hradil et Spellerberg, 2011; Thomas, 2013), nous avons examiné plus spécifiquement trois dimensions de celui-ci: 1) les pratiques de mobilité (pratiques modales, travail, loisirs, achats); 2) les pratiques de sociabilité (localisation, type et fréquence des contacts); 3) les attitudes vis-à-vis de l'espace, au travers, entre autres, des questions d'attachement aux espaces. Ces éléments doivent être mis en regard des ressources et des contraintes individuelles, mais aussi du potentiel du territoire. En fonction du rapport que les habitants entretiennent avec la composante transfrontalière de l'agglomération, les modes de vie dans la région se spatialisent de manière spécifique:

- Environ 38 % d'entre eux traversent les frontières régulièrement pour leurs loisirs et 35%, pour leurs achats.
- On recense plus de 35 000 travailleurs frontaliers à Bâle-Ville et plus de 20 000 à Bâle-Campagne.
- 14% des habitants de l'agglomération ont au moins un de leurs meilleurs amis qui vit dans un des pays voisins.
- Près des trois quarts des habitants sont attachés à l'agglomération trinationale de Bâle, et 53% partagent une identité commune qui s'affranchit des frontières nationales.

Ces premiers éléments soulignent que la présence d'une frontière influence le quotidien des individus et l'inscription spatiale de leur mode de vie. Pour certains, l'échelle nationale tend à s'effacer au profit de l'échelle transfrontalière, et des modes de vie spécifiques à la région apparaissent et se développent. Les frontaliers ont une relation particulière avec l'agglomération, surtout ceux qui passent du temps, à côté de leur activité professionnelle, dans le pays où ils travaillent. Pour les autres habitants de la région, la frontière peut également exercer une influence, mais davantage en tant que barrière. Leurs modes de vie se pensent avant tout à l'échelle nationale. Ainsi, selon le rapport entretenu avec la frontière, la vie quotidienne des habitants de la région se pense à différentes échelles (H1).

Cependant, le territoire national continue d'exercer une forte influence sur la vie quotidienne des habitants (D. Newman, 2006), même pour ceux qui se saisissent le plus des opportunités transfrontalières. Le pays de résidence est en général le lieu privilégié de l'insertion sociale, le lieu où les individus se sentent chez eux et « en sécurité », le lieu où ils se projettent à long terme et qui les préserve du changement (trop) important qu'impliquerait le fait de résider en dehors des frontières nationales. La réticence qu'expriment les individus quant à un déménagement transfrontalier ou au fait de se faire soigner de l'autre côté de la frontière est un signe fort de la persistance de la frontière nationale (Thomas *et al.*, 2011; Rérat *et al.*, 2011): plus de la moitié des habitants ne sont pas prêts à déménager dans l'un des pays voisins. Il est vrai que les institutions nationales telles que l'école, le système administratif, le système de santé, etc., sont de puissantes racines qui ancrent l'individu dans son propre pays.

À l'opposé des 41 % d'habitants de l'agglomération qui intègrent une dimension transfrontalière relativement forte dans leur quotidien, environ 15 % des personnes ignorent quasiment la nature transfrontalière de leur agglomération : ils ne traversent jamais la frontière, n'ont pas d'amis au-delà et l'agglomération transfrontalière ne représente rien de particulier pour eux. Cette posture traduit de l'indifférence vis-à-vis de la frontière et des territoires voisins ainsi qu'un effet repoussoir de la frontière et de l'altérité. La frontière, et les territoires auxquels elle donne accès, peut être attractive, mais elle fait aussi office de barrière importante dans le quotidien des habitants de la région. D'une manière générale, le mode de vie se pense avant tout à une échelle nationale, malgré l'importance que peut représenter la dimension transfrontalière : la frontière est toujours une limite importante dans le quotidien (H1.1).

L'investissement physique, émotionnel et social dans les territoires situés au-delà des frontières n'est pas uniforme : certaines dimensions du mode de vie ont plus de probabilités d'intégrer une composante transfrontalière que d'autres. Certes, les personnes qui incorporent une forte composante transfrontalière dans l'une des dimensions (par exemple les loisirs ou le travail) ont une plus grande probabilité d'avoir des liens transfrontaliers forts dans les autres dimensions : tous les liens sont corrélés positivement. Cependant, les dimensions du mode de vie sont en partie indépendantes, et leur spatialité prend donc place à des échelles différentes (H1.2). Quatre découplages peuvent être mentionnés entre ces dimensions, sur lesquels nous reviendrons dans cette conclusion :

- Peu d'individus ont des « meilleurs » amis qui vivent de l'autre côté de la frontière, y compris les frontaliers et/ou les individus qui s'y rendent fréquemment. Les frontières nationales font office de forte barrière dans le déploiement spatial des réseaux sociaux, d'autant plus quand celles-ci se superposent à des frontières linguistiques.
- Être frontalier ne signifie pas nécessairement avoir un mode de vie « transfrontalier ». Pour environ 40 % des frontaliers, aucun ou peu de loisirs et d'achats ne sont effectués à l'échelle transfrontalière, près de leur lieu de travail. Par ailleurs, pour une petite partie des frontaliers (25 %), l'agglomération trinationale de Bâle ne fait pas partie des lieux auxquels ils sont attachés, et ce bien qu'ils traversent la frontière tous les jours pour aller travailler.
- Environ 30 % des habitants de l'agglomération ne traversent pas les frontières – que ce soit dans le cadre de leurs achats, de leurs loisirs ou de leur travail –, n'ont pas d'amis ou de famille dans les pays voisins, mais ils apprécient l'agglomération transfrontalière.
- En général, les individus ont plus tendance à se livrer à des loisirs qu'à des achats de l'autre côté de la frontière, à l'exception des Français. Pour ces derniers, les achats effectués dans les pays voisins ont une importance cruciale.

Les relations transfrontalières observées dans l'agglomération, qu'il s'agisse de pratiques effectives, de relations sociales ou d'attitudes, témoignent de l'importance de la composante transfrontalière dans la vie quotidienne des habitants de l'agglomération bâloise. La frontière et sa fonction de barrière semblent largement défonctionnalisées. Et ce, malgré à la fois certains découplages mis en lumière ci-dessus et la prégnance du territoire national comme principe structurant des modes de vie.

1.1 UNE APPROCHE PAR LES MODES DE VIE

Aborder les relations transfrontalières et la constitution de territoires transfrontaliers *via* le concept de modes de vie apporte une large plus-value pour la compréhension des effets de la frontière.

Premièrement, s'intéresser aux modes de vie dans les régions transfrontalières permet d'identifier l'influence des frontières et, notamment, les impacts de leur ouverture sur les individus et sur les territoires. S'il est en général difficile d'observer ces impacts, c'est en partie en raison du manque de données sur la vie quotidienne dans ces régions. Par ailleurs, en s'intéressant à la vie quotidienne, il devient possible de faire le lien entre les aspects politiques et formels des relations transfrontalières et leur influence sur le mode de vie des habitants. Ensemble, ces approches permettent d'évaluer l'intégration des territoires nationaux au sein d'une unité transfrontalière.

Deuxièmement, pour aborder la vie quotidienne en termes d'activités réalisées, de relations sociales ou encore de conditions de vie dans une agglomération transfrontalière, une approche multidimensionnelle par le concept de mode de vie se révèle indispensable. Les recherches existantes se penchent en général sur l'un ou l'autre des aspects de la vie quotidienne – le travail frontalier, les identités, le tourisme d'achat, etc. –, mais rarement sur ces différents éléments de manière cohérente. Et ce, alors que les relations transfrontalières et leurs impacts sur les habitants et les territoires n'expriment leur complexité que quand ces éléments sont mis en regard les uns des autres. Les questions de travail frontalier et les tensions potentielles qu'elles suscitent ne peuvent se comprendre que si les pratiques modales ou les conditions de vie des individus sont prises en compte dans l'analyse.

Troisièmement, une approche par le mode de vie permet de mettre en lumière les découplages entre les différentes dimensions du mode de vie. Autrement dit, s'intéresser à la fois aux pratiques et aux attitudes permet de voir la manière dont elles s'articulent. Travailler de l'autre côté de la frontière n'implique pas nécessairement de s'y intégrer socialement, d'être attaché à la dimension transfrontalière de l'agglomération ou d'y passer du temps durant ses loisirs. Les dimensions du mode de vie apparaissent relativement indépendantes les unes des autres. Un des aspects particulièrement déterminants dans l'agglomération bâloise est le fait qu'il n'est pas nécessaire de traverser la frontière pour apprécier de vivre dans cet environnement, au

point de rencontre de trois pays, et pour apprécier sa dimension cosmopolite, ouverte, multiculturelle, etc. Les bénéfices de la frontière sont donc aussi immatériels.

Quatrièmement, tout n'est pas, en effet, une question de différentiels économiques au sein des régions transfrontalières. Approcher les relations transfrontalières uniquement au travers des motivations et des freins économiques serait largement réducteur. En outre, au-delà de l'exploitation de différentiels économiques, les relations transfrontalières, notamment les mobilités effectives, semblent déterminées non seulement par différentes logiques territoriales (centralité, accessibilité, etc.), mais aussi par les goûts, les préférences ou les dispositions individuels. Les individus disposent d'une marge de manœuvre dans la saisie des opportunités transfrontalières.

Cinquièmement, en s'intéressant à la population entière d'un territoire transfrontalier, on peut identifier les enjeux différents auxquels font face les territoires et les populations présentes. Dans la mesure où plusieurs pays sont impliqués et que les destinations des pratiques transfrontalières sont très spécifiques, les impacts de ces dernières ne sont pas identiques sur tous les territoires. Les attentes et les intérêts de la population diffèrent en fonction du pays dans lequel elle réside : il faut pouvoir les identifier pour adopter des mesures à même de favoriser la cohésion de l'agglomération.

2

LES RELATIONS ENTRE LE TERRITOIRE ET LES MODES DE VIE

Le territoire exerce une influence majeure sur les modes de vie dans la région, et cela à plusieurs niveaux (économique, structurel, culturel, géographique ou encore en matière d'aménagement). Il ouvre certaines possibilités et offres des «prises», mais limite également la marge de manœuvre des individus (Gibson, 1979; Giddens, 1987; Næss, 2005; Kaufmann, 2008). Dans l'agglomération transfrontalière, cela conduit à de fortes différenciations dans les mobilités et les modes de vie des individus en fonction du pays où ils résident et produit un fort effet sur les destinations principales et sur le sens et l'ampleur des liens transfrontaliers dans la région. Relevons toutefois que la méthodologie utilisée ne nous a permis que partiellement de quantifier l'effet propre du territoire par rapport à celui des déterminants individuels (voir sections suivantes). Les modèles qui permettraient de combiner ces deux aspects (territoriaux et individuels) ne sont pas adaptés à la comparaison entre un faible nombre d'unités, en l'occurrence trois pays. Les choix effectués permettent toutefois de montrer les impacts du territoire sur les modes de vie, mais aussi l'effet différencié des déterminants sociodémographiques dans les trois pays.

Tout d'abord, les éléments d'ordre macro-économique, parmi lesquels les niveaux de prix et de revenus, ont un impact majeur sur les pratiques transfrontalières. L'utilisation de ces différentiels économiques est un des éléments les plus classiques de l'étude des relations transfrontalières (Wastl-Walter, 2011). Dans l'agglomération trinationale, ces différentiels sont à la source de mouvements transfrontaliers, mais en retiennent aussi d'autres, car les opportunités situées de l'autre côté de la frontière ne sont pas attractives économiquement parlant: le travail frontalier et le tourisme d'achat sont particulièrement liés aux différentiels économiques. À cela s'ajoutent les éléments d'ordre «structurel» relatifs à l'organisation du pays (ou de la région),

c'est-à-dire les administrations, les législations, les assurances sociales, les systèmes scolaires, etc. Le territoire porte également des différenciations immatérielles, qu'elles soient culturelles, linguistiques ou encore qu'elles touchent aux mentalités ou aux identités. Les cultures nationales différentes entre les trois pays et l'impact qu'elles exercent sur les modes de vie n'ont été que partiellement abordés dans ce travail et mériteraient d'être approfondis dans une approche complémentaire. En outre, pour beaucoup d'individus, la frontière a un effet amplificateur de la distance physique: ce qui se trouve de l'autre côté de la frontière apparaît plus éloigné que ce qui se trouve à l'intérieur des frontières nationales, voire semble invisible. La perception de ces éléments semble largement individuelle (ci-dessous): une partie de la population étant plus intéressée ou plus capable de dépasser ces barrières «mentales», culturelles, sociales ou linguistiques. Si ces barrières immatérielles et ces éléments d'ordre structurels sont susceptibles d'avoir une influence sur les mobilités physiques, telles que les loisirs ou les achats, ils font davantage office de freins à la mobilité résidentielle, à la possibilité d'aller se faire soigner dans un autre pays ou encore à la localisation des réseaux sociaux.

L'organisation physique du territoire conditionne les modes de vie et les mobilités qui prennent place à la fois à l'intérieur des frontières nationales, mais aussi à travers celles-ci. Les trois territoires sont organisés autour d'accessibilités largement différentes. La partie suisse, et en premier lieu Bâle, est construite autour des accessibilités en modes alternatifs (transports publics, vélo, marche), la voiture étant partiellement exclue du centre-ville. En France et en Allemagne, ce sont les métriques automobiles qui dominent: la voiture y est largement utilisée, les transports publics beaucoup moins. En chiffres, 75 % des Français utilisent la voiture quotidiennement, 60 % des Allemands et 30 % des Suisses (Bâle uniquement: 11 %), ce qui illustre, du moins à ce niveau-là, des modes de vie et des «cultures de mobilité» largement différentes en fonction du pays de résidence. D'une part, ces éléments peuvent provoquer des tensions (par exemple la mobilité motorisée des frontaliers), d'autre part, ils peuvent conduire à des inégalités, comme dans le cas des personnes non motorisées qui atteignent difficilement les commerces allemands (où se trouvent les meilleurs prix dans l'agglomération) mal reliés aux infrastructures de transport. La distance physique joue également un rôle sur l'intensité des relations transfrontalières: plus les individus habitent loin de la frontière, moins les relations sont fortes. Cependant, l'effet de la distance physique n'est pas uniforme, elle est parfois couplée à l'accessibilité modale, certains territoires étant plus adaptés à un type de transport qu'à un autre.

Malgré la présence des frontières nationales, la région bâloise fonctionne comme un seul bassin de vie. On y observe des effets d'agglomération (Reitel, 2007; Bolzman et Vial, 2007). Le centre de l'agglomération est particulièrement attractif pour ses fonctions métropolitaines, en termes d'emplois, d'offres de loisirs urbains et de magasins spécialisés. L'attrait de la ville de Bâle dépasse largement les frontières, et les mobilités transfrontalières ne sont pas motivées uniquement, et de loin, par des éléments relatifs aux différentiels économiques. Comme dans toutes les

agglomérations, les habitants des plus petites localités sont attirés vers le centre qui offre une palette plus large d'aménités. La frontière et les pratiques transfrontalières peuvent avoir un fort effet structurant sur le territoire et entraîner une modification du potentiel du territoire (Karlsson et Lindgren, 2010; Crozat, 2008): c'est le cas notamment en Allemagne, avec l'augmentation de l'offre commerciale, en lien avec un fort tourisme d'achat vers ce pays.

Le territoire et ses différents effets (macro-économiques et structurels, d'organisation physique du territoire ou encore liés à la constitution d'espaces fonctionnels) ont une influence variée sur les trois dimensions du mode de vie et les différents types de mobilité considérés, même s'il est parfois difficile de distinguer ce qui relève des propriétés de la frontière de ce qui dépend de l'organisation des territoires: nous reviendrons ci-dessous sur les éléments les plus importants.

Réseaux sociaux et attitudes vis-à-vis de l'agglomération transfrontalière

Les réseaux sociaux et les attitudes sont peu déterminés par le territoire en tant que tel. Les faibles relations sociales transfrontalières observées sont davantage déterminées par les caractéristiques individuelles et le fait que les individus des trois pays ne se rencontrent qu'assez peu dans leur quotidien: les frontaliers, en l'occurrence, sont proportionnellement plus nombreux à avoir des amis de l'autre côté de la frontière (voir section suivante). La langue a aussi un effet clair: les relations sociales entre francophones et germanophones sont moins intenses. Toutefois, la maîtrise de la langue permet d'aller au-delà de ces contraintes territoriales: les Français qui parlent allemand ont clairement plus d'amis transfrontaliers (principalement localisés en Suisse). Au sujet de l'attachement, les différences entre les pays sont plus faibles: Allemands, Suisses et Français sont attachés dans les mêmes proportions à l'agglomération trinationale de Bâle (73%).

La mobilité résidentielle en région transfrontalière

Bien que l'enquête porte principalement sur les modes de vie actuels et les mobilités quotidiennes, il est possible de tirer quelques conclusions sur la mobilité résidentielle transfrontalière. Celle-ci se révèle tout d'abord relativement faible dans la région, même si elle existe. Les indications récoltées relèvent que certains Suisses ont déménagé dans les deux pays voisins, notamment en France. Les prix de l'immobilier sont plus bas dans le Haut-Rhin que dans le Sud de l'Allemagne et surtout qu'en Suisse, et davantage de terrains y sont disponibles, notamment pour l'habitat individuel. Ici, deux effets territoriaux s'observent, puisqu'aux différences nationales en termes de prix s'ajoutent également des différences en fonction de la centralité: la partie française est plus rurale et offre à ce titre plus de possibilités pour l'habitat individuel, et ce à des prix plus attractifs. En direction de la Suisse, la mobilité résidentielle transfrontalière se «dilue» dans les migrations

internationales : une partie des Allemands à Bâle viennent plutôt d'autres régions que du Sud du Bade-Wurtemberg. Concernant les mobilités résidentielles en direction des zones frontalières (parties françaises et allemandes) en provenance du reste de l'Allemagne et de la France, on constate qu'elles sont motivées par les promesses d'une offre d'emplois plus large et mieux rémunérée. En cas de déménagement vers la Suisse, l'intérêt des différentiels de revenus s'efface, car les prix de l'immobilier y sont plus élevés, et un déménagement transfrontalier demande un plus grand investissement en termes de changement social.

Sur le plan des dispositions, les habitants sont, en majorité, peu ou pas disposés à déménager à l'étranger. Les Français sont 43 % à être disposés à vivre en Suisse, les Allemands 41 % et les Suisses sont seulement 25 % à être prêts à déménager en Allemagne et 15 % en France, malgré un grand intérêt financier théorique. Les caractéristiques structurelles (système d'assurances, scolaires, administratives) des territoires et les barrières immatérielles (différences linguistiques, culturelles, manque de connaissances, etc.) sont de puissants freins à la mobilité résidentielle transfrontalière. Les Français sont moins rebutés par ces éléments : ils sont également les plus « transfrontaliers » dans leur quotidien.

Le travail frontalier

Plusieurs dizaines de milliers d'actifs en provenance d'Allemagne et de France traversent quotidiennement les frontières pour se rendre en Suisse et y exercer une activité professionnelle. Par ailleurs, un flux de travailleurs frontaliers de moindre ampleur s'observe de la France vers l'Allemagne. La raison principale de ces mouvements à travers les frontières réside dans les différences salariales : les salaires sont plus élevés en moyenne en Suisse que dans les deux autres pays et en Allemagne qu'en France. D'autres facteurs entrent néanmoins en jeu : le travail frontalier ne doit pas être compris uniquement comme l'exploitation d'un différentiel économique. La Suisse, et Bâle en premier lieu, offre un grand nombre d'emplois dans des secteurs diversifiés, et avec des conditions de travail (flexibilité, ambiance, etc.) attractives. La part des travailleurs frontaliers dans la population active est importante dans ces deux pays : elle est toutefois plus élevée dans la partie française où elle atteint environ 25 %, contre 15 % dans la partie allemande. Les principales logiques territoriales à l'œuvre renvoient aux éléments macro-économiques et structurels, même si les logiques d'agglomération (concentration d'emplois à Bâle) ou les barrières immatérielles peuvent avoir une influence sur ces pratiques.

Les pratiques transfrontalières de loisirs et d'achats (tourisme d'achat)

Les pratiques transfrontalières d'achats sont importantes dans la région : un tiers des Suisses se rendent en Allemagne au moins une fois par mois pour acheter des produits, notamment meilleur marché. En Allemagne en premier lieu, mais aussi

en France, les prix à la consommation sont plus bas en moyenne. Les commerces allemands attirent également les Français: ils sont 50 % à s'y rendre au moins une fois par mois. En revanche, les Allemands sont peu attirés par l'offre transfrontalière. Si les niveaux des prix ont une influence certaine sur ces pratiques, notamment pour certaines couches de la population (voir ci-dessous), d'autres éléments entrent en ligne de compte dans les pratiques transfrontalières d'achats (diversité de l'offre, qualité, praticité, etc.). Une forte logique d'agglomération s'observe en ce qui concerne les achats spécifiques et le shopping, pour lesquels l'offre métropolitaine bâloise est attractive. Ainsi, 44 % des Français et 23 % des Allemands consomment en Suisse au moins une fois par mois.

L'attractivité du centre de l'agglomération est particulièrement visible en ce qui concerne les loisirs: Bâle dispose d'une large offre culturelle (musées, concerts, expositions, etc.), en matière de sorties (bars, restaurants, clubs) et en termes de flâneries urbaines (centre animé, parcs au bord du Rhin, ambiance métropolitaine, etc.). L'Allemagne est considérée également comme attirante pour les restaurants, mais principalement pour des raisons de prix, alors que Bâle l'est davantage pour son offre large et plus «branchée». Ainsi, sur un même type de pratiques, les logiques principales peuvent être différentes. Enfin, la France apparaît comme peu attractive dans l'agglomération, tant pour les loisirs que pour les achats.

L'accessibilité et la distance physique ont également une influence. Certaines infrastructures situées dans les pays voisins, même plus éloignées, attirent car elles sont faciles d'accès. D'autant plus quand l'accessibilité modale du lieu de départ et celle du lieu d'arrivée sont toutes deux organisées autour de la voiture. Le centre-ville bâlois est ainsi parfois évité pour certaines activités de loisirs ou d'achats, car il est difficile d'y stationner ou d'y accéder: certains automobilistes exclusifs qui ne sont pas prêts à changer leur mode de transport peuvent décider de ne pas s'y rendre. Les différences en matière de langue, de culture ou de représentations peuvent également influencer les pratiques spatiales, en premier lieu les loisirs: nous y reviendrons par la suite.

2.1 SYNTHÈSE

Les relations entre territoires et modes de vie nous permettent de revenir sur plusieurs hypothèses. Tout d'abord, le territoire a une forte influence sur les modes de vie au travers de ses propriétés matérielles et immatérielles (H3): cette influence ne se limite pas à des effets propres aux frontières (exploitation des différentiels, différenciation culturelle, linguistique, etc.), mais aussi à des effets d'agglomération et de centralité, ainsi qu'à l'incidence de l'organisation territoriale. Ensuite, sur de nombreux aspects du mode de vie, les différenciations entre les habitants des trois pays sont fortes (H3.2). Les Français ont les modes de vie les plus «transfrontaliers», les Suisses le moins. Ces différenciations nationales (et territoriales) sont particulièrement fortes s'agissant de la dimension fonctionnelle du mode de vie (H3.1).

La Suisse – en tant que centre d’emplois et centre métropolitain – et l’Allemagne – en tant que destination bon marché – attirent bien au-delà des frontières nationales. En revanche, la partie française occupe une place différente : relativement peu de Suisses et d’Allemands s’y rendent physiquement, peu y ont des amis, peu en ont une bonne connaissance et peu seraient prêts à y habiter. Les liens sont particulièrement faibles entre l’Allemagne et la France. Finalement, Bâle fait office de capitale régionale transfrontalière, notamment pour les Français de la région qui s’y identifient largement, malgré les fortes différences linguistiques ou culturelles.

3

LES DÉTERMINANTS SOCIODÉMOGRAPHIQUES DES MODES DE VIE

Le mode de vie n'est pas uniquement influencé par des effets territoriaux : les modes de vie et leur spatialité s'articulent en fonction des ressources individuelles et de la marge de manœuvre dont disposent les individus. Bien que l'achat de produits en Allemagne puisse théoriquement être avantageux sur le plan économique pour tous les Suisses, seul un tiers d'entre eux s'y rendent régulièrement. Certains n'y voient pas d'intérêt (économique), d'autres n'ont pas le temps, ni la motivation, ni les capacités pour s'y rendre, d'autres préfèrent encore consommer dans leurs pays pour des raisons éthiques, pratiques, de goût, etc. Les différences interindividuelles à l'intérieur des mêmes territoires sont fortes dans la spatialité des modes de vie et, notamment, dans la composante transfrontalière : le rapport à la frontière est éminemment individuel (Berg et van Houtum, 2003).

Il faut toutefois reconnaître que, dans l'ensemble, les caractéristiques sociodémographiques ne permettent pas de relever d'importantes tendances de fond, car la motilité (voir section suivante), mais aussi les questions culturelles jouent un rôle important qui, concernant ces dernières, n'a pas été modélisé. Seuls l'âge, le revenu et le statut de frontalier permettent de distinguer des effets globaux sur les modes de vie et surtout sur les questions transfrontalières. Les autres variables ont certes de l'effet, mais plus ponctuellement sur l'une ou l'autre des dimensions observées. D'une part, la présence de trois pays brouille l'effet de ces variables : certaines tendances sont spécifiques à un pays ou à un territoire. D'autre part, sur les questions transfrontalières plus précisément, les recherches menées dans d'autres régions parviennent souvent à des résultats très différents concernant l'effet des variables sociodémographiques en fonction du contexte, mais aussi des dimensions du mode de vie observées (achats, loisirs, réseaux sociaux, etc.) (entre autres :

Dmitrovic et Vida, 2007). L'âge, le revenu et le statut de frontalier (en France et en Allemagne) sont parmi les facteurs les plus importants pour l'explication des modes de vie dans la région. Néanmoins, se cantonner à ces éléments « classiques » ne permet pas de prendre en compte la spécificité des modes de vie dans une agglomération transfrontalière : d'autres caractéristiques, telles que les préférences, les dispositions, les compétences, etc., entrent également en jeu, et c'est pourquoi nous avons aussi pris en compte la motilité pour aborder les différences interindividuelles dans la manière de vivre dans cet espace particulier (voir section suivante).

L'influence de l'âge

L'âge, plus que le genre ou la formation, s'est révélé être un facteur de différenciation particulièrement important dans les modes de vie des habitants de la région. En termes de mobilité quotidienne, l'âge illustre certains changements structurels majeurs dans le rapport aux modes de transport. D'une manière générale, la plus jeune génération a également davantage conscience des enjeux écologiques liés à la voiture, ce qui rend les modes alternatifs plus attractifs, surtout le vélo. La rapidité et surtout une mobilité flexible et sans contraintes sont mises en avant par les 25-44 ans : dans ces conditions, les transports publics en milieu urbain ne sont pas nécessairement les plus appréciés. L'accès aux technologies de l'information et de la communication ainsi que leur usage en lien avec la mobilité quotidienne sont également synonymes de grands changements, surtout pour la plus jeune génération. Concernant plus spécifiquement les relations transfrontalières, les 25-44 ans ont des modes de vie moins transfrontaliers²¹¹. De manière générale, ils ont des pratiques transfrontalières moins intenses (loisirs et achats), de moins bonnes connaissances de l'agglomération transfrontalière et s'identifient moins à cette dernière. Par ailleurs, ils parlent généralement moins bien la langue de la communauté linguistique voisine²¹². Ce constat, soulignant une moins grande implication des jeunes dans l'agglomération transfrontalière, pose des questions quant à la future cohésion de cette agglomération. Si les jeunes ne se connaissent pas mutuellement, s'ils ne se côtoient pas, il sera difficile de promouvoir le vivre-ensemble à l'échelle transfrontalière.

Toutefois, ce constat n'est pas entièrement négatif. Les relations transfrontalières (physiques, sociales, affectives) se créent également sur la durée, expliquant partiellement les liens plus forts des plus âgés. Les plus jeunes se montrent particulièrement motivés à l'idée de découvrir davantage l'agglomération transfrontalière, mais aussi sont plus prêts à déménager dans l'un des pays voisins (les jeunes Allemands et Français surtout). L'apprentissage de la frontière, la découverte des territoires qui se situent au-delà se font dans le temps long. Le premier pas pour

²¹¹ Précisons que nous observons des effets d'âge et pas nécessairement une différence entre les générations.

²¹² Ce résultat est surtout porté par les jeunes Français qui parlent de moins en moins l'alsacien dans les familles et qui ont *de facto* de moins bonnes connaissances en allemand que leurs aînés.

franchir la frontière est souvent le plus difficile, mais s'il est effectué, il peut entraîner une augmentation des relations transfrontalières dans la durée.

L'influence du statut de frontalier et la question des revenus

Les modes de vie dans l'agglomération et les relations transfrontalières sont marquées par le travail frontalier. Être frontalier a de grandes incidences sur la vie quotidienne et, notamment, sur les franchissements de frontières, puisque ceux-ci ont lieu tous les jours ou presque. Le fait de travailler en Suisse a aussi une forte incidence sur les revenus, qui sont plus élevés que ceux des personnes travaillant en France (surtout) et en Allemagne. C'est pour cette raison que nous traitons dans cette section à la fois du revenu et du statut de frontalier : dans certains cas, ces effets sont difficilement dissociables.

Tout d'abord, en termes de conditions de vie, les différences sont très fortes entre les frontaliers et les non-frontaliers : les premiers s'en sortant généralement mieux financièrement. En général, il suffit qu'un des deux membres d'un couple soit frontalier pour que le niveau du revenu du ménage s'élève considérablement.

Concernant les réseaux de sociabilité, exercer une activité professionnelle de l'autre côté de la frontière a une forte influence sur la localisation de ceux-ci. Les frontaliers ont plus de probabilités d'avoir un de leurs meilleurs amis résidant dans l'un des pays voisins, et ils se rendent également plus fréquemment en Suisse pour leurs activités sociales. Le revenu a un léger effet : les personnes (frontalières ou non) ayant des hauts revenus vont plus fréquemment en Suisse pour ces raisons. La Suisse est plus accessible aux personnes ayant de bons revenus (voir ci-dessous). Parmi une partie des frontaliers, notamment ceux qui viennent d'autres régions d'Allemagne ou de France, on observe un glissement de l'insertion locale vers le transfrontalier. Pour certains d'entre eux, l'agglomération transfrontalière voire la Suisse (et Bâle) ont plus d'importance dans leur quotidien que le lieu où ils résident. De même, le pays ou la région de résidence (l'Alsace et le Bade-Wurtemberg) sont des lieux moins signifiants pour les frontaliers. Cependant, d'une manière générale, l'attachement à l'agglomération n'est que peu déterminé par le statut de frontalier ou par le revenu. Il n'y a pas besoin de travailler à l'échelle transfrontalière pour y être attaché, et cela est d'autant plus marqué en Suisse où il n'y a pas de travailleurs frontaliers. Parmi les résidents suisses, les réseaux sociaux transfrontaliers ne sont pas non plus déterminés par des questions de revenus.

En revanche, les pratiques spatiales transfrontalières (achats et loisirs) sont davantage déterminées par le revenu et par le statut de frontalier. Les considérations et les tendances sont largement différentes en fonction du pays dans lequel résident les individus. Pour les Français et les Allemands, la possibilité de faire des activités en Suisse est déterminée par les revenus : les hauts revenus et/ou les frontaliers peuvent plus facilement se permettre de faire des achats ou d'avoir des activités de loisirs en

Suisse. Ce constat s'est amplifié au cours des cinq dernières années en raison de la force du franc suisse qui rend le pays de moins en moins accessible financièrement. À la condition économique différenciée entre frontaliers et non-frontaliers s'ajoutent des considérations relatives à la socialisation secondaire des frontaliers sur leur lieu de travail en Suisse et aux pratiques qui en découlent, à leurs connaissances du terrain ou encore, pour les Français, à leur maîtrise de l'allemand. Les frontaliers, de par leur pratique intensive du territoire suisse, sont amenés à participer à la vie locale, notamment en fréquentant davantage les établissements publics, mais aussi les événements culturels. Ces loisirs, impliquant plus de contacts, sont privilégiés par les frontaliers. Les non-frontaliers et/ou les bas revenus vivant en France sont plus attirés par l'Allemagne en raison de ses prix bas, qu'il s'agisse d'achats, mais aussi de loisirs (restaurants notamment). Ces opportunités ont une importance cruciale pour ces individus en leur permettant d'améliorer une situation financière souvent plus difficile.

En Suisse également, les pratiques spatiales sont influencées par les revenus : les bas revenus se rendent davantage en Allemagne (surtout) et en France pour profiter d'une offre meilleur marché en matière d'achats, voire de loisirs. Les hauts revenus utilisent également les opportunités transfrontalières : pour eux, les différentiels économiques ont moins d'importance, et leurs pratiques sont plus motivées par la recherche d'une offre diversifiée et nouvelle. Concernant la disposition à la mobilité résidentielle ou au fait d'aller se faire soigner à l'étranger, les plus bas revenus sont plus disposés à le faire : l'attrait économique est largement plus important et encourage à dépasser les appréhensions à ce sujet. En direction de la Suisse, le lien est inverse : les plus hauts revenus allemands et français se déclarent davantage prêts à traverser la frontière pour se faire soigner ou pour déménager en Suisse.

D'une manière générale, le revenu et le statut de frontalier (en France et en Allemagne) ont une influence importante sur la spatialité des modes de vie. En Allemagne, les pratiques sont davantage déterminées par le revenu, alors qu'en France il s'agit surtout du statut de frontalier. Pour les Français, l'accès à la Suisse, notamment à ses infrastructures culturelles ou à sa vie sociale, doit être aussi compris en termes de compétences linguistiques et d'aisance face à l'altérité : les frontaliers et les non-frontaliers se distinguent plus sur ces aspects qu'en Allemagne. Finalement, si la spatialité des modes de vie est très différente entre les frontaliers et les actifs non frontaliers, les non-actifs profitent largement des opportunités transfrontalières.

4

LA MOTILITÉ : ACCÈS, COMPÉTENCES ET PROJETS DE MOBILITÉ

La vie dans une agglomération transfrontalière et, plus particulièrement, le franchissement des frontières ne se limitent pas à des considérations économiques autour de l'utilisation de différentiels. De par la fragmentation sociale et spatiale des agglomérations transfrontalières, la vie quotidienne demande des compétences, des dispositions et des accès spécifiques. Mobilité spatiale et mobilité sociale vont très largement de pair dans un tel contexte, et ce peut-être plus qu'ailleurs. La motilité vise à définir le potentiel de mobilité, c'est-à-dire la possibilité des individus de se déplacer dans différents espaces (Kaufmann, Bergman et Joye, 2004). Elle se compose de trois dimensions : les accès, les compétences et les projets de mobilité. Elle offre un regard sur les modes de vie qui dépasse les considérations économiques et les caractéristiques territoriales. Le concept de motilité est par ailleurs complémentaire des analyses sociodémographiques qui, dans l'ensemble, sont relativement peu déterminantes pour la compréhension des modes de vie.

Les accès sont composés des accès contextuels (c'est-à-dire l'accès à l'offre de transports) et des accès personnels, soit l'accès aux outils facilitant la mobilité – les moyens de transport (voiture, abonnement de transports publics et vélo) et les technologies d'information et de communication. Un des enjeux en matière de mobilité transfrontalière consiste à savoir choisir les modes en s'adaptant aux métriques différentes dans les trois pays. Néanmoins, lorsque les accès, et, plus largement, les habitudes de déplacement ne sont pas en adéquation avec le territoire (de départ ou de destination), les possibilités de franchir la frontière sont plus réduites. Les non-motorisés, souvent issus de ménages moins bien dotés financièrement, ont ainsi plus de difficulté à se rendre dans les commerces allemands, par exemple, pour y consommer à meilleur prix.

Les compétences de mobilité se révèlent de première importance pour la conception d'un potentiel de mobilité à l'échelle transfrontalière. Le fait de se sentir à l'aise dans des endroits inconnus ou avec des personnes inconnues permet un nouveau regard sur la mobilité à la fois sociale et spatiale. Traverser la frontière s'apparente aussi à un fort changement social : plus largement, la vie dans une agglomération transfrontalière implique une confrontation avec l'altérité plus fréquente. À la diversité sociale présente dans chaque métropole s'ajoute la rencontre de trois pays. Les personnes les plus à l'aise sur ce plan sont à même de gérer plus facilement la différenciation qu'entraîne la présence des frontières dans la région. La question de la langue est le deuxième aspect particulièrement prégnant dans les compétences de mobilité. Maîtriser la langue de la communauté linguistique voisine conditionne le franchissement de la frontière. Si l'absence de connaissances n'empêche pas de traverser la frontière, elle le complique. D'une manière générale, la maîtrise de la langue (l'allemand ou le français) participe au sentiment d'aisance et augmente la fréquence des activités transfrontalières dans le ou les pays où la langue est différente.

Enfin, nous avons abordé les projets de mobilité sous trois angles : les connaissances locales, la curiosité spatiale et la disposition à déménager de l'autre côté de la frontière ou à s'y faire soigner. Dans les agglomérations transfrontalières, la frontière fait souvent office de barrière aux mobilités, car elle est pour certains difficile à traverser. Elle fonctionne en quelque sorte comme une barrière visuelle qui masque les opportunités qui se situent au-delà. Van Houtum et van der Velde (2004) parlent d'un seuil de l'indifférence à franchir avant même de pouvoir tenir compte des éléments se trouvant dans les territoires voisins. Le regard est souvent conditionné à se tourner avant tout vers l'intérieur des frontières nationales. La curiosité spatiale des individus semble être un bon indicateur de la mesure dans laquelle les individus ont franchi ou sont prêts à franchir ce seuil. Les connaissances de l'agglomération et la curiosité spatiale se construisent aussi au travers de la pratique du territoire et de la socialisation à cet espace particulier. Connaissances et exploration sont ainsi liées. Enfin, la disposition à la mobilité résidentielle transfrontalière et la disposition à se faire soigner dans un des pays voisins, c'est-à-dire des activités particulièrement impliquantes socialement, renvoient à l'ouverture individuelle vis-à-vis de la frontière et à la confiance témoignée envers les institutions présentes dans les pays voisins.

4.1 UNE TYPOLOGIE DES POTENTIELS

En combinant ces trois dimensions, il est possible de donner une vision globale du potentiel de mobilité des individus à l'échelle de l'agglomération transfrontalière. Cinq catégories d'individus peuvent être distinguées. Le premier groupe, les *peu motiles*, est composé de personnes ayant une faible capacité à se déplacer à l'échelle transfrontalière. Les personnes âgées et dans des situations précaires y sont surreprésentées : il s'agit d'ailleurs du groupe qui est le plus identifiable à travers les caractéristiques sociodémographiques. Les *peu intéressés par l'espace*,

issus du deuxième groupe, se définissent quant à eux par un manque d'intérêt et de considération pour ce qui se trouve de l'autre côté de la frontière : cela va de pair avec des compétences linguistiques dans la langue de la communauté linguistique voisine et une aisance dans la confrontation avec l'altérité plus faibles. Très proches du groupe précédent en termes sociodémographiques, les *explorateurs novices* s'en distinguent très nettement en raison de leur forte volonté d'explorer l'agglomération transfrontalière, malgré des compétences linguistiques et des connaissances locales limitées. Les deux derniers groupes ont de bonnes compétences, de bons accès, mais se distinguent par des dispositions à la mobilité différentes : les premiers, les *cosmopolites ancrés* considèrent la mobilité transfrontalière avant tout à court terme et pour des activités du quotidien tels que des achats, des loisirs ou des excursions, alors que les seconds, les *très motiles*, sont disposés à déménager dans les pays voisins et à s'y faire soigner. Les individus étant en général plutôt réticents à envisager de telles mobilités, les *très motiles* témoignent d'un potentiel de mobilité très fort et complet à l'échelle de l'agglomération.

L'analyse de la population par le potentiel de mobilité met en lumière une série d'aspects cruciaux et récurrents dans la compréhension des modes de vie dans les régions transfrontalières.

- Le manque de capacités de déplacement à la fois physiques et en termes de modes de transport. Traverser la frontière implique souvent un déplacement moins fluide que ceux réalisés à l'intérieur des frontières nationales, en raison de ruptures dans les systèmes de transport. Les *peu motiles* illustrent ce rapport.
- Le manque d'intérêt et l'indifférence pour les opportunités et, plus généralement, pour les territoires situés au-delà de la frontière. Les *peu intéressés par l'espace* correspondent à ces rapports transfrontaliers peu marqués par la curiosité.
- L'accès à l'information difficile concernant les opportunités transfrontalières et le faible niveau des connaissances locales. Les *peu motiles*, les *peu intéressés par l'espace* et les *explorateurs novices* ont des connaissances faibles de l'agglomération transfrontalière. Pour les premiers, l'accès à l'information est souvent limité par les connaissances et l'usage faibles des nouvelles technologies et, pour les deuxièmes, par le manque d'intérêt. Au contraire, pour les derniers, l'accès à l'information n'est pas entravé *a priori* et les connaissances peuvent se développer au fil du temps.
- Le seuil de l'indifférence et le « coût » du premier pas à effectuer à travers la frontière. Les *explorateurs novices* semblent prêts et « équipés » pour le faire, si l'occasion se présente.
- La force des barrières administratives et mentales de la frontière sur les individus. Elle s'observe clairement dans la réticence face à la mobilité résidentielle transfrontalière et au fait d'aller se faire soigner dans les pays voisins. Les *cosmopolites ancrés* illustrent des rapports ouverts et intéressés vis-à-vis des territoires voisins, accompagnés de fortes compétences de mobilité, mais avec

une grande réticence concernant ces mobilités particulières qui touchent à la sphère du privé et de l'intime.

- Un potentiel de mobilité qui s'affranchit des frontières nationales et qui laisse entrevoir la constitution d'un territoire transfrontalier intégré. Les *très motiles* représentent ce potentiel de mobilité non entravé par la frontière.

Au-delà de la possibilité qu'elle offre d'aborder ces aspects spécifiques aux régions transfrontalières, la motilité est un bon déterminant des mobilités transfrontalières et des modes de vie. Les potentiels de mobilité décrits ci-dessus permettent d'expliquer les pratiques individuelles. Ainsi, les *peu motiles* sont effectivement moins mobiles : ils se rendent moins de l'autre côté de la frontière pour leurs loisirs et leurs achats. Aucun d'entre eux n'est frontalier non plus. La faible composante transfrontalière de leur mode de vie renvoie ainsi à leur potentiel limité, notamment du fait de leurs capacités physiques. À ce titre, ils se distinguent des *peu intéressés par l'espace*, dont le manque d'intérêt pour le transfrontalier marque les pratiques de l'agglomération. Ces derniers sont moins mobiles à cette échelle durant leurs loisirs et pour leurs achats, mais ils y ont aussi moins d'amis et sont d'une manière générale moins attachés à l'agglomération transfrontalière. Les rapports qu'ils entretiennent à l'échelle transfrontalière sont plus utilitaristes, par exemple avec le tourisme d'achat.

Très ouverts et motivés pour découvrir l'agglomération, mais limités par le niveau de leur potentiel, les *explorateurs novices* sont en fait assez peu mobiles physiquement à l'échelle transfrontalière. Leur potentiel ne s'est pas (encore) transformé en mobilité effective. Ils sont par ailleurs proportionnellement moins nombreux à être frontaliers ou à partager une identité transfrontalière. En revanche, les *explorateurs novices* ont plus souvent des amis de l'autre côté de la frontière, un aspect qui semble être lié à leur volonté de découvrir davantage l'agglomération. Dans une perspective de plus long terme, ces individus sont dans une position où leurs relations transfrontalières sont à même de croître, tant sur le plan des pratiques effectives que de l'attachement : il ne leur manque peut-être que l'impulsion et la motivation nécessaire pour faire les premiers pas à travers la frontière, qu'elles soient issues de leur propre initiative, de leurs amis ou de diverses actions (publiques, privées, associatives, etc.) visant à promouvoir l'agglomération transfrontalière.

Les *cosmopolites ancrés*, comme leur potentiel l'indique, apprécient fortement la diversité inhérente à une agglomération transfrontalière, dans ses affirmations immatérielles et matérielles. Si la probabilité qu'ils soient frontaliers est plus faible et s'ils ont tendanciellement moins d'amis de l'autre côté de la frontière, ils sont en revanche très attachés à l'agglomération et traversent fréquemment les frontières nationales, avant tout pour leurs loisirs. Les *cosmopolites ancrés* se sentent particulièrement concernés par les impacts négatifs potentiels du tourisme d'achat sur les infrastructures commerciales locales. Par ailleurs, ils sont aussi très attachés à leurs pays de résidence. Ces éléments participent à leur ancrage fort dans leur territoire de résidence. S'ils ne souhaitent pas déménager de l'autre côté de la frontière ou s'y

faire soigner, voire évitent d'y faire trop d'achats, leurs rapports avec les territoires situés de l'autre côté de la frontière restent tout à fait positifs.

Finalement, les *très motiles* sont effectivement très mobiles. Grâce à leurs hautes compétences et à leurs dispositions ouvertes et intéressées envers l'agglomération transfrontalière, ils sont ceux qui vivent le plus la dimension transfrontalière du territoire. Ils sont plus nombreux en proportion à être frontaliers en Allemagne et en France, ils ont davantage d'amis de l'autre côté de la frontière, pratiquent le plus le territoire durant leur temps libre (loisirs et achats), mais sont aussi très attachés à l'agglomération transfrontalière et s'y identifient le plus. Pour ces individus, la frontière nationale est une frontière administrative parmi d'autres, au même titre que les frontières communales ou départementales/cantoniales. Ils illustrent un rapport au territoire qui n'est plus stato-centrique, mais perçu comme un bassin de vie.

4.2 SYNTHÈSE : INTÉRÊT D'UNE APPROCHE PAR LA MOTILITÉ

De nombreux éléments entrent en jeu dans l'explication des modes de vie et de la mobilité dans les agglomérations transfrontalières, qu'il s'agisse de motivations ou de barrières diverses. Les résultats précédents soulignent l'intérêt de l'usage de la motilité pour aborder les questions de vie quotidienne dans une agglomération transfrontalière, mais pas uniquement. Plusieurs éléments s'appliquent également à d'autres contextes et à d'autres types de mobilité. Si les caractéristiques sociodémographiques ont une influence sur les modes de vie et sur les échelles auxquelles ils se déploient, la motilité semble largement déterminante pour leur appréhension (H2).

Elle permet de souligner, d'une manière descriptive, les différents types de potentiels présents dans la population et met en évidence les freins et les motivations aux déploiements de modes de vie transfrontaliers. À travers la motilité, ces freins et ces motivations classiques – manque ou accès peu adaptés, indifférence à l'égard des territoires au-delà de la frontière, mauvaises connaissances, etc. – peuvent être conceptualisés en un seul indicateur. À ce titre, la motilité permet d'aller plus loin dans la compréhension des modes de vie que le concept d'accessibilité ou d'autres approches avant tout unidimensionnelles. En tant qu'outil pour analyser les modes de vie, la motilité est un très bon déterminant de la vie quotidienne dans une agglomération transfrontalière et de ses différentes dimensions. Initialement pensée pour aborder avant tout les mobilités effectives, elle présente aussi un intérêt pour les questions d'attachement à différents territoires ou de localisation des réseaux sociaux. La motilité permet également d'observer et de déterminer les décalages entre potentiel et mobilité effective : les *explorateurs novices*, qui n'ont pas (encore) transformé leurs « bonnes » dispositions en déplacements physiques, en sont un bon exemple.

Par ailleurs, la motilité offre la possibilité de dépasser en partie les spécificités nationales et les considérations économiques, comme l'influence des différentiels sur les pratiques. En France ou en Allemagne, le fait d'être frontalier exerce une

influence importante sur les modes de vie, du moins sur certaines dimensions, comme la spatialité des réseaux sociaux. De même pour les achats, les différentiels de prix et les considérations de soutien à l'économie locale rendent l'apport de la motilité un peu plus faible en Suisse en comparaison avec les autres pays. Conçue pour aborder les questions transfrontalières, c'est à cette échelle que son apport est le plus important : elle apporte une vue analytique transversale. D'une manière générale, même à l'échelon national, la motilité permet une finesse supplémentaire en intégrant des considérations relatives non seulement aux accès, mais surtout aux compétences et aux projets de mobilité individuels.

Plusieurs enseignements conceptuels peuvent être tirés de l'application de la motilité dans cet ouvrage. Tout d'abord, il semble indispensable de tenir compte du contexte spatial pour aborder la motilité. Chaque partie de l'agglomération a ses propres codes de mobilité et nécessite des compétences ou des outils spécifiques : être motile au centre de Bâle est différent d'être motile dans la partie française de l'agglomération. Bien que la dimension territoriale soit peu prégnante dans les types de potentiels de mobilité décelés, tenir compte des spécificités du territoire est indispensable dans la conception de la motilité.

Ensuite, l'importance accrue des nouvelles technologies dans la mobilité quotidienne et, par extension, dans le potentiel de mobilité a été soulignée. De nouvelles compétences deviennent nécessaires avec la diffusion, entre autres, du smartphone. Ces nouvelles technologies offrent de larges potentiels pour faciliter la mobilité, à la condition que ces services soient connus, maîtrisés et que les outils nécessaires soient disponibles. Au contraire, d'autres compétences – savoir trouver son chemin, estimer les temps de déplacements, connaître les réseaux, etc. – deviennent secondaires, puisque ces informations sont facilement accessibles *via* les nouvelles technologies. En revanche, il est possible que les moins compétents en la matière ou ceux qui n'ont pas les moyens d'y accéder financièrement se voient limités dans leur potentiel de mobilité si ces nouvelles manières d'accéder à l'information se substituent aux services plus traditionnels.

Les travaux menés ont souligné la grande importance que revêtent les compétences sociospatiales, telles que l'aptitude à être à l'aise dans des endroits inconnus, la facilité de contact avec de nouvelles personnes ou la capacité d'adaptation : la mobilité ne se limite pas uniquement à la question du déplacement physique. Dans une agglomération transfrontalière, en particulier, la mobilité spatiale s'accompagne souvent d'un fort changement social, qu'il est nécessaire de maîtriser par des compétences spécifiques pour s'y sentir à l'aise. D'une manière générale, toutes les métropoles connaissent une certaine fragmentation spatiale et sociale : pouvoir être mobile, socialement et spatialement, dans les différents espaces les composant est important. Par ailleurs, ces compétences sociospatiales sont peu déterminées par les caractéristiques sociodémographiques, ce qui offre une profondeur supplémentaire dans l'analyse et un angle d'approche original pour appréhender la manière dont les

individus sont capables d'être mobiles dans des contextes sociaux et spatiaux très différents.

Cet ouvrage avait également comme ambition de contribuer à une meilleure conceptualisation de la dimension «projets» de la motilité. Les mobilités transfrontalières étant souvent marquées par le manque de connaissances sur les territoires voisins ou par une certaine indifférence, l'intégration de la curiosité spatiale s'est révélée être une forte plus-value pour l'analyse. Couplée au niveau de connaissances des territoires locaux, la volonté de découvrir l'agglomération et de nouveaux endroits en général permet de prendre en compte un nouvel aspect des dispositions individuelles à la mobilité. Elle traduit également la volonté et la disposition à sortir de sa routine quotidienne, à expérimenter de nouvelles manières de faire et d'être. Avec les compétences sociospatiales, elle renvoie à la disposition et à la capacité à se confronter à l'altérité dans le quotidien, voire à la rechercher. À ce titre, ces éléments s'appliquent à des contextes bien plus larges que les seules agglomérations transfrontalières et sont utiles à l'appréhension de la mobilité en tant que phénomène social et spatial. Dans les futures opérationnalisations du concept de motilité, il serait intéressant que ces aspects soient intégrés afin que l'on puisse vérifier leur utilité dans d'autres contextes.

Tous ces éléments soulignent l'intérêt de la motilité pour comprendre la mobilité quotidienne et plus largement les modes de vie dans une agglomération transfrontalière. Si la motilité représente un fort apport explicatif, d'autres éléments, comme l'effet des trois «cultures» nationales sur les modes de vie, n'ont en revanche pas été intégrés et permettraient d'affiner la compréhension des modes de vie et plus spécifiquement des pratiques transfrontalières. Par ailleurs, une analyse en termes de motilité serait utile dans d'autres agglomérations transfrontalières dans la mesure où elle combine des aspects relatifs aux accès (et aux transports), aux compétences et aux projets de mobilité et permet une approche large du potentiel des individus à traverser les frontières. Néanmoins, la construction d'un tel outil requiert des données spécifiques qui n'existent que rarement dans les recherches sur le sujet, ce qui souligne la nécessité de mener des enquêtes *ad hoc*. Au-delà de la question de la motilité, de meilleures connaissances des régions transfrontalières et des défis auxquels elles font face sont indispensables pour soutenir et favoriser un développement territorial durable. Concernant les développements possibles de la notion, hormis la solidification et la précision des trois dimensions de la motilité sur un plan conceptuel et opérationnel, la prise en compte de la réflexivité (Giddens, 1987) sur ses propres pratiques spatiales pourrait être une piste. Dans l'agglomération de Bâle, la spatialité des pratiques individuelles, comme la consommation ou les déplacements automobiles, a des implications sur la qualité de vie des autres, sur l'environnement ou sur les territoires. Être motile signifierait ainsi avoir la capacité de comprendre les enjeux territoriaux autour de ses propres comportements de mobilité (Young, 2005 ; Massey, 2004) et de réussir à trouver un équilibre entre ses propres intérêts et ceux des autres. Ce constat s'applique également aux autorités politiques

et aux entreprises : les politiques mises en place considèrent rarement les liens qui unissent les espaces entre eux. Un deuxième développement concerne l'utilisation de la motilité pour cibler des mesures et des politiques en fonction des différents types de potentiel : jusqu'à présent, le concept de motilité a été peu traduit sur le plan opérationnel.

5

LES AGGLOMÉRATIONS TRANSFRONTALIÈRES, UN ESPACE D'OPPORTUNITÉS POUR TOUS ?

Les développements précédents ont montré que les rapports avec la frontière étaient, d'une part, influencés par les caractéristiques territoriales et, d'autre part, par les caractéristiques individuelles. Les attentes et les intérêts vis-à-vis de l'agglomération transfrontalière et des opportunités qu'elle offre sont non seulement largement dépendants de la position spatiale des individus, mais aussi de leur âge, de leurs revenus, de leur lieu de travail, etc., et de leur potentiel de mobilité. Ainsi, tout le monde ne profite pas nécessairement ou, du moins, pas de la même manière des opportunités offertes par la frontière. De plus, les frontières et leurs effets sur les mobilités transfrontalières peuvent parfois mettre sous pression les territoires et leurs populations.

Le travail frontalier est souvent au centre de ces considérations dans les régions transfrontalières. De par son ampleur, il a des impacts sur les territoires, leurs économies, les conditions de vie des habitants, l'environnement, etc. : pour ces raisons, il est parfois au cœur de tensions importantes (voir ci-dessous). Le travail frontalier répond directement à l'ouverture des frontières et peut avoir d'importantes retombées financières pour ceux qui pratiquent cette forme de travail. Cependant, travailler en Suisse implique certains inconvénients avec des temps de déplacement et de travail plus élevés. Les frontaliers employés en Suisse travaillent plus que les autres actifs (y compris les Suisses). Par ailleurs, ils se sentent dans des situations professionnelles plus instables. S'agit-il d'incertitudes quant à leur statut administratif relatives aux évolutions économiques ou à l'application de la votation sur l'immigration de masse en Suisse ? Le travail frontalier, en donnant accès à des salaires plus élevés, influence considérablement la structure des salaires et est source d'inégalités. Il permet aussi à certains individus, malgré des formations peu élevées, de gagner plutôt bien leur

vie. Dans une situation de frontières fermées et sur le marché national allemand ou français, ces individus auraient probablement des rémunérations plus faibles. En raison du coût de la vie dans les régions frontalières, travailler de l'autre côté de la frontière est dans certains cas quasiment indispensable, d'autant plus lorsque les perspectives d'emploi sur place sont limitées.

La possibilité de réaliser des achats ou des loisirs dans les pays voisins est d'une manière générale considérée positivement par les individus. Pour les personnes ayant des bas revenus, profiter de prix plus bas de l'autre côté de la frontière peut être primordial. Toutefois, les opportunités offertes par les frontières ouvertes ne se limitent pas aux plus petits revenus. Pouvoir se rendre de l'autre côté de la frontière permet d'avoir des activités de loisirs spécifiques ou d'accéder à plus de diversité à des prix raisonnables. Ainsi, la classe moyenne et même les plus hauts revenus profitent du champ des possibles augmenté par les frontières ouvertes. Le tourisme d'achat et, spécifiquement, l'attrait que représente l'Allemagne peuvent également avoir des répercussions négatives sur les territoires. Dans la population suisse, cette problématique se traduit chez certains par une réticence à consommer dans les pays voisins. Cette volonté de soutien aux commerces suisses est l'un des freins les plus importants au tourisme d'achat en Suisse.

La possibilité de profiter de l'ouverture des frontières est en partie contrainte par le potentiel de mobilité de chacun. De même, les retombées négatives ne touchent pas nécessairement tous les individus. Le travail frontalier, par exemple, demande une série de compétences linguistiques, voire de capacités sociospatiales et de dispositions. Si le potentiel de mobilité peut avoir une influence sur la possibilité de se faire engager à l'étranger, il peut aussi en avoir sur l'intégration et l'acceptation des frontaliers dans le pays où ils travaillent. Si la question de l'acceptation des frontaliers n'a pas été relevée dans les entretiens à Bâle, cet aspect est crucial dans d'autres agglomérations.

Les opportunités transfrontalières d'achats semblent aussi largement conditionnées par le potentiel de mobilité, notamment par les accès. Certains commerces allemands (voire français), situés dans des zones commerciales périphériques, ne sont pas accessibles par les transports publics. De plus, il est quasiment impossible de relier la France et l'Allemagne sans voiture, puisqu'il n'existe pas de ligne de transports publics entre ces deux pays dans l'agglomération. Les ménages non motorisés, souvent parmi les couches les plus précaires de la population en France, sont donc clairement défavorisés du fait de la difficulté pour eux de faire leurs courses en Allemagne. Cette problématique se pose également pour les Suisses non motorisés (plus représentés dans les populations à bas revenu), même s'il est possible de se rendre en Allemagne en transports publics. Toutefois, faire de «grosses» courses de l'autre côté de la frontière est bien plus compliqué sans voiture. De faibles compétences linguistiques peuvent également contraindre les possibilités de faire des achats dans des commerces situés dans un autre espace linguistique. Toutefois, elles sont plus prégnantes s'agissant des loisirs pour lesquels les contacts sociaux sont plus importants. De manière plus générale, les compétences sociospatiales et linguistiques comme le degré d'ouverture vers l'autre sont susceptibles de limiter la participation sociale à la vie de l'agglomération.

Les modes de vie dans la région et le fait de traverser les frontières au quotidien ne sont pas uniquement conditionnés par les compétences ou l'accessibilité. Pour certains individus, ce qui se trouve de l'autre côté de la frontière n'est pas intéressant. Ce manque d'intérêt peut résulter d'un manque de connaissances, d'une attractivité perçue comme trop faible, d'un manque de motivation ou plus fondamentalement d'un certain rejet du «transfrontalier». La volonté de soutenir l'économie locale et l'attachement au lieu de résidence participent également à freiner les mobilités transfrontalières. À ce titre, les *cosmopolites ancrés* illustrent bien ce décalage entre, d'un côté, des accès et des compétences très élevés et, de l'autre, une réticence face à certaines mobilités transfrontalières, celles qui ont des impacts forts sur les territoires (achats), mais aussi au niveau individuel. Les *peu intéressés par l'espace* illustrent plutôt, au contraire, l'idée du rejet des opportunités transfrontalières ou d'un manque d'intérêt, sauf si ces pratiques peuvent leur apporter un bénéfice important. Finalement, par rapport à cette indifférence, les *explorateurs novices* représentent plutôt le manque de connaissances, mais avec une volonté d'en découvrir plus, si les conditions le permettent.

Selon la manière dont les individus se saisissent ou non des opportunités produites par la frontière et/ou la mesure dans laquelle ils sont capables et disposés à le faire, certains tirent profit de la situation frontalière (H2.1). L'utilisation de ces ressources peut se traduire par des retombées positives, notamment en termes financiers. Cependant, la frontière peut aussi être perçue négativement par les individus, être contraignante ou les laisser indifférents (H2.2).

D'une manière générale, les habitants de l'agglomération transfrontalière de Bâle sont attachés à leur vie dans un espace transfrontalier. Au-delà des aspects matériels, la présence d'une frontière ouverte apporte une série de bénéfices immatériels pour la population. Celle-ci apprécie dans une large mesure la diversité induite par la présence de pays, de cultures et de populations différents. À ce titre, ils se sentent plus ouverts et apprécient l'augmentation de leur champ des possibles non contraint par les frontières nationales, sans pour autant que cette porosité des frontières ne se traduise nécessairement par des mouvements effectifs. Pour les habitants de la région, *pouvoir traverser les frontières* semble presque plus important que de les *traverser effectivement*. Enfin, le bon fonctionnement de l'agglomération et la cohésion sociale ne se mesurent peut-être pas au nombre des «gagnants» de l'ouverture des frontières, mais plutôt à celui des personnes qui s'estiment perdantes du fait de cette situation.

5.1 BÂLE ET LES AGGLOMÉRATIONS TRANSFRONTALIÈRES, AU CŒUR DES ENJEUX EUROPÉENS

En nous intéressant à la vie quotidienne dans une agglomération transfrontalière, nous avons non seulement mieux compris les questions de modes de vie et de mobilité à un niveau individuel, mais aussi mis en lumière des enjeux plus généraux auxquels font face ces territoires particuliers. *Via* les modes de vie, il a été possible

d'aborder le fonctionnement des agglomérations transfrontalières et, en l'occurrence, celle de Bâle. Malgré une bonne cohésion à l'échelle transfrontalière, trois faiblesses structurelles ont été soulignées et nécessitent une attention particulière. Celles-ci se retrouvent dans d'autres régions transfrontalières. Elles soulignent le besoin d'une certaine régulation des flux et une plus forte gestion des impacts de l'ouverture des frontières sur les populations et les territoires.

1) La cohésion sociale dans les territoires français et allemands peut être compliquée en raison des distorsions provoquées par le travail frontalier sur les conditions de vie des habitants. Pour les non-frontaliers, il peut être difficile de s'en sortir financièrement, car les régions frontalières (de la Suisse) sont en général plus chères. Couplé à une pression démographique, le travail frontalier contribue à augmenter les niveaux de prix dans les régions frontalières, notamment ceux de l'immobilier. Vivre dans les régions françaises (surtout) et allemandes est difficile pour les personnes ayant de bas revenus. Dans la partie française de l'agglomération genevoise par exemple, la forte croissance démographique, stimulée par le travail frontalier, produit un ensemble de conséquences négatives pour les non-frontaliers, en premier lieu sur le plan du logement. Ces éléments contribuent à créer un climat tendu dans la région entre frontaliers et non-frontaliers. À Bâle, si les tendances sont similaires et les inégalités existantes, le climat semble plus détendu pour plusieurs raisons (possibilité de faire ses courses en Allemagne, évolution lente du nombre de frontaliers et pression démographique mesurée).

La croissance du travail frontalier a été très forte dans d'autres régions suisses et a eu aussi pour conséquence d'augmenter les peurs des résidents suisses face aux impacts négatifs potentiels (pressions sur l'emploi, pressions sur les salaires) d'un recours plus facile et important au travail frontalier. À Bâle, cet aspect semble moins prégnant qu'il peut l'être dans les autres régions suisses, plus touchées par le chômage et où les frontaliers sont davantage considérés comme une « menace ». Cependant, la raréfaction de certains emplois à faible valeur ajoutée dans l'agglomération bâloise, notamment dans l'industrie, pourrait contribuer à une concurrence accrue, notamment avec les frontaliers. D'une manière générale, il serait important d'avoir une meilleure vue sur les « perdants » potentiels des flux frontaliers en Suisse en termes d'emplois (substitution à la main-d'œuvre locale, pression sur les salaires, etc.). De même, il serait utile de mieux comprendre comment les frontaliers sont perçus par les Suisses, et quelles sont les attentes de ces derniers vis-à-vis des frontaliers en matière d'intégration, de mobilité ou de participation à l'économie locale.

2) La mobilité quotidienne motorisée est un des points les plus critiques dans l'agglomération bâloise. Les nombreuses voitures des frontaliers sont mal vues par la population bâloise. Cette dernière se plaint non seulement des conditions difficiles de circulation et de stationnement, mais aussi et surtout de l'impact de la mobilité motorisée sur la qualité de vie, particulièrement en dehors des grands axes. La question des déplacements domicile-travail effectués en voiture par les frontaliers

est un des enjeux majeurs dans les relations transfrontalières : il touche pratiquement toutes les agglomérations transfrontalières suisses, voire d'autres pays. Au Tessin, à Genève ou dans l'Arc jurassien, la mobilité motorisée quotidienne est utilisée pour attaquer l'idée même du travail frontalier : il s'agit d'un impact particulièrement visible et qui touche davantage d'individus que les impacts économiques potentiels (pression sur les salaires, sur l'emploi). Dans ces régions, près de 8 trajets sur 10 en provenance des pays voisins sont effectués en voiture, ce qui implique au total des dizaines de milliers de véhicules. À Bâle, la situation semble meilleure grâce aux investissements importants consentis en matière d'infrastructures de transport et d'une politique restrictive en matière de stationnement. Néanmoins, la disponibilité importante en places de stationnement et la faible desserte en transports publics des parties française et allemande de l'agglomération empêchent un plus fort report modal. Pour les agglomérations transfrontalières, il est indispensable que ce problème soit reconnu non pas uniquement par les autorités locales, mais aussi par les autorités régionales ou nationales, et que cette reconnaissance se traduise par la mise à disposition de fonds, car le développement des liaisons transfrontalières a souvent été négligé (Rietveld, 2012). La mobilité quotidienne et les déplacements en voiture sont une contrainte dans les rapports de bon voisinage entre les différents territoires et appellent à une régulation plus forte sur ce plan.

3) La forte spécialisation fonctionnelle et sociale des territoires dans l'agglomération transfrontalière de Bâle est le troisième enjeu identifié, bien qu'intrinsèquement liée à des processus globaux de métropolisation. La spécialisation fonctionnelle rend les territoires allemands et français particulièrement dépendants de la Suisse, par le travail frontalier notamment. Dans ces deux territoires, les capacités de production industrielle sont en déclin. En Allemagne, si le nombre d'emplois est en croissance, c'est principalement dû au secteur commercial. Les consommateurs suisses et français se rendent en effet fréquemment en Allemagne, ce qui a une incidence négative sur le commerce en Suisse, voire pourrait en avoir à long terme en France. Durant la même période, la place industrielle bâloise, au travers de son secteur de haute technologie, s'est renforcée : au cours des dix dernières années, Bâle a vu une augmentation de sa population de 5 000 habitants et la création de 20 000 emplois. Le cœur de l'agglomération se spécialise dans les fonctions de production, les autres parties de l'agglomération étant cantonnées dans des fonctions plus résidentielles. Ces éléments contribuent, d'une part, à renforcer les besoins en mobilité et, d'autre part, à rendre les territoires français et allemands moins mixtes et plus dépendants de la Suisse.

À côté de la spécialisation fonctionnelle s'opère en quelque sorte une sélection sociale au sein des territoires. Avec la hausse du franc, la Suisse devient inaccessible aux personnes ayant des bas revenus en provenance de France et d'Allemagne, ce qui est problématique pour la cohésion de l'agglomération. De même, le renforcement des besoins en personnel parlant l'allemand dans l'économie bâloise et la diminution de la connaissance de l'alsacien dans la population française soulèvent de grands enjeux pour la partie française. Il existe un fort risque qu'une

partie des frontaliers français ne répondent plus aux besoins des employeurs et que ces plus faibles connaissances se traduisent par une plus faible participation à la vie sociale de l'agglomération transfrontalière. Si le bilinguisme en France, mais aussi en Allemagne et en Suisse, peut être favorisé par une forte volonté politique et populaire (voir ci-dessous), les tendances à la spécialisation fonctionnelle semblent relativement hors de portée des politiques locales. Elles renvoient à des logiques métropolitaines et globales, mais aussi à la forte fragmentation institutionnelle observée dans la région. En termes de rentrées fiscales, les bénéfices de la localisation des entreprises ou des individus vont avant tout aux territoires administratifs dans lesquels ils se trouvent, rendant difficile le partage équitable des ressources et la mise en place de politiques cohérentes à l'échelle de l'agglomération. De plus, les intérêts et donc les solutions applicables et bénéfiques sont très différents en fonction des territoires et des individus, ce qui complexifie encore davantage la gouvernance dans les agglomérations transfrontalières : une mesure bénéfique pour un territoire de l'agglomération peut avoir des conséquences néfastes pour les autres.

Les enjeux mis en lumière ici dans le fonctionnement de l'agglomération bâloise ne sont pas propres à Bâle et se retrouvent encore plus fortement dans d'autres agglomérations transfrontalières. Plus largement, toutes les agglomérations sont concernées par les processus de métropolisation et le développement (in)équitable des territoires, l'accroissement des mobilités quotidiennes et leurs impacts, les inégalités sociales ou encore l'intégration de personnes en provenance d'autres pays et régions. Le décalage croissant entre, d'un côté, le bassin de vie de ces agglomérations et, de l'autre, leurs frontières administratives et leurs prérogatives politiques, financières et fiscales rend d'autant plus complexe la gestion de ces problématiques. À ce titre, la frontière nationale, en tant que puissante barrière administrative, limite plus que dans un contexte uninational les possibilités de réguler ces impacts négatifs, qu'il s'agisse de redistribution des bénéfices pour limiter les inégalités sociales, de prendre des mesures fortes et spatialement cohérentes en matière de mobilité ou encore d'adopter des mesures d'aménagement du territoire et de développement territorial communes à l'ensemble de l'agglomération. Si les fonctions de contrôle, de barrière physique ou relatives à la fiscalité (droits de douane) de la frontière sont devenues moins importantes, la frontière délimite toujours la souveraineté nationale : cela provoque des décalages entre l'emprise spatiale des phénomènes de mobilité transfrontalière (à cheval entre deux, voire plusieurs pays) et les compétences des États, des cantons ou des communes qui s'arrêtent principalement aux frontières administratives de leur territoire. Est-il seulement possible de gérer les impacts de la dévaluation de la frontière en termes de mobilité sans que la fonction de délimitation de la souveraineté n'évolue ? À l'heure actuelle, en raison d'une faible marge de manœuvre en termes de gouvernance dans les régions transfrontalières, la frontière fait en quelque sorte office de loupe et permet d'observer de manière plus flagrante ces problématiques à la fois générales et spécifiques à ces régions.

5.2 TRAVAILLER SUR LES MOBILITÉS COMME LABORATOIRE DE LA COHÉSION EUROPÉENNE

Les agglomérations transfrontalières se sont développées à l'occasion de l'ouverture des frontières et des programmes de coopérations internationales et transfrontalières, etc. Leurs habitants vivent au quotidien les résultats de ces évolutions. Dans certaines régions plus que d'autres, les opportunités permises en matière de mobilité transfrontalière et internationale ont suscité des tensions au niveau de l'emploi, mais aussi, en raison de la forte croissance démographique, des conséquences sur le marché du logement (pénurie, hausse des prix), de la croissance de la mobilité, etc. En Suisse, toutes ces raisons combinées ont conduit la population à souhaiter restreindre l'immigration et le travail frontalier. Cette volonté de restriction et, par extension, de diminuer les impacts de l'ouverture des frontières, se retrouve non seulement au Royaume-Uni avec le Brexit, mais aussi, plus largement, dans de nombreux pays européens avec la montée de mouvements populistes, souvent anti-européens. Si, dans une certaine mesure, cette volonté de fermeture trouve ses racines dans des idées xénophobes ou identitaires d'une partie de la population, ces réticences portent avant tout, selon nous, sur le manque de régulation, d'anticipation ou d'accompagnement des impacts négatifs sur les individus de l'ouverture des frontières aux personnes, aux marchandises ou aux capitaux, lorsque les flux deviennent très importants. Le travail frontalier est à ce titre particulièrement intéressant, puisqu'il fédère en quelque sorte contre lui : les personnes xénophobes ou, plus largement, hostiles à l'idée d'ouverture des frontières ; les personnes qui ont peur pour leur emploi ou celles qui cherchent à protéger les plus faibles de cette nouvelle concurrence [syndicats, (extrême)-gauche], mais aussi les non-frontaliers qui peuvent être dans des situations financières difficiles ; les personnes qui déplorent, pour des raisons écologiques, les flux automobiles que ces mouvements transfrontaliers engendrent.

Ainsi, la seule « main invisible » ne semble pas en mesure de permettre un développement économique durable qui profite à tous et à tous les territoires : elle souligne le besoin d'une plus grande intervention sur ces questions, mais sa traduction concrète reste vague en raison notamment de la complexité des enjeux et des positions idéologiques très diverses parmi les politiciens sur ce problème (Kaufmann et Audikana, 2017). D'une manière plus générale, il semble indispensable que ces questions ne soient pas uniquement traitées par les mouvements d'extrême-droite, mais que les questions qui « fâchent », comme la libre circulation, la préférence nationale/locale ou encore les mesures restrictives d'utilisation de la voiture, soient débattues à plus large échelle.

Au vu des analyses menées, il semble qu'une politique de régulation et d'interventions spécifiques ciblées sur les problèmes dus à l'ouverture des frontières (marché du travail, conditions de vie, mobilité quotidienne, commerces, etc.) serait plus adaptée aux besoins de la Suisse et de l'Europe que des solutions visant à limiter la quantité des échanges (par l'instauration de contingents), voire à fermer les

frontières. Une telle solution remettrait en cause le principe de la libre circulation. Mais surtout, elle offrirait une réponse uniquement sectorielle (en termes de quantité de personnes autorisées à traverser les frontières), alors que les enjeux auxquels font face les agglomérations transfrontalières sont multidimensionnels et touchent plusieurs aspects de la vie quotidienne : le travail, les déplacements, le tourisme d'achat, les inégalités sociales, etc. Elle ne règle pas non plus la question des étrangers vivant actuellement en Suisse ou des frontaliers y travaillant. Au contraire, une approche visant spécifiquement les impacts économiques, sociaux et environnementaux négatifs du travail frontalier ou, plus largement, des mobilités internationales permet d'intervenir de manière plus large et cohérente. Par des mesures de protection des travailleurs, il est possible d'agir sur les impacts sur l'emploi local ; par des mesures de redistribution des bénéfices, il est possible de réduire les inégalités provoquées par les distorsions salariales issues du travail frontalier ; par des politiques fortes en matière de réduction de la circulation automobile, il est possible de diminuer les nuisances en lien avec l'usage de la voiture. Une régulation ciblée permet de préserver les apports de l'ouverture des frontières, tels que les échanges culturels, d'idées, la possibilité d'être mobile à l'échelle internationale, la paix apportée par la coopération en Europe, etc., autrement dit l'idéal européen.

Les agglomérations transfrontalières, de par leur position géographique entre deux voire plusieurs pays, sont en première ligne dans ces enjeux européens et en subissent parfois les conséquences plus fortement qu'ailleurs. En cas de tensions internationales, elles seraient aussi les premières à pâtir des restrictions en matière de mouvements transfrontaliers. Dans l'agglomération bâloise, la partie française pourrait largement souffrir d'une telle évolution, tout comme d'autres régions, très dépendantes du travail frontalier. Les grandes villes suisses, bien que dépendantes de cette main-d'œuvre, semblent être en meilleure position pour se relever. Si une telle éventualité est relativement peu probable, les relations transfrontalières dans la population pourraient néanmoins se détériorer si les enjeux identifiés ne pouvaient pas être réglés. Bâle pourrait ainsi vivre des situations tendues, comme c'est le cas à Genève et au Tessin par exemple, et perdre ce qui forme sa spécificité et sa réussite. Les agglomérations transfrontalières ont aussi la capacité de montrer qu'il est possible de coopérer, ainsi que de gérer la complexité et les impacts potentiellement négatifs que la frontière induit. Elles peuvent servir de modèle à l'ensemble de la construction européenne.

6

PISTES DE RÉFLEXION ET D'INTERVENTION

Les éléments mis en lumière concernant les impacts négatifs de la frontière appellent une forte politique volontariste des différentes autorités présentes et une reconnaissance plus grande des problématiques transfrontalières par les autorités nationales. En Suisse, on dénombre douze agglomérations transfrontalières, dont trois parmi les plus importantes de Suisse : Bâle, Genève et la région urbaine du Tessin. Les agglomérations transfrontalières et les problèmes spécifiques auxquels elles sont confrontées représentent un grand enjeu pour la Suisse entière.

Deux constats généraux guident nos analyses et les pistes de réflexion et d'intervention que nous décrivons ci-dessous. D'une part, les enjeux et les intérêts sont très différents d'un territoire à l'autre, et les mesures et les idées proposées s'appliquent dans certains cas à l'un ou à l'autre des territoires plus spécifiquement. D'autre part, la mobilité permise à travers les frontières conduit à s'interroger sur la possibilité d'intervention dans les cadres étatiques et administratifs actuels. Les quelques pistes que nous proposons ne s'appliquent pas uniquement à Bâle, mais concernent plus généralement les agglomérations transfrontalières. Certaines concernent avant tout la relation entre la Suisse et ses voisins, d'autres s'appliquent dans divers contextes (européens). Il est par ailleurs possible que certaines des idées mentionnées ici soient déjà appliquées à Bâle ou ailleurs. Il est important de relever qu'il s'agit avant tout de pistes de réflexion et que ces dernières n'ont pas toutes pour but d'être réalistes ni d'être concrétisées, mais plutôt de susciter la discussion. Celles-ci sont organisées autour de cinq axes : 1) Gouvernance ; 2) Régulation et gouvernance par les pratiques modales ; 3) Aller au-delà du principe de territorialité ; 4) Vivre-ensemble transfrontalier ; 5) Marché du travail et économie.

Axe: Gouvernance

Bien que notre propos concerne avant tout les modes de vie individuels, certains enseignements tirés de l'analyse des pratiques individuelles peuvent servir aux questions de gouvernance. Deux objets sont particulièrement importants: la connaissance (mutuelle) et la souplesse administrative.

Objectif: Favoriser la connaissance des enjeux spécifiques de l'agglomération et de ses différents territoires et la connaissance mutuelle des acteurs territoriaux

- Les problèmes, les enjeux et les attentes diffèrent en fonction des territoires de l'agglomération (ils sont souvent différents de part et d'autre de la frontière), ainsi qu'en fonction des acteurs: il est indispensable de favoriser une connaissance fine du fonctionnement de l'agglomération *via* le renforcement de l'observation territoriale. Cela peut se traduire par la mise en place d'un observatoire trinational, visant à l'harmonisation des données et à la production de données spécifiques aux questions transfrontalières, inexistantes à l'heure actuelle. Une structure trinationale permettrait de mettre en commun les ressources financières et humaines sur ce point. Cet observatoire pourrait avoir également pour vocation d'effectuer une veille scientifique sur les questions transfrontalières et les exemples de bonnes pratiques en matière de coopération. Il s'agirait également de réaffirmer le rôle de pionnier et de leader que la région bâloise a en la matière. En outre, il conviendrait de mettre davantage à l'agenda politique et statistique les questions transfrontalières, dans le but notamment que les enquêtes nationales puissent mieux intégrer les phénomènes transfrontaliers, comme le travail frontalier ou les déplacements transfrontaliers: les données actuelles sont souvent lacunaires. L'Eurodistrict, en collaboration avec une ou plusieurs universités de la région, pourrait accueillir en son sein cette structure.
- La présence de trois systèmes administratifs très différents (sans compter les cantons) et celle de nombreux acteurs territoriaux rendent le partage d'informations et de connaissances plus difficile; les acteurs ne se connaissant pas nécessairement entre eux, en plus d'avoir des connaissances parfois limitées des autres territoires²¹³. Il est nécessaire que les acteurs territoriaux et politiques acquièrent une connaissance plus fine des problématiques qui touchent à l'agglomération dans son entier et, plus spécifiquement, les trois territoires nationaux. En plus de favoriser les liens parmi les acteurs territoriaux à l'échelle transfrontalière (rencontres, réseaux sociaux professionnels, etc.), de mettre sur pied des séminaires et des formations continues sur les différents systèmes

²¹³ Ces aspects avaient été évalués comme particulièrement problématiques dans l'agglomération franco-valdo-genevoise. Les acteurs territoriaux ne se connaissent que peu au-delà de la frontière et les systèmes administratifs et politiques des pays (ou entités administratives) voisins leur sont assez mal connus, etc. (Faure *et al.*, 2013).

administratifs et sur les questions transfrontalières, il serait utile de favoriser la participation (avec voix consultative) des acteurs territoriaux (et/ou de politiciens) des deux pays voisins aux commissions et aux processus d'aménagement du territoire (entre autres). Les mesures prises à un endroit ont, dans une région transfrontalière peut-être plus qu'ailleurs, des répercussions plus ou moins identifiables et/ou voulues sur les autres territoires. Une telle participation favoriserait également l'interconnaissance.

Objectif: Favoriser le bilinguisme parmi les acteurs territoriaux

En l'absence d'informations sur l'enjeu linguistique dans la coopération transfrontalière bâloise, la question mérite d'être posée²¹⁴. Le manque de compétences linguistiques peut entraver la mise en place de projets communs: sans compréhension mutuelle, les acteurs français pourraient être mis de côté. Une politique de recrutement qui tient compte, en partie, des compétences linguistiques en français et en allemand des cadres des administrations ainsi que des cours de formation continue pourraient favoriser la coopération transfrontalière. Une telle orientation permettrait à toute la région de se profiler comme pont entre les deux plus grands espaces linguistiques d'Europe. Pour Bâle, ville francophile, cela permettrait également de renforcer les liens avec le canton du Jura, mais plus largement avec toute la Suisse romande.

Objectif: Favoriser une administration souple et proche des citoyens

- La gouvernance dans les agglomérations transfrontalières est complexe et va souvent de pair avec des structures politiques faibles et éloignées, voire en porte-à-faux avec les aspirations de la population, ce qui freine l'implication des citoyens ordinaires, même si à Bâle ce deuxième aspect apparaît moins marqué. La proximité de trois systèmes permet d'avoir accès à des idées nouvelles, à des manières de faire plus effectives, mais les cadres étatiques et la bureaucratie empêchent souvent la reprise de ces bonnes pratiques, entraînant une certaine frustration parmi les habitants. De plus, la mise en place de projets transfrontaliers est souvent complexe en raison des systèmes et des procédures différents dans les trois pays. Elle l'est d'autant plus pour les citoyens qui souhaiteraient mettre sur pied différentes initiatives. À ce titre, il est indispensable de favoriser une certaine souplesse²¹⁵ non seulement dans les rapports citoyens-autorités publiques pour susciter leur participation, mais aussi dans les rapports entre autorités publiques

²¹⁴ Dans l'étude de Walther et Reitel (2013) sur la collaboration transfrontalière (domaine des transports) à Bâle, la question linguistique n'est pas apparue comme déterminante.

²¹⁵ L'idée de souplesse dans l'administration, à la fois dans ses rapports à l'interne et envers le public, s'inscrit dans le grand mouvement du «*new public management*». Sans souscrire à l'ensemble des thèses développées dans ce cadre, cet aspect nous paraît particulièrement pertinent dans une agglomération transfrontalière.

de part et d'autre de la frontière pour contourner la forte «bureaucratie» qui pénalise la gouvernance transfrontalière²¹⁶. La contrainte apportée par la frontière doit aussi donner l'occasion d'imaginer de nouvelles manières de faire, de mener des politiques hybrides, qui peuvent servir dans d'autres types de collaboration et peuvent être valorisées à l'extérieur (Sohn, 2013). La rencontre de systèmes administratifs différents oblige à trouver des solutions pratiques, innovantes et réalisables.

Axe : Régulation et gouvernance par les pratiques modales

Objectif : Favoriser une mobilité quotidienne plus durable

En complément des infrastructures lourdes en cours de construction ou planifiées (extension du réseau de S-Bahn, Herzstück, liaison à l'Euroairport, etc.), plusieurs mesures (entre autres) peuvent être prises pour diminuer l'utilisation de la voiture dans l'agglomération. Les deux premières concernent principalement les liaisons transfrontalières en transports publics, la troisième et la quatrième concernent les déplacements des habitants de l'agglomération en général :

- L'amélioration des lignes intranationales en France et en Allemagne pour faciliter entre autres l'accès aux lignes transfrontalières : l'accessibilité à ces lignes passe également par un développement de l'intermodalité (voiture-transports publics ou vélo-transports publics), par des aménagements dédiés (parkings d'échange, stations de vélos), etc.
- Le renforcement de la cadence, limitée sur certains axes aux heures de pointe (matin et fin de journée), pour permettre d'intégrer des déplacements avant ou après le travail (pour les loisirs par exemple), pour gérer les imprévus ou pour offrir la possibilité aux travailleurs ayant des horaires plus atypiques de se déplacer également en transports publics.
- La limitation ou le renchérissement des places de stationnement disponibles pour les pendulaires (éventuellement *via* une taxe) dans les entreprises et/ou dans les parkings privés : la grande majorité des pendulaires en automobile ont accès à un stationnement.
- L'amélioration des voies de mobilité douce en direction du centre-ville et des gares/arrêts principaux des lignes de transport. Il s'agit également de favoriser la perception du vélo comme un véritable moyen de transport, y compris dans les zones périurbaines (et notamment dans la partie française).

²¹⁶ La commune de Vernier (GE) a par exemple mis en place des contrats de quartier pour favoriser la participation des citoyens ; la réussite de ces mesures a été rendue possible par une volonté affichée d'apporter plus de souplesse dans les procédures administratives habituelles pour ne pas freiner les initiatives citoyennes. Conférence de Thierry Apothéloz et Marko Bandler, 2017, *La médiation urbaine au service de la cohésion sociale : les Correspondants de Nuit à Vernier*, Lausanne-EPFL, http://www.vernier.ch/fr/prestations/toutesprestations/welcome.php?dienst_id=20187, consulté le 23.03.2017.

Objectif: Favoriser une mobilité quotidienne plus durable et donner à l'agglomération transfrontalière les instruments nécessaires pour réguler la mobilité quotidienne

La mobilité quotidienne peut faire l'objet d'une politique plus ambitieuse qui ne concerne pas uniquement la régulation des déplacements quotidiens, mais qui offre une réponse plus large aux enjeux posés par l'ouverture de la frontière. L'idée consisterait à mettre en place un péage urbain, idéalement sur un secteur trinational intégrant Bâle et les communes adjacentes les plus importantes telles qu'Allschwil, Binningen, Saint-Louis, Huningue, Weil am Rhein et Lörrach (périmètre indicatif). Un tel outil pourrait avoir des effets sur des domaines plus larges que les pratiques modales.

- Il permettrait de réduire de manière significative les impacts négatifs de la mobilité automobile et de détendre ainsi la situation touchant aux déplacements des frontaliers et plus généralement de tous les pendulaires (toutes origines confondues).
- En rendant l'accessibilité à Bâle (et à la Suisse) un peu plus coûteuse, l'intérêt d'y travailler serait réduit, notamment pour les pendulaires se déplaçant en voiture sur de longues distances²¹⁷. Cela pourrait être perçu comme une manière moins discriminante de réguler la « concurrence » des travailleurs frontaliers, tout en favorisant des pratiques de mobilité moins intensives et moins polluantes.
- En optant pour des tarifs préférentiels pour les résidents de l'intérieur du secteur, un péage urbain permettrait aux Bâlois qui le souhaitent d'avoir éventuellement plus facilement accès à une voiture qu'actuellement. Une politique trop restrictive en matière automobile a parfois pour effet de repousser vers les banlieues une partie des habitants (les familles par exemple), ce qui est préjudiciable pour les rentrées fiscales et pour la mixité sociale (Kaufmann, 2008). À travers des tarifs plus bas le week-end, Bâle pourrait conserver son attrait pour les loisirs et le shopping.
- Les cadres réglementaires actuels en termes de gouvernance transfrontalière – comme les GLCT (Groupement local de coopération transfrontalière), une entité morale dotée d'une autonomie juridique et financière qui peut être financée par les prestations qu'elle fournit – pourraient être utilisés pour l'installation d'un péage urbain transfrontalier²¹⁸. Une structure particulière à « inventer » entièrement est ainsi évitable.

²¹⁷ Le canton de Genève a par exemple réduit les possibilités de déductions fiscales pour les déplacements des pendulaires (voir le chapitre précédent). Le canton de Vaud impose lui à la source les pendulaires frontaliers qui habitent à plus de 1,5 heure de trajet.

²¹⁸ Rapport annuel 2011, Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) des transports publics, Agglomération franco-valdo-genevoise, http://ge.ch/mobilite/media/mobilite/files/fichiers/documents/glct_rapport_annuel_2011.pdf, consulté le 27.03.2017.

- En permettant la récolte de fonds à l'échelle transfrontalière, des politiques ciblant les effets négatifs de la mobilité transfrontalière peuvent être financées (comme les inégalités de revenu, la mobilité quotidienne, etc.). Les fonds peuvent soit être redistribués dans les trois pays, soit, de manière plus ambitieuse, permettre à l'agglomération transfrontalière (par exemple l'Eurodistrict) de disposer d'un véritable budget et de financer elle-même ses projets.
- Il y a là une manière détournée de doter l'agglomération d'une fiscalité propre et de renforcer d'autant plus la coopération transfrontalière. Il s'agirait d'un pas important vers la mise en place d'une gouvernance habilitée à prendre des décisions et à les financer sur son territoire fonctionnel, au-delà des frontières administratives (nationales, cantonales/départementales, communales). Une telle gouvernance transfrontalière correspondrait en quelque sorte au stade le plus abouti d'intégration formelle dans les agglomérations transfrontalières (Reitel, 2013).

Si la mise en place de péage urbain n'est pas possible en Suisse à l'heure actuelle²¹⁹, la spécificité des agglomérations transfrontalières de Bâle²²⁰ ou de Genève appelle une reconsidération de cette politique. La plus-value ne se cantonne pas à la régulation de la mobilité quotidienne, mais permet de mettre en place une véritable politique territoriale en contournant l'absence de politique fiscale des agglomérations. Par ailleurs, en régulant certains impacts négatifs de l'ouverture des frontières, une telle mesure pourrait avoir également des bénéfices pour la cohabitation dans ces régions.

Axe : Aller au-delà du principe de territorialité

Objectif : Mieux répartir spatialement la croissance économique de l'agglomération

Dans la mesure où la mise en place d'une agglomération transfrontalière avec une fiscalité propre (qui pourrait permettre un développement équitable) semble encore très éloignée, d'autres pistes moins exigeantes peuvent être envisagées. Si le péage urbain offre des réponses en termes de régulation de la mobilité, le développement de zones extraterritoriales ou de zones mixtes permettrait de mieux répartir la croissance économique et démographique. La croissance économique, notamment dans les secteurs à haute valeur ajoutée, est principalement localisée à Bâle, mais les surfaces disponibles manquent sur le territoire bâlois (très largement urbanisé). Toutefois,

²¹⁹ Ecoplan, Road Pricing für Bern? Auslegeordnung und Optionen, 2006, <https://www.rts.ch/emissions/temps-present/4437068.html/BINARY/etude-de-faisabilite-pour-un-peage-urbain-a-berne.pdf>, consulté le 27.03.2017.

²²⁰ Le gouvernement bâlois s'est montré plutôt réticent quant à l'instauration de mesures de « road pricing » et considère que le territoire bâlois, de par sa complexité institutionnelle, est peu adapté pour un essai pilote. Au contraire, nous pensons qu'il s'agit d'une opportunité à saisir : Ballmer Daniel, Aargauerzeitung, 28.04.2016, Regierung tritt auf die Bremse bei Mobility Pricing <http://www.aargauerzeitung.ch/basel/basel-stadt/regierung-tritt-auf-die-bremse-bei-mobility-pricing-130230666>, consulté le 27.03.2017.

délocaliser une partie des affaires au-delà de la frontière en Allemagne ou en France représente une option difficilement envisageable pour des questions administratives (droit du travail, droits de douane), de fiscalité (la Suisse est avantageuse sur ce plan), d'attractivité des postes (les rémunérations sont plus basses à l'étranger), de marketing ou encore de production («*swiss made*»), etc. Par ailleurs, si du point de vue de l'aménagement du territoire et de la répartition de la croissance et des bénéfices, un départ de l'autre côté de la frontière de firmes suisses pourrait avoir un grand intérêt, une telle position n'est pas défendable politiquement, notamment pour le canton de Bâle-Ville qui perdrait trop de rentrées fiscales.

- En revanche, la mise en place de zones «spéciales» avec une fiscalité mixte, où les impôts et les taxes seraient payés à la fois en Suisse et dans le pays d'accueil, serait sans doute moins problématique au niveau politique (selon une clé de répartition à définir). Cela impliquerait que le droit du travail suisse soit appliqué dans un territoire français et allemand, de même que le déplacement des marchandises entre les deux pays serait exempté de droits de douane et de formalités administratives lourdes.
- Pour les entreprises, il s'agit de profiter de terrains disponibles (et moins chers), tout en gardant l'intérêt d'une localisation administrative et fiscale (avec certes quelques aménagements) en Suisse.
- Pour les territoires français et allemands, il s'agirait d'accueillir des emplois directs (et des taxes), mais aussi des emplois indirects: cela contribuerait à favoriser la mixité fonctionnelle de ces régions.
- Pour l'environnement, le développement de zones «spéciales» pourrait contribuer à une diminution des déplacements, à tout le moins motorisés, si ces zones sont implantées le long des infrastructures lourdes de transports publics. La zone aux alentours de l'Euroairport pourrait être intéressante, ainsi que le quartier du 3Land: dans les deux cas, des infrastructures de tram ou de train (RER) sont en projet.

En termes de faisabilité, de telles zones seraient difficiles à mettre en place, mais pas totalement impossibles. L'Euroairport fonctionne déjà en quelque sorte avec un système similaire: une possibilité serait d'agrandir la zone spéciale en fonction afin de permettre à différentes entreprises (pas uniquement dans le secteur aéronautique) de s'y implanter. À Genève, il existe une zone franche pour l'agriculture: les denrées qui y sont produites sur sol français peuvent être labellisées comme étant suisses.

Objectif: Offrir des solutions administratives (souples) pour favoriser la mobilité résidentielle transfrontalière

Actuellement, la mobilité résidentielle transfrontalière est peu développée en raison des changements importants qu'un tel déménagement implique, principalement dans les domaines administratifs, des assurances sociales et de la scolarité. La plupart des

individus renoncent ainsi à de tels déménagements ou le font dans l'«illégalité» *via* des résidences «secondaires». Une telle solution pose des problèmes aux communes qui accueillent ces individus, ceux-ci ne contribuant pas par leurs impôts aux charges qu'ils induisent (notamment la scolarité des enfants)²²¹. Deux pistes peuvent être envisagées :

- La première option consiste en la création de zones extraterritoriales, à l'image de ce qui est proposé pour les entreprises, où les individus auraient la possibilité de conserver leur affiliation nationale pour toutes les questions administratives (assurance santé, école, administration, etc.) et où les impôts seraient à partager entre l'état d'origine et celui d'accueil (selon une clé de répartition à définir).
- La deuxième option, plus légère, serait de légaliser et d'accompagner les domiciliations secondaires en permettant des rétrocessions d'impôts en direction du pays d'accueil pour couvrir les frais engendrés par les personnes en provenance du pays d'origine²²². Il s'agirait de créer des conventions sur le même système que celles qui régulent le travail frontalier: dans le cas de Bâle, la France et l'Allemagne encaissent les impôts et en rétrocèdent une partie aux cantons/communes suisses. Cela permettrait de déménager plus facilement et légalement dans un autre pays, sans renoncer aux avantages d'une localisation nationale, et sans (trop) pénaliser les finances des territoires qui accueillent ces flux de mobilité résidentielle transfrontalière.

Il est envisageable de restreindre spatialement ces mesures (surtout la première) à des zones bien desservies par les transports publics, afin de répondre à des objectifs de durabilité. À nouveau, le projet 3Land, de par sa proximité au centre-ville et aux différents pays de l'agglomération, son accessibilité en transports publics, la promotion d'un espace de vie mixte et de qualité ainsi que la création d'un «nouveau» quartier (c'est-à-dire sans nécessairement de «traditions» ou de coutumes locales) pourrait être très attractif pour ces habitants d'un nouveau genre. De telles solutions pourraient être à la fois motivantes non seulement pour les personnes cherchant à se loger pour moins cher ou à accéder à la propriété, mais aussi pour celles à la recherche d'un mode de vie cosmopolite et «post-frontières nationales», sans toutefois les tracassés administratifs liés à un déménagement transfrontalier.

Axe: Vivre-ensemble transfrontalier

Objectif: Favoriser la participation transfrontalière des jeunes et le bilinguisme

- Les jeunes semblent se tenir plus en retrait dans leur participation à la vie de l'agglomération transfrontalière. Des politiques qui leur seraient destinées plus

²²¹ *Tribune de Genève*, 30.12.2014, Les faux résidents secondaires risquent d'être débusqués, <http://www.tdg.ch/geneve/france-voisine/faux-residents-secondaires-risquent-debusques/story/26082746>, consulté le 29.03.2017.

²²² En Suisse, des systèmes existent pour transférer des fonds entre cantons, par exemple, quand un enfant est scolarisé dans un autre canton que celui de son domicile.

spécifiquement, afin de les encourager non seulement à découvrir les autres parties de l'agglomération, les offres culturelles, de loisirs, etc., mais aussi à échanger avec d'autres jeunes des pays voisins, sont indispensables. Dans l'Arc jurassien s'est développé un concept de «carte jeune»²²³ qui donne accès à des activités culturelles et sportives en France et en Suisse (festivals, cinéma, etc.): une telle action dans la région bâloise pourrait permettre aux jeunes de découvrir l'offre transfrontalière, de se familiariser avec la frontière, de découvrir le réseau de transports²²⁴, etc. Une mise en place semble parfaitement envisageable sur le plan des déplacements, puisqu'il est possible de rejoindre les grands pôles urbains et suburbains de l'agglomération à vélo et en transports publics.

- Le deuxième axe concerne le bilinguisme et l'apprentissage de l'allemand et du français: de bonnes connaissances linguistiques favorisent les pratiques transfrontalières, le sentiment d'appartenance, etc., et contribuent à la cohésion de l'agglomération. Cela signifie également que les autorités suisses et allemandes devraient promouvoir l'apprentissage du français dans leur territoire, dans le but d'équilibrer les rapports linguistiques, ce qui permettrait également de renforcer les relations entre l'Allemagne et la France, plutôt faibles actuellement. Le besoin est encore plus grand pour les Français, et l'école doit se substituer à la famille pour l'apprentissage de l'allemand, de telle manière que les jeunes Français puissent être compétitifs sur le marché de l'emploi et, plus largement, puissent participer à la vie sociale et culturelle de l'agglomération. L'école a un fort rôle à jouer dans la promotion de ces échanges et dans le renforcement de la cohésion trinationale. Cet objectif passe, d'une part, par le développement d'échanges scolaires, de classes bilingues – éventuellement avec des enfants/jeunes en provenance des pays voisins et tout au long du cursus scolaire (maternelle/jardin d'enfants jusqu'au lycée/école technique)²²⁵ – et, d'autre part, par un enseignement davantage tourné vers la pratique (et qui répond aux besoins de l'économie), par une augmentation du nombre d'heures consacrées aux langues et par la promotion de stages en entreprises (dans un autre espace linguistique). La promotion des langues passe également par la formation continue (en entreprises ou de manière privée), et un soutien public à ces démarches pourrait favoriser la participation des citoyens et des entreprises. Le bilinguisme présente aussi un fort intérêt économique et peut renforcer la compétitivité des jeunes de la région sur le marché de l'emploi (global). Tout comme le label «transfrontalier», le label «bilingue» peut être un avantage pour toute la région.

²²³ Carte «jeunes» dans l'Arc jurassien franco-suisse: <http://www.ne.ch/medias/Pages/170310-carte-avantages-jeunes.aspx>, consulté le 29.03.2017.

²²⁴ Les analyses ont montré qu'en France notamment la socialisation aux transports publics était faible, ce qui devrait conduire à faire découvrir le réseau de transports publics aux enfants et aux adolescents.

²²⁵ La proximité physique des trois pays permet de mettre plus facilement en place de tels échanges ou classes bilingues et, probablement, à moindres frais, dès lors que les frais de transport et d'hébergement peuvent être très faibles dans le cas des échanges (avec un retour au domicile tous les soirs).

Objectif: Atténuer les différences de niveaux de vie entre les bas et les hauts revenus/entre les frontaliers et non-frontaliers (France et Allemagne).

De trop grandes différences en matière de revenus et les difficultés que rencontrent les non-frontaliers ou plus généralement les bas revenus (notamment en France) sont néfastes pour la cohésion régionale.

- Pour diminuer les impacts « négatifs » du travail frontalier, il conviendrait de mettre en place des mesures ciblant en particulier les non-frontaliers et les bas revenus qui permettraient de mieux redistribuer les ressources acquises, entre autres, *via* le travail frontalier. L'immobilier est un aspect important de cette problématique qui passe par une politique plus ambitieuse de mise à disposition ou de construction de logements sociaux, par des subventions pour le logement (location, propriété) ou par la mise en place de copropriétés. L'arrivée du tram en France serait une bonne occasion de mettre en place une telle politique volontariste afin de favoriser une urbanisation de qualité et bien connectée autour de cette ligne.
- Une politique visant à réduire les inégalités sociales doit également concerner d'autres aspects de la vie quotidienne, comme les loisirs. À ce titre, la mise en place dans les infrastructures communales de tarifs dégressifs pour les personnes ayant des bas salaires – en étendant éventuellement ce concept à différents partenaires privés (club de fitness, cinéma, etc.) – constitue une piste de travail.
- Des réflexions portant sur une taxation locale spécifique, dans les territoires limitrophes à la Suisse, des frontaliers et plus généralement des hauts revenus pourraient être menées dans le but de financer un fonds local consacré à la réduction des inégalités. La taxation de la mobilité (*mobility pricing*) est également une piste à suivre (voir ci-dessus). L'intérêt de l'aménagement d'une taxe locale est que l'argent récolté puisse rester à l'échelon local et être utilisé de manière très ciblée pour mettre en place des projets destinés à réduire les inégalités.

Objectif: Permettre la participation de tous à la vie de l'agglomération transfrontalière

- La Suisse est une destination onéreuse, en raison notamment de l'appréciation du franc suisse; les Allemands et les Français les moins aisés en sont en quelque sorte exclus. Pour remédier à cela, il est indispensable de favoriser des actions et des loisirs à bas prix, voire gratuits, qui permettraient à tous d'accéder au cœur de l'agglomération. Bâle a un rôle à jouer en tant que point de rencontre entre les habitants des trois pays. Une politique promotionnelle transfrontalière fondée sur les loisirs semble en effet moins problématique que la question des achats transfrontaliers. Des guichets d'information promouvant les loisirs transfrontaliers (et la coopération transfrontalière) pourraient être installés dans les centres commerciaux, en vue aussi de favoriser des rapports allant au-delà de la simple exploitation de différentiels économiques. La question de l'accès à l'information relative à l'agglomération

transfrontalière ou, du moins, à ce qui se trouve au-delà des frontières, est également centrale. Les informations sur les opportunités, mais aussi sur l'actualité locale ne passent que difficilement les frontières, malgré les possibilités qu'offre internet. À ce sujet, une réflexion sur les outils utiles à la transmission des informations serait nécessaire, ce qui pourrait se traduire par la création d'un agenda culturel trinational ou par l'intégration d'un feuillet hebdomadaire ou bimensuel dans les journaux, dédiés spécifiquement aux territoires voisins²²⁶ ou à la coopération transfrontalière (dans une optique plus promotionnelle).

Axe : Marché du travail et économie

Objectif : Diminuer les impacts négatifs, perçus et réels, du travail frontalier.

- Par des mesures dirigées contre le dumping salarial, par l'introduction d'un salaire minimum (surtout dans les branches non conventionnées), par le développement des conventions de branche qui fixent les salaires en fonction de l'expérience, par la réinsertion des personnes au chômage, il est possible de limiter à la fois les effets négatifs potentiels du travail frontalier et la perception négative du travailleur frontalier en protégeant les actifs suisses les « plus faibles ».
- Bien qu'il s'agisse d'un point délicat, des réflexions doivent être menées sur la manière de réguler la libre circulation et de limiter ses impacts négatifs (potentiels), c'est-à-dire de trouver des solutions qui permettent de respecter les cadres fixés par les accords bilatéraux (pour la Suisse) et qui soient le moins discriminantes possible. Les pistes ouvertes à Genève autour du recrutement local devraient être prolongées²²⁷. Dans ces directives, le « local » intègre des zones situées au-delà des frontières et est donc moins discriminant vis-à-vis des frontaliers. Pour certaines communes, engager des résidents est aussi une politique affirmée visant à favoriser l'économie communale et se traduit par des postes réservés aux résidents ou par des bonifications financières pour les résidents. Ces solutions permettent de dépasser la question du frontalier en s'interrogeant sur une régulation par la distance (internes ou externes à une zone) ou par la résidence (local vs non local). Les réflexions sur la taxation de la mobilité vont également dans ce sens (voir ci-dessus).

Objectif : Favoriser l'emploi et la mixité dans territoires français (et allemand).

- Pour être attractives et retenir les travailleurs qualifiés, les entreprises françaises (et allemandes) doivent offrir d'autres avantages que les salaires, à l'heure actuelle peu compétitifs avec la Suisse. Une politique de recrutement qui ne se

²²⁶ Il pourrait s'agir par exemple de la reprise d'articles publiés dans les quotidiens des pays voisins (et traduits), à l'image de ce qui se fait dans le magazine *Courrier International*.

²²⁷ Ville de Genève, Zone de domiciliation, <http://www.ville-geneve.ch/fileadmin/public/reglements/hyperlex/LC21152.0.A01-annexe-zone-domiciliation.pdf>, consulté le 08.04.2017.

base pas (que) sur le salaire est peut-être avant tout adaptée aux secteurs actifs dans les nouvelles technologies, la «nouvelle économie», où la rémunération n'est plus le seul aspect déterminant, mais aussi l'intérêt du poste et la qualité de vie qu'il permet.

- Le premier axe d'intervention concerne le temps de travail : pour la France, il s'agit de capitaliser sur les avantages des «35 h» (ou sur le temps partiel en Allemagne), en favorisant plus de flexibilité dans le temps de travail, en développant le télétravail, en favorisant la conciliation travail-famille (structure d'accueil d'enfants), etc. Un deuxième axe d'intervention peut porter sur les rémunérations en plus du salaire classique en nature pour les employés, avec des offres en matière de téléphonie, de loisirs, de déplacements, etc., et, éventuellement, en valorisant les partenaires locaux (commerces par exemple)²²⁸. Le troisième axe concerne l'amélioration de l'ambiance de travail²²⁹ (organisation moins verticale du travail, augmentation de l'implication des employés, etc.).
- Le développement de l'emploi peut passer par une stimulation de l'entrepreneuriat des habitants de la région eux-mêmes. Les revenus plus élevés d'une partie des frontaliers pourraient être réinvestis localement dans la création d'entreprises (soit par l'autoentrepreneuriat, soit par l'investissement dans d'autres start-up locales). La mise en place, à l'échelle de l'agglomération, de plateformes de financement participatif telles que «wemakeit» ou «kickstarter» pourrait également avoir un effet bénéfique pour l'emploi dans ces territoires. Une telle démarche renforcerait aussi les relations entre les trois pays, *via* le développement de divers projets économiques, mais aussi culturels, sociaux, sportifs ou environnementaux. Le développement économique local passe aussi par des aides publiques classiques, comme la mise à disposition de locaux (pépinières d'entreprises), de services de coaching, de soutiens financiers (ou avantages fiscaux), etc.

Objectif : Favoriser la consommation dans les commerces locaux (soit diminuer les impacts négatifs du tourisme d'achat pour les commerces suisses, voire éventuellement pour les commerces français).

- Par des mesures incitatives (fiscalité, taxation) ou le développement de zones piétonnes, le commerce dans les centres urbains peut être aidé afin de favoriser son attractivité et la mixité fonctionnelle. Renforcer l'attractivité des

²²⁸ L'entreprise Swibeco s'est spécialisée (<https://www.swibeco.ch/>) dans la mise à disposition aux entreprises de services et de réductions destinés à leurs employés. Les entreprises qui souscrivent à cette prestation peuvent offrir à leurs employés des réductions sur divers services et produits (par ex. : réduction de 10 % chez Apple pour les employés). Émission TTC, RTS, 27.02.2017, <https://www.rts.ch/play/tv/toutes-taxes-comprises/video/fidelisation-collaborateurs?id=8422281>, consulté le 27.03.2017.

²²⁹ Certains enquêtés ont décrit l'ambiance de travail en France comme moins agréable et plus hiérarchique. Cela apparaît aussi dans Chevailler (1990) à propos des attraits du travail frontalier dans l'Arc jurassien.

centres-villes peut être un objectif commun aux trois pays, en faisant en sorte d'éviter la compétition entre les commerces des trois parties.

- Des mesures restrictives en matière de stationnement pourraient réduire l'attractivité des commerces en périphérie (notamment ceux situés en Allemagne). Il conviendrait de mettre en place une taxe sur les places de stationnement des grands générateurs de trafic, comme les centres commerciaux. Une telle taxe ne pourrait être bénéfique que si elle est appliquée à l'échelle transfrontalière.
- Par des mesures de sensibilisation aux enjeux négatifs du tourisme d'achat et à l'importance de la consommation locale face aux achats dans d'autres communes, d'autres pays ou sur internet. La consommation locale peut aussi être favorisée par le développement de rémunérations (primes) en «monnaie locale» ou de bons valables uniquement dans une certaine zone ; par exemple pour inciter les Suisses à consommer localement et les frontaliers à y acheter davantage.

BIBLIOGRAPHIE

- AGUILÉRA Anne, GUILLOT Caroline et RALLET Alain, «Mobile ICTs and physical mobility: Review and research agenda», *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 46 (4), 2012, p. 664-672.
- AHN Namkee, DE LA RICA Sara et UGIDOS Arantza, «Willingness to Move for Work and Unemployment Duration in Spain», *Economica* 66 (263), 1999, p. 335-357.
- AJZEN Icek, «Consumer attitudes and behavior: the theory of planned behavior applied to food consumption decisions», *Rivista di Economia Agraria* 2, 2015, p. 121-138.
- ALLEMAND Sylvain, ASCHER François et LÉVY Jacques (éd.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin, 2004.
- ALM Leslie R. et BURKHART Ross E., «Bridges and Barriers: The Lake Superior Borderlands», *Journal of Borderlands Studies* 28 (1), 2013, p. 47-60.
- ALSNIH Rahaf et HENSHER David A., «The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population», *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 37 (10), 2003, p. 903-916.
- ANDERSON James et O'DOWD Liam, «Borders, Border Regions and Territoriality, Contradictory Meanings, Changing Significance», *Regional Studies* 33 (7), 1999, p. 593-604.
- ANTON Charis E. et LAWRENCE Carmen, «Home is where the heart is: The effect of place of residence on place attachment and community participation», *Journal of Environmental Psychology* 40, 2014, p. 451-461.
- ASCHER François, «Les sens du mouvement : modernités et mobilités», in: ALLEMAND Sylvain, ASCHER François et LÉVY Jacques (éd.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin, 2004, p. 21-34.
- ASPLUND Marcus, FRIBERG Richard et WILANDER Fredrik, «Demand and Distance: Evidence on Cross-Border Shopping», *SSE/EFI Working Paper Series in Economics and Finance* (587), 2005.
- AUBURTIN Éric, «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), 2005, p. 199-210.

- AUBURTIN Éric, «Langues régionales et relations transfrontalières dans l'espace Saar-Lor-Lux», *Hérodote* 105 (2), 2002, p. 102.
- AURAY Nicolas, «Les technologies de l'information et le régime exploratoire», in: ANDEL P. VAN et BOURSIER D. (éd.), *La sérendipité. Le hasard heureux*, Paris, Hermann, 2011, p. 329-343.
- BACQUÉ Marie-Hélène et FOL Sylvie, «L'inégalité face à la mobilité: du constat à l'injonction», *Revue suisse de sociologie* 33 (1), 2007, p. 89-104.
- BALIBAR Etienne, «The Borders of Europe», in: CHEAH Pheng et ROBBINS Bruce (ed.), *Cosmopolitics: Thinking and Feeling Beyond the Nation*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1998, p. 216-229.
- BARUFFINI Moreno, MINI Valentina, MAGGI Rico et SHELDON George, «Approfondimento della situazione del mercato del lavoro ticinese negli anni successivi all'introduzione dell'Accordo sulla Libera Circolazione delle Persone (ALCP) - Rapporto di ricerca», Lugano, IRE-Università della Svizzera italiana, 2015.
- BASSAND Michel, «Les six paramètres de la métropolisation», *Les cahiers de la métropolisation* 1, 2001, p. 33-39.
- BASSAND Michel, JOYE Dominique et SCHULER Martin, «L'urbanisation de la Suisse: faits et perspectives», in: BASSAND Michel (éd.), *Les enjeux de l'urbanisation: Agglomerationsprobleme in der Schweiz*, Berne, Peter Lang, 1988, p. 51-68.
- BAUELLE Guy, DARRIS Gérard, OLLIVRO Jean et PIHAN Jean, «Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité: pratiques et représentations des ménages», *Cybergeo: Revue européenne de géographie* 287, 2004.
- BAUMAN Zygmunt, *Liquid Modernity*, Cambridge, Polity Press, 2000.
- BECK Joachim et RIHM Sebastian, «Le bilinguisme et l'emploi transfrontalier», Kehl, Euro Institut, 2011.
- BECK Ulrich, *La société du risque: sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Flammarion, 2003.
- BEIGER Thomas et LAESSER Christian, «Travel Market Switzerland 2004: Basic Report and Database Specification», Saint Gallen, Universität Saint Gallen, 2005.
- BELKACEM Rachid, BORSENBERGER Monique et PIGERON-PIROTH Isabelle, «Les travailleurs frontaliers lorrains», *Travail et emploi* 105, 2006, p. 65-77.
- BELL Daniel, *Vers la société post-industrielle*, Paris, Robert Laffont, 1976.
- BERG Eiki et HOUTUM Henk VAN, *Routing Borders Between Territories, Discours and Practices*, Aldershot, Ashgate, 2003.
- BERGMAN Manfred Max (ed.), *Advances in Mixed Methods Research*, Londres, Sage, 2008.
- BERGMAN Manfred Max, «A Theoretical Note on the Differences between Attitudes, Opinions, and Values», *Swiss Political Science Review* 4 (2), 1998, p. 81-93.
- BERTRAND Laurence, «Le Grand Est: l'intégration transfrontalière, une nouvelle voie?», *Revue géographique de l'Est* 44 (3-4), 2004.
- BEYER Antoine, «Nœuds de transport et frontières. L'invention de la métropole bâloise», *Annales de géographie* 657 (5), 2007, p. 451.
- BLAKE Gerald, «State limits in the early twenty-first century: Observations on form and function», *Geopolitics* 5 (1), 2000, p. 1-18.

- BÖGENHOLD Dieter, «Social Inequality and the Sociology of Life Style: Material and Cultural Aspects of Social Stratification», *The American Journal of Economics and Sociology* 60 (4), 2001, p. 829-847.
- BOLTANSKI Luc et CHIAPELLO Ève, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard, 1999.
- BOLTANSKI Luc et THÉVENOT Laurent, *De la justification*, Paris, Gallimard, 1991.
- BOLZMAN Claudio et VIAL Marie, *Migrants au quotidien: les frontaliers. Pratiques, représentations et identités collectives*, Zurich, Seismo, 2007.
- BOURDIEU Pierre, *La distinction: critique sociale du jugement*, Paris, Éditions de Minuit, 1979.
- BOURGEOIS Isabelle, «Bade-Wurtemberg: une compétitivité à taille humaine», *Regards sur l'économie allemande. Bulletin économique du CIRAC* (74), 2005, p. 17-28.
- BRAND Peter et DÁVILA Julio D., «Mobility innovation at the urban margins», *City* 15 (6), 2011, p. 647-661.
- BRYAN Mark L. et JENKINS Stephen P., «Regression Analysis of Country Effects using Multilevel Data: A Cautionary Tale», *Institute for social & economic research*, 2013.
- BRYMAN Alan, «Why do Researchers Integrate/Combine/Mesh/Blend/Mix/Merge/Fuse Quantitative and Qualitative Research», in: BERGMAN Manfred Max (ed.), *Advances In Mixed Methods Research*, Londres, Sage, 2008.
- BUCKEN-KNAPP Gregg, «Just a train-ride away, but still worlds apart: Prospects for the Øresund region as a binational city», *GeoJournal* 54, 2001, p. 51-60.
- BUHLER Thomas, «Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes dans la notion de motilité. Éclairages à partir des déplacements automobiles quotidiens», in: KAUFMANN Vincent, RAVALET Emmanuel et DUPUIT Élodie (éd.), *Motilité et mobilité: Mode d'emploi*, Neuchâtel, Alphil, 2015, p. 119-135.
- BUURSINK Jan, «The binational reality of border-crossing cities», *GeoJournal* 54 (1), 2001, p. 7-19.
- BYGVRÅ Susanne, «The road to the Single European Market as seen through the Danish retail trade: Cross-border shopping between Denmark and Germany», *The International Review of Retail, Distribution and Consumer Research* 8 (2), 01.01.1998, p. 147-164.
- BYGVRÅ Susanne et WESTLUND Hans, «Shopping behaviour in the Øresund region before and after the establishment of the fixed link between Denmark and Sweden», *GeoJournal* 61 (1), 2005, p. 41-52.
- CAIRNCROSS Frances, *The Death of Distance*, Boston, Harvard Business School Press, 1997.
- CARPENTIER Samuel, GENGLER Claude et GERBER Philippe, «La mobilité résidentielle transfrontalière entre le Luxembourg et ses régions voisines: un panorama», *Géo-Regards* 4, 2011, p. 135-151.
- CASS Noel, SHOVE Elizabeth et URRY John, «Social Exclusion, Mobility and Access», *Sociological Review* 53, 2005, p. 539-555.
- CASSEL Susanna Heldt, MACUCHOVA Zuzana, RUDHOLM Niklas et RYDELL Alexis, «Willingness to commute long distance among job seekers in Dalarna, Sweden», *Journal of Transport Geography* 28, 2013, p. 49-55.
- CASTEL Robert, *Les métamorphoses de la question sociale*, Paris, Fayard, 1995.
- CASTELLS Manuel, *The rise of the network society*, Cambridge, Blackwell, 1996.

- CEBOLLADA Àngel, «Mobility and labour market exclusion in the Barcelona Metropolitan Region», *Journal of Transport Geography* 17 (3), 2009, p. 226-233.
- CHAIX Basile et CHAUVIN Pierre, «L'apport des modèles multiniveaux dans l'analyse contextuelle en épidémiologie sociale: une revue de la littérature», *Revue d'épidémiologie et de santé publique* 50 (5), 2008, p. 489-499.
- CHANEY David, *Lifestyles*, London, Routledge, 1996.
- CHEVAILLER Jean-Claude, *Les travailleurs frontaliers francs-comtois en Suisse*, Besançon, CETAP/Université de Franche-Comté, 1990.
- CHEVRIER Stéphane et JUGUET Stéphane, «Des voyageurs pas si bêtes», *Sciences humaines* 1 (145), 2004.
- CHURCH Andrew, FROST Martin et SULLIVAN Karen, «Transport and social exclusion in London», *Transport Policy* 7 (3), 2000, p. 195-205.
- COHEN Gérard, REITEL Bernard et WOESSNER Raymond, «Nouvelles perspectives dans le Haut-Rhin: positionnement et stratégie d'un territoire situé en bordure d'espaces métropolitains», *Revue géographique de l'Est [En ligne]* 44 (3-4), 2004.
- CONDON Stéphanie, LIEBER Marylène et MAILLOCHON Florence, «Insécurité dans les espaces publics: comprendre les peurs féminines», *Revue française de sociologie* 46 (2), 2005, p. 265-294.
- COOPER Anthony et RUMFORD Chris, «Monumentalising the Border: Bordering Through Connectivity», *Mobilities* 8 (1), 2013, p. 107-124.
- COSTA Rafael et EGGERICKX Thierry, «Diversité démographique et profils migratoires des espaces frontaliers belges», *Géo-Regards* 4, 2011, p. 113-134.
- COULANGEON Pierre, «Capital», in: PAUGAM Serge (éd.), *Les 100 mots de la sociologie*, Paris, Presses universitaires de France, 2010, p. 47-47.
- CRESSWELL Tim, *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, New York, Routledge, 2006.
- CRESWELL John W., PLANO CLARK Vicki L. et GARRETT Amanda L., «Methodological Issues in Conducting Mixed Methods Research Designs», in: BERGMAN Manfred Max (ed.), *Advances in Mixed Methods Research*, London, Sage, 2008, p. 66-84.
- CREVOISIER Olivier et MOINE Alexandre, «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 - Besançon, GRET-THEMA, 2006.
- CROZAT Dominique, «Lille en fêtes: les recompositions de l'espace frontalier par les pratiques festives», *Géocofluences*, 2008.
- CUBA Lee et HUMMON David M., «A Place to Call Home: Identification with Dwelling, Community, and Region», *The Sociological Quarterly* 34 (1), 1993, p. 111-131.
- DANGSCHAT Jens S. et HAMEDINGER Alexander, *Lebensstile, soziale Lagen und Siedlungsstrukturen*, Hannover, ARL, 2007.
- DAVIES Andrea et PRENTICE Richard, «Conceptualizing the latent visitor to heritage attractions», *Tourism Management* 16 (7), 1995, p. 491-500.
- DE PELSMACKER Patrick, DRIESEN Liesbeth et RAYP Glenn, «Do Consumers Care about Ethics? Willingness to Pay for Fair-Trade Coffee», *Journal of Consumer Affairs* 39 (2), 2005, p. 363-385.

- DE WITTE Astrid, HOLLEVOET Joachim, DOBRUSZKES Frédéric, HUBERT Michel et MACHARIS Cathy, «Linking modal choice to motility: A comprehensive review», *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 49, 2013, p. 329-341.
- DE WITTE Astrid, MACHARIS Cathy et MAIRESSE Olivier, «How persuasive is ‘free’ public transport?», *Transport Policy* 15 (4), 2008, p. 216-224.
- DEAR Michael et BURRIDGE Andrew, «Cultural Integration and Hybridization at the United States-Mexico Borderlands», *Cahiers de géographie du Québec* 49 (138), 2005, p. 301-318.
- DENIS Marie-Noëlle, «Le dialecte alsacien : état des lieux», *Ethnologie française* 33 (3), 2007, p. 363-371.
- DI MÉO Guy, «Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales», *Cahiers de géographie du Québec* 43 (118), 1999, p. 75-93.
- DI MÉO Guy, *Les territoires du quotidien*, Paris, L'Harmattan, 1996.
- DINAUCOURT Magalie, «Méthode d'analyse régionale sur données individuelles : Introduction aux modèles multi-niveaux», Montpellier, INSEE, 2004.
- DMITROVIC Tanja et VIDA Irena, «An examination of cross-border shopping behaviour in South-East Europe», *European Journal of Marketing* 41 (3/4), 2007, p. 382-395.
- DOBBS Lynn, «Wedded to the car: women, employment and the importance of private transport», *Transport Policy* 12 (3), 2005, p. 266-278.
- DOHERTY Catherine, «Agentive Motility Meets Structural Viscosity: Australian Families Relocating in Educational Markets», *Mobilities*, 2014, p. 1-18.
- DONZELOT Jacques, «La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification», *Esprit* (303), 2004.
- DREVON Guillaume, KLEIN Olivier, GWIAZDZINSKI Luc et GERBER Philippe, «Frontière et espace de vie : comparaison de deux faisceaux de mobilité quotidienne», *Espace populations et sociétés* 2015 (1-2), 2015.
- DUBET François, *Sociologie de l'expérience*, Paris, Éditions du Seuil, 1994.
- DUBOIS Yann, «Cross-Border Life in Europe: Daily Mobility in the Trinational Metropolis of Basel», *Cuadernos europeos de Deusto* (56, Governing mobility in Europe: interdisciplinary perspectives), 2017, p. 133-160.
- DUBOIS Yann, *Les frontières au quotidien ? Modes de vie dans l'agglomération trinationale de Bâle*, Lausanne, EPFL, 2017.
- DUBOIS Yann et KAUFMANN Vincent, «Les échelles de la vie quotidienne dans l'agglomération transfrontalière de Bâle: une analyse à travers le potentiel de mobilité», in: CONSIDÈRE Sylvie et PERRIN Thomas (éd.), *Frontières et représentations sociales: questions et perspectives méthodologiques*, Louvain-la-Neuve, Harmattan-Academia, 2017.
- DUBOIS Yann, KAUFMANN Vincent, MUNAFÒ Sébastien, TABBONE Loris et VILLENEUVE Dominic, «Modes de vie, logiques de choix modal et pratiques de mobilité à Strasbourg et dans le Bas-Rhin», Lausanne, EPFL-ADEUS, 2015.
- DUBOIS Yann et RAVALET Emmanuel, «La motilité à travers les espaces. Réflexions basées sur un potentiel de grande mobilité», in: KAUFMANN Vincent, RAVALET Emmanuel et DUPUIT Élodie (éd.), *Motilité et Mobilité: Mode d'emploi*, Neuchâtel, Alphil, 2015, p. 77-101.

- DUBOIS Yann, RAVALET Emmanuel, VINCENT-GESLIN Stéphanie et KAUFMANN Vincent, «Motility and High Mobility», in: VIRY Gil et KAUFMANN Vincent (ed.), *High Mobility in Europe*, Basingstoke, High Mobility in Europe, 2015, p. 101-128.
- DUBOIS Yann et RÉRAT Patrick, «Vivre la frontière: les pratiques spatiales transfrontalières dans l'Arc jurassien franco-suisse», *Belgeo* (1-2), 2012.
- DUBUISSON-QUELLIER Sophie et PLESSZ Marie, «La théorie des pratiques», *Sociologie* (N° 4, vol. 4), 2013.
- DUJARDIN Claire, «Effet de frontière et interaction spatiale», *L'Espace géographique* 4 (30), 2001, p. 307-320.
- DUMAS Marc et RUILLER Caroline, «Le télétravail: les risques d'un outil de gestion des frontières entre vie personnelle et vie professionnelle?», *Management & Avenir* 8 (74), 2014, p. 71-95.
- DUPUY Gabriel, *La dépendance automobile*, Paris, Anthropos, 1999.
- DURKHEIM Émile, «L'individualisme et les intellectuels», in: DURKHEIM Émile (éd.), *La Science sociale et l'action*, Paris, PUF, 1970.
- DURKHEIM Émile, *De la division du travail social*, Paris, PUF, 1967.
- EBY Lillian T. et RUSSELL Joyce E.A., «Predictors of Employee Willingness to Relocate for the Firm», *Journal of Vocational Behavior* 57 (1), 2000, p. 42-61.
- EDER SANDTNER Susanne et SANDTNER Martin, «Une identité régionale transfrontalière? La Regio TriRhena dans la prise de conscience de la population», *Revue géographique de l'Est* 42 (1-2), 2002.
- EDER Susanne et SANDTNER Martin, «Common Spirit in the Upper Rhine Valley?», in: HÄKLI J. et KAPLAND D.H. (ed.), *Learning from Europe? Borderlands in Social and Geographical Context.*, Lanham, Rowman & Littlefield Publishers Inc., 2002.
- EDER Susanne et SANDTNER Martin, «Staatsgrenzen in der TriRhena - Barriere oder Stimulus?», *RegioBasiliensis* 41 (1), 2000, p. 15-26.
- EHLERS Nicole, «The utopia of the binational city», *GeoJournal* 54 (1), 2001, p. 21-32.
- EHRENBERG Alain, *La fatigue d'être soi*, Paris, Odile Jacob, 1998.
- ELIAS Norbert, *La société des individus*, Paris, Fayard, 1991.
- ENAUX Christophe et GERBER Philippe, «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 & urbaine*, décembre (5), 2008, p. 725-752.
- EVANS David, «Beyond the Throwaway Society: Ordinary Domestic Practice and a Sociological Approach to Household Food Waste», *Sociology* 46 (1), 2012, p. 41-56.
- FARRINGTON John H., «The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography», *Journal of Transport Geography* 15 (5), 2007, p. 319-330.
- FÁTIMA AMANTE Maria DE, «Recovering the Paradox of the Border: Identity and (Un) familiarity Across the Portuguese-Spanish Border», *European Planning Studies* 21 (1), 2013, p. 24-41.
- FAURE Prisca, DUBOIS Yann, THÉVOZ Laurent et SCHULER Martin, «L'observation territoriale du Grand Genève. Bilan et perspectives», Genève, 2013.

- FISCHER Peter A. et MALMBERG Gunnar, «Settled People Don't Move: On Life Course and (Im-)Mobility in Sweden», *International Journal of Population Geography* 7 (5), 2001, p. 357-371.
- FLAMM Michael et KAUFMANN Vincent, «Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study», *Mobilities* 1 (2), 2006, p. 167-189.
- FLEISCHER Aliza et PIZAM Abraham, «Tourism constraints among Israeli seniors», *Annals of Tourism Research* 29 (1), 2002, p. 106-123.
- FLORIDA Richard, *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*, New York, Basic Books, 2004.
- FLÜCKIGER Yves et PERRIN Yves, «Pas de lien direct entre chômage et main-d'œuvre frontalière», *Panorama*, Genève, 2005.
- FOL Sylvie, *La mobilité des pauvres*, Paris, Belin, 2009.
- FOL Sylvie et GALLEZ Caroline, «Mobilité, accessibilité et équité: pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville», in: COLLOQUE INTERNATIONAL DU LABEX FUTURS URBAINS, *Enjeux interdisciplinaires émergents pour comprendre, projeter et fabriquer la ville de demain*, Marne-la-Vallée, 16-18 janvier 2013.
- FOUCHER Michel, *L'obsession des frontières*, Paris, Perrin, 2007.
- FREI A et AXHAUSEN Kay W., «Size and structure of social network geographies», *Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung* 439, Zurich, ETHZ, 2005.
- FREUNDENDAL-PEDERSEN Marylin, «Mobility, Motility and Freedom: the structural story as Analytical Tool for Understanding the Interconnection», *Swiss Journal of Sociology* 33 (1), 2007, p. 27-44.
- GALLEZ Caroline et KAUFMANN Vincent, «Aux racines de la mobilité en sciences sociales», in: FLONNEAU Matthieu et GUIGUENO Vincent (éd.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 41-55.
- GEENHUIZEN Marina VAN et RATTI Remigio, *Gaining Advantages from Open Borders. An active space approach to regional development*, Aldershot, Ashgate, 2001.
- GERBER Philippe, «Advancement in Conceptualizing Cross-Border Daily Mobility: the Benelux Context in the European Union», *EJTIR* 12 (2), 2012, p. 178-197.
- GIBSON James J., *The Ecological Approach to Visual Perception*, Boston, Houghton Mifflin, 1979.
- GIDDENS Anthony, *La constitution de la société. Éléments de la théorie de la structuration*, Paris, Presses universitaires de France, 1987.
- GIULIANI Maria, FERRARA Fiorenza et BARABOTTI Silvia, «One attachment or more?», in: MOSER Gabriel, POL Enric, BERNARD Yvonne, BONNES Mirilia, CORRALIZA José A. et GIULIANI Maria (ed.), *People, Places, and Sustainability*, Göttingen, Hogrefe & Huber, 2003, p. 111-122.
- GLICK SCHILLER Nina et SALAZAR Noel B., «Regimes of Mobility Across the Globe», *Journal of Ethnic and Migration Studies* 39 (2), 2013, p. 183-200.
- GLINOS Irene A., BAETEN Rita, HELBLE Matthias et MAARSE Hans, «A typology of cross-border patient mobility», *Health Place* 16 (6), 2010, p. 1145-55.
- GOBILLON Laurent, SELOD Harris et ZENOU Yves, «The Mechanisms of Spatial Mismatch», *Urban Studies* 44 (12), 2007, p. 2401-2428.

- GRAFMEYER Yves, «Mode de vie», in: AKOUN André et ANSART Pierre (éd.), *Dictionnaire de sociologie*, Paris, Le Robert et Le Seuil, 1999, p. 347-348.
- GRANOVETTER Mark, «La force des liens faibles», in: GRANOVETTER Mark (éd.), *Le marché autrement. Essais de Mark Granovetter*, Paris, Desclée de Brouwer, 2000.
- GRIEBEL Christine, «Grenzüberschreitende regionale Identität in der Regio TriRhena von Studierenden der Universitäten Basel, Freiburg im Breisgau und Mulhouse», *Geogr. Helv.* 65 (1), 2010, p. 15-23.
- GRIN François, «L'économie de la langue et de l'éducation dans la politique d'enseignement des langues», Strasbourg, Conseil de l'Europe, 2002.
- GRIN François, «English as economic value: facts and fallacies», *World Englishes* 20 (1), 2001, p. 65-78.
- GROOT Carola DE, MULDER Clara H., DAS Marjolijn et MANTING Dorien, «Life events and the gap between intention to move and actual mobility», *Environment and Planning A* 43, 2011, p. 48-66.
- GROOT Carola DE, MULDER Clara H. et MANTING Dorien, «Intentions to move and actual moving behaviour in the Netherlands», *Housing Studies* 26 (3), 2011, p. 307-328.
- GROUPE FRONTIÈRE, «La frontière, un objet spatial en mutation», *EspacesTemps.net*, 2004.
- GUEREÑO-OMIL Basagaitz, HANNAM Kevin et ALZUA-SORZABAL Aurkene, «Cross-border leisure mobility styles in the Basque Eurocity», *Leisure Studies*, 2013, p. 1-18.
- GUÉRIN-PACE France, «Sentiment d'appartenance et territoires identitaires», *L'Espace géographique* 4 (35), 2006, p. 298-308.
- GUICHONNET Paul et RAFFESTIN Claude, *Géographie des frontières*, Paris, Presses universitaires de France, 1974.
- GUO Chiquan, VASQUEZ-PARRAGA Arturo Z. et WANG Yongjian, «An exploratory study of motives for Mexican nationals to shop in the US: More than meets the eye», *Journal of Retailing and Consumer Services* 13 (5), 2006, p. 351-362.
- HÄGERSTRAND Torsten, «Space, time and human conditions», in: KARLQVIST Anders, LUNDQVIST Lars et SNICKARS Folke (ed.), *Dynamic allocation of urban space*, Farnborough, Saxon House, 1975.
- HALL Patrik, «Opportunities for Democracy in Cross-border Regions? Lessons from the Øresund Region», *Regional Studies* 42 (3), 2008, p. 423-435.
- HAM Marteen VAN et HOOIMEIJER Pieter, «Regional Differences in Spatial Flexibility: Long Commutes and Job Related Migration Intentions in the Netherlands», *Appl. Spatial Analysis* 2, 2009, p. 129-146.
- HAMEZ Grégory, *Pour une analyse géographique des espaces transfrontaliers: Contribution théorique et méthodologique*, Rouen, Université de Rouen, 2015.
- HAMEZ Grégory, «Approche multiscalaire de la nuptialité franco-belge», *Espace populations sociétés [En ligne]* 2, 2005.
- HAMMAN Philippe, *Les travailleurs frontaliers en Europe. Mobilités et mobilisations transnationales*, Paris, L'Harmattan, 2005.
- HAMMER Antje et SCHEINER Joachim, «Lebensstile, Wohnumfeld, Raum und Mobilität - Der Untersuchungsansatz von StadtLeben», in: BECKMANN Klaus J., HESSE Markus,

- HOLZ-RAU Christian et HUNECKE Marcel (Hrsg.), *StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung*, Wiesbaden, Verlag für Sozialwissenschaften, 2006, p. 15-30.
- HANNAM Kevin, SHELLER Mimi et URRY John, «Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings», *Mobilities* 1 (1), 2006, p. 1-22.
- HANSEN Niles, «Border regions: a critique of spatial theory and a European case study», *The Annals of Regional Science* 11 (1), 1977, p. 1-14.
- HANSON Susan, «Gender and mobility: new approaches for informing sustainability», *Gender, Place & Culture* 17 (1), 2010, p. 5-23.
- HARVEY David, *The Condition of Postmodernity. An Enquiry Into the Origins of Cultural Change*, Oxford, Blackwell, 1990.
- HELD David et MCGREW Anthony (ed.), *The global transformations reader: an introduction to the globalization debate*, Cambridge, Polity Press, 2003.
- HERZOG Lawrence, «Cross-national Urban Structure in the Era of Global Cities: The US-Mexico Transfrontier Metropolis», *Urban Studies* 28 (4), 1991, p. 519-533.
- HIDALGO M. Carmen et HERNANDEZ Bernardo, «Place Attachment: Conceptual and Empirical Questions», *Journal of Environmental Psychology* 21 (3), 2001, p. 273-281.
- HOUTUM Henk VAN, «The Mask of the Border», in: WASTL-WALTER Doris (ed.), *The Ashgate Research Companion to Border Studies*, Farnham, Ashgate, 2011, p. 49-61.
- HOUTUM Henk VAN, «European perspectives on borderlands», *Journal of Borderlands Studies* 15 (1), 2000, p. 56-83.
- HOUTUM Henk VAN et VELDE Martin VAN DER, «The power of cross-border labour and market immobility», *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografi* 95 (1), 2004, p. 100-107.
- HRADIL Stefan, *Soziale Ungleichheit in Deutschland*, Opladen, Leske+Budrich, 1999.
- HRADIL Stefan et SPELLERBERG Annette, «Lebensstile und soziale Ungleichheit», *Gesellschaft Wirtschaft Politik (GWP)* Heft 1, 2011, p. 51-62.
- JAIN Juliet et LYONS Glenn, «The gift of travel time», *Journal of Transport Geography* 16 (2), 2008, p. 81-89.
- JEMELIN Christophe et KAUFMANN Vincent, «Le maintien du tramway envers et contre tout: Politique des transports et démocratie directe à Bâle», *Flux* 2 (72-73), 2008, p. 92-107.
- JENSEN Ole B., «Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice», *Mobilities* 4 (1), 2009, p. 139-158.
- JENSEN Ole B., «‘Facework’, Flow and the City: Simmel, Goffman, and Mobility in the Contemporary City», *Mobilities* 1 (2), 2006, p. 143-165.
- JOHNSON Burke R., «Mixed methods research design and analysis with validity: A primer», University of South Alabama, Department of Professional Studies, 2014.
- JOHNSON Burke R. et CHRISTENSEN Larry B., *Educational research methods: Quantitative, qualitative, and mixed approaches*, Los Angeles, Sage, 2014.
- JUAN Salvador, *Les sentiers du quotidien: rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville*, Paris, L’Harmattan, 1997.

- KAIN John, «Housing segregation, negro employment, and metropolitan decentralization», *The Quarterly Journal of Economics* 82 (2), 1968, p. 175-197.
- KAMPSCHULTE Andrea, «Le commerce de détail en périphérie concurrence-t-il l'activité des centres-villes dans l'espace frontalier germano-suisse? Analyse comparée des cas de Bâle et Bad Säckingen», *Revue géographique de l'Est [En ligne]* 42 (1-2), 2002.
- KARLSSON Svante et LINDGREN Urban, «From Manufacturing to Retail: Cross-Border Shopping and Economic Restructuring in West Sweden», in: European Congress of the Regional Science Association International "Sustainable Regional Growth and Development in the Creative Knowledge Economy", 2010.
- KATZ-GERRO Tally, «Cross-National Cultural Consumption Research: Inspirations and Disillusions», in: RÖSSEL Jörg et OTTE Gunnar (Hrsg.), *Lebensstilforschung*, 51/2011, Wiesbaden, VS-Verlag für Sozialwissenschaften, 2011, p. 339-360.
- KAUFMANN Vincent, *Les paradoxes de la mobilité: bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques universitaires romandes, 2008.
- KAUFMANN Vincent, *Re-Thinking Mobility: Contemporary Sociology*, Farnham, Ashgate Publishing Company, 2002.
- KAUFMANN Vincent, «Mobilité et vie quotidienne: Synthèse et questions de recherche», *2001 Plus* 48, 1999.
- KAUFMANN Vincent et AUDIKANA Ander, *Mobilité et libre circulation en Europe. Un regard suisse*, Paris, Economica, 2017.
- KAUFMANN Vincent, BERGMAN Manfred Max et JOYE Dominique, «Motility: Mobility as a capital», *International Journal of Urban and Regional Research* 28 (4), 2004, p. 745-756.
- KAUFMANN Vincent, JEMELIN Christophe et GUIDEZ Jean-Marie, *Automobile et modes de vie urbains: quel degré de liberté?*, Paris, La Documentation française, 2001 (PREDIT).
- KAUFMANN Vincent, RAVALET Emmanuel et DUBOIS Yann, «Conclusion», in: KAUFMANN Vincent, RAVALET Emmanuel et DUPUIT Élodie (éd.), *Motilité et mobilité: Mode d'emploi*, Neuchâtel, Alphil, 2015, p. 235-241.
- KAUFMANN Vincent, RAVALET Emmanuel et DUPUIT Élodie (éd.), *Motilité et Mobilité: Mode d'emploi*, Neuchâtel, Alphil, 2015.
- KAUFMANN Vincent, SCHULER Martin, CREVOISIER Olivier et ROSSEL Pierre, *Mobilité et motilité. De l'intention à l'action*, Lausanne, EPFL, LaSUR, 2004.
- KAUFMANN Vincent, TABAKA Kamila, LOUVET Nicolas et GUIDEZ Jean-Marie, *Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête?*, Lyon, CERTU, 2010.
- KAUFMANN Vincent, VIRY Gil et WIDMER Eric, «Motility», in: SCHNEIDER Norbert F. et COLLET Béatrice (éd.), *Mobile Living Across Europe II, Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison*, Opladen & Farmington Hills, Barbara Budrich Publishers, 2010, p. 95-111.
- KAUFMANN Vincent et WIDMER Eric D., «Motility and family dynamics: Current issues and research agendas», *Zeitschrift für Familienforschung* 18. (1), 2006, p. 111-129.
- KAY Pandora L., WONG Emma et POLONSKY Michael Jay, «Marketing cultural attractions: understanding non-attendance and visitation barriers», *Marketing Intelligence & Planning* 27 (6), 2009, p. 833-854.

- KELLERMAN Aharon, «Potential Mobilities», *Mobilities* 7 (1), 2012, p. 171-183.
- KELLERMAN Aharon, *Personal Mobilities*, Oxon, 2006.
- KEMPENEERS Pierre et FLÜCKIGER Yves, «Immigration, libre circulation des personnes et marché de l'emploi», Genève, Observatoire universitaire de l'emploi, 2012.
- KENYON Susan, LYONS Glenn et RAFFERTY Jackie, «Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility», *Journal of Transport Geography* 10, 2002, p. 207-219.
- KESSELRING Sven, «Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world», *Environment and Planning A* 38, 2006, p. 269-279.
- KING Russell et RUIZ-GELICES Enric, «International student migration and the European 'Year Abroad': effects on European identity and subsequent migration behaviour», *International Journal of Population Geography* 9 (3), 2003, p. 229-252.
- KITAMURA Ryuichi, «Life-style and travel demand», *Transportation* 36 (6), 2009, p. 679-710.
- KLATT Martin, «(Un)Familiarity? Labor Related Cross-Border Mobility in Sønderjylland/Schleswig Since Denmark Joined the EC in 1973», *Journal of Borderlands Studies* 29 (3), 2014, p. 353-373.
- KLINGER Thomas et LANZENDORF Martin, «Moving between mobility cultures: what affects the travel behavior of new residents?», *Transportation*, 2015, p. 1-29.
- KOHEN Marcel G., «Is the notion of territorial sovereignty obsolete?», in: PRATT Martin et BROWN Janet A. (ed.), *Borderlands under stress*, London, Kluwer Law International LTD, 2000, p. 35-47.
- KORSU Emre, MASSOT Marie-Hélène et ORFEUIL Jean-Pierre, *La ville cohérente. Penser autrement la proximité*, Paris, La Documentation française, 2012.
- KRIZEK Kevin et WADDELL Paul, «Analysis of Lifestyle Choices: Neighborhood Type, Travel Patterns, and Activity Participation», *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1807, 2002, p. 119-128.
- LAHIRE Bernard, *L'Homme pluriel*, Paris, Nathan, 1998.
- LAMONT Deborah, KENYON Susan et LYONS Glenn, «Dyslexia and mobility-related social exclusion: the role of travel information provision», *Journal of Transport Geography* 26, 2013, p. 147-157.
- LAMONT Michèle et MOLNÁR Virág, «The study of boundaries in the social sciences», *Annual Review of Sociology* 28 (1), 2002, p. 167-195.
- LANZENDORF Martin, «Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour», in: 10th International Conference on Travel Behaviour Research, 2003.
- LANZENDORF Martin, «Mobility Styles and Travel Behavior: Application of a Lifestyle Approach to Leisure Travel», *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1807, 2002, p. 163-173.
- LAU Ho-fuk, SIN Leo Yat-ming et CHAN Kelvin Kin-cheung, «Chinese Cross-Border Shopping: An Empirical Study», *Journal of Hospitality & Tourism Research* 29 (1), 2005, p. 110-133.
- LAURIER Eric, «Doing Office Work on the Motorway», *Theory, Culture & Society* 21 (4-5), 2004, p. 261-277.

- LAW Robin, «Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility», *Progress in Human Geography* 23 (4), 1999, p. 567-588.
- LE BRETON Éric, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, 2005.
- LE BRETON Éric, «Exclusion et immobilité: la figure de l'insulaire», in: ORFEUIL Jean-Pierre (éd.), *Transports, pauvretés, exclusions: pouvoir bouger pour s'en sortir*, Paris, Éditions de l'Aube, 2004, p. 49-73.
- LEAL Andrés, LÓPEZ-LABORDA Julio et RODRIGO Fernando, «Cross-Border Shopping: A Survey», *International Advances in Economic Research* 16 (2), 2010, p. 135-148.
- LEBRUN Kevin et HUBERT Michel, «Motilité, accessibilité des quartiers et planification urbaine», in: KAUFMANN Vincent, RAVALET Emmanuel et DUPUIT Élodie (éd.), *Motilité et Mobilité: Mode d'emploi*, Neuchâtel, Alphil, 2015, p. 137-156.
- LEECH Nancy L., «Writing Mixed Research Reports», *American Behavioral Scientist* 56 (6), 2012, p. 866-881.
- LEEUW Edith DE et HOX Joop, «Mixing Data Collection Methods: Lessons from Social Survey Research», in: BERGMAN Manfred Max (ed.), *Advances in Mixed Methods Research*, Londres, Sage, 2008, p. 138-149.
- LEFÈVRE Henri, *Critique de la vie quotidienne*, Paris, L'Arche, 1977.
- LELOUP Fabienne et MOYART Laurence, «La région frontalière: vers quels nouveaux modes de développement et de gouvernance», in: AMILHAT-SZARY Anne-Laure et FOURNY Marie-Christine (éd.), *Après les frontières, avec la frontière: Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2006, p. 38-54.
- LÉVY Jacques, «Les essences du mouvement», in: ALLEMAND Sylvain, ASCHER François et LÉVY Jacques (éd.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin, 2004.
- LÉVY Jacques, «Capital spatial», in: LÉVY Jacques et LUSSAULT Michel (éd.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003.
- LÉVY Jacques, «Les nouveaux espaces de la mobilité», in: BONNET Michel et DESJEUX Dominique (éd.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, Presses universitaires de France, 2000, p. 155-170.
- LÉVY Jacques, *L'espace légitime. Sur la dimension géographique de la fonction politique*, Paris, Presses de la fondation nationale des sciences politiques, 1994.
- LEVY René, JOYE Dominique, GUYE Olivier et KAUFMANN Vincent, *Tous égaux? de la stratification aux représentations*, Zurich, Seismo, 1997.
- LEWICKA Maria, «Place attachment: How far have we come in the last 40 years?», *Journal of Environmental Psychology* 31 (3), 2011, p. 207-230.
- LIN Hong-Zhi, LO Hing-Po et CHEN Xiao-Jian, «Lifestyle classifications with and without activity-travel patterns», *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 43 (6), 2009, p. 626-638.
- LINE Tilly, JAIN Juliet et LYONS Glenn, «The role of ICTs in everyday mobile lives», *Journal of Transport Geography* 19 (6), 2011, p. 1490-1499.

- LORD Sébastien, «Le choix de vieillir à domicile: l'inévitable adaptation des modes de vie. Évolution de la mobilité quotidienne d'un groupe d'ânés de banlieue pavillonnaire», *Retraite et Société* 1 (60), 2011, p. 197-213.
- LORD Sébastien et GERBER Philippe, «Métropolisation et mobilité résidentielle au Luxembourg: La frontière, catalyseur de périurbanisation et de polarisation sociale?», LISER Working Paper Series, (28), 2010.
- LOW Setha M. et ALTMAN Irwin, «Place Attachment», in: ALTMAN Irwin et LOW Setha M. (ed.), *Place Attachment*, New York, Plenum Press, 1992, p. 1-12.
- LU Max, «Do People Move When They Say They Will? Inconsistencies in Individual Migration Behavior», *Population and Environment* 20 (5), 1999, p. 467-488.
- LUCAS Karen, «Transport and social exclusion: Where are we now?», *Transport Policy* 20, 2012, p. 105-113.
- LUCAS Karen, «Mobilité et pauvreté: le diagnostic au Royaume-Uni», in: ORFEUIL Jean-Pierre (éd.), *Transports, pauvretés, exclusions: pouvoir bouger pour s'en sortir*, Paris, Éditions de l'Aube, 2004, p. 75-98.
- MACIAS Marie-Carmen, «Jeux et enjeux d'une mobilité transfrontalière à contre-courant à la frontière Mexique-États-Unis», *Transcontinentales* (8/9), 2010.
- MADGE Clare, «Public Parks and the Geography of Fear», *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 88 (3), 1997, p. 237-250.
- MAKSIM Hanja, *Potentiels de mobilité et inégalités sociales: La matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France*, Lausanne, EPFL, 2011.
- MANDERSCHIED Katharina et BERGMAN Manfred Max, «Spatial patterns and social inequality in Switzerland?: modern or post-modern?», in: PFLIEGER Géraldine, PATTARONI Luca, JEMELIN Christophe et KAUFMANN Vincent (ed.), *The social fabric of the networked city*, London, Routledge, 2008, p. 41-65.
- MARTINEZ Oscar J., «The dynamics of border interaction», in: SCHOFIELD C. (ed.), *World Boundaries, Global Boundaries Vol. 1*, London, Routledge, 2005, p. 1-15.
- MARTINEZ Oscar J., *Border People: Life and Society in the U.S.-Mexico Borderlands*, Tucson, University of Arizona Press, 1994.
- MARTUCCELLI Danilo et SINGLY François DE, *Les sociologies de l'individu*, Paris, Armand Colin, 2009.
- MASSEY Doreen, «Geographies of Responsibility», *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography* 86 (1), 2004, p. 5-18.
- MATTHEY Michel et SCHULER Martin, *Aménager le territoire. La gestion d'un bien commun*, Lausanne, PPUR, 2017.
- McKERCHER Bob, «Non-travel by Hong Kong residents», *International Journal of Tourism Research* 11 (6), 2009, p. 507-519.
- MICHNA Rudolf, «Südliches Oberrheingebiet – eine grenzüberschreitender Lebensraum? Zur transnationalen Freizeitmobilität zwischen Baden und dem Elsass», *Europa Regional* 14 (1), 2006, p. 80-91.
- MINGHI Julian, «Changing Geographies of Scale and Hierarchy in European Borderlands», in: HÄKLI Jouni et KAPLAND David H. (ed.), *Learning from Europe? Borderlands in Social and Geographical Context*, Lanham, Rowman & Littlefield Publishers Inc., 2002, p. 34-49.

- MOINE Alexandre, «Les migrations à la frontière jurassienne franco-suisse : bassins de vie et bassins d'emplois transfrontaliers», *Revue géographique de l'Est [En ligne]* 39 (4), 1999.
- MOK Diana, WELLMAN Barry et CARRASCO Juan, «Does Distance Matter in the Age of the Internet?», *Urban Studies* 47 (13), 2010, p. 2747-2783.
- MOKHTARIAN Patricia L., COLLANTES Gustavo O. et GERTZ Carsten, «Telecommuting, Residential Location, and Commute-Distance Traveled: Evidence from State of California Employees», *Environment and Planning A* 36 (10), 2004, p. 1877-1897.
- MOKHTARIAN Patricia Lyon, «Defining telecommuting», *Transportation research record* 1305, 1991, p. 273-281.
- MOLINSKY Andrew, «Cross-cultural code-switching: the psychological challenges of adapting behavior in foreign cultural interactions», *Academy of Management Review* 32 (2), 2007, p. 622-640.
- MORÉ Inigo, *The Borders of Inequality*, Tucson, The University of Arizona Press, 2011.
- MOTTE-BAUMVOL Benjamin, «La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services: Le cas de la grande couronne francilienne», *Revue d'économie régionale & urbaine*, décembre (5), 2007, p. 897-919.
- MÜLLER Hans-Peter, *Sozialstruktur und Lebensstile. Der neuen theoretische Diskurs über soziale Ungleichheit*, Frankfurt am Main, Suhrkamp, 1992.
- MUNAFÒ Sébastien, *Cadres de vie, modes de vie et mobilités de loisirs: les vertus de la ville compacte remises en cause ?*, Lausanne, EPFL, 2015.
- MUNAFÒ Sébastien, KAUFMANN Vincent, CHRISTIE Derek, VINCENT-GESLIN Stéphanie et RAVALET Emmanuel, «Dispositions et usages de l'automobile et des transports publics entre 1994 et 2011 : Analyses des cas de Berne, Genève et Lausanne», *Revue d'économie régionale & urbaine* 5, 2015, p. 753-781.
- MURIA Magali et CHÁVEZ Sergio, «Shopping and Working in the Borderlands: Enforcement, Surveillance and Marketing in Tijuana, Mexico», *Surveillance & Society* 8 (3), 2011, p. 355-373.
- NÆSS Petter, «Residential location affects travel behavior—but how and why?: The case of Copenhagen Metropolitan Area», *Progress in Planning* 63 (2), 2005, p. 165-257.
- NELLES Jen et WALTHER Olivier, «Changing European borders: from separation to interface? An introduction», *Articulo - Journal of Urban Research [Online]* 6, 2013.
- NEUMAYER Eric, «Unequal access to foreign spaces: how states use visa restrictions to regulate mobility in a globalized world», *Transactions of the Institute of British Geographers* 31 (1), 2006, p. 72-84.
- NEWMAN David, «Contemporary Research Agendas in Border Studies: An Overview», in: WASTL-WALTER Doris (ed.), *The Ashgate Research Companion to Border Studies*, Farnham, Ashgate, 2011, p. 33-48.
- NEWMAN David, «The lines that continue to separate us: borders in our "borderless" world», *Progress in Human Geography* 30 (2), 2006, p. 143-161.
- NEWMAN David et PAASI Anssi, «Fences and neighbours in the postmodern world: boundary narratives in political geography», *Progress in Human Geography* 22 (2), 1998, p. 186-207.
- NEWMAN Peter et KENWORTHY Jeffrey, *Cities and automobile dependence: an international sourcebook*, Aldershot, Gower Technical, 1989.

- NICOL Heather, «Building Borders the Hard Way: Enforcing North American Security Post 9/11», in: WASTL-WALTER Doris (ed.), *The Ashgate Research Companion to Border Studies*, Farnham, Ashgate, 2011, p. 263-282.
- NOGUES Laurence, «Mobile pour s'insérer ou s'insérer pour être mobile ? De l'accompagnement au risque d'injonction?», in: KAUFMANN Vincent, RAVALET Emmanuel et DUPUIT Élodie (éd.), *Motilité et Mobilité: Mode d'emploi*, Neuchâtel, Alphil, 2015, p. 43-60.
- NORDBAKKE Susanne, «Capabilities for mobility among urban older women: barriers, strategies and options», *Journal of Transport Geography* 26, 2013, p. 166-174.
- NYAUPANE Gyan P., MORAIS Duarte B. et GRAEFE Alan R., «Nature Tourism Constraints: A Cross-Activity Comparison», *Annals of Tourism Research* 31 (3), 2004, p. 540-555.
- O'BRIEN Richard, *Global financial integration: the end of geography*, Londres, Royal Institute of International Affairs, 1992.
- O'DOWD Liam, «The Changing Significance of European Borders», *Regional & Federal Studies* 12 (4), 2002, p. 13-36.
- OFFNER Jean-Marc et PUMAIN Denise, *Réseaux et territoires*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 1996.
- OHMAE Kenichi, *The borderless world. Power and strategy in the interlinked economy*, London, Collins, 1990.
- OHNMACHT Timo, GÖTZ Konrad et SCHAD Helmut, «Leisure mobility styles in Swiss conurbations: construction and empirical analysis», *Transportation* 36 (2), 2009, p. 243-265.
- OHNMACHT Timo, MAKSIM Hanja et BERGMAN Manfred Max (ed.), *Mobilities and Inequality*, Farnham, Ashgate, 2009.
- OLIVEIRA Tito Carlos Machado DE, «Frontières en Amérique latine: réflexions méthodologiques», *Espaces et sociétés* 3 (138), 2009, p. 19-33.
- ORFEUIL Jean-Pierre, *Transports, pauvretés, exclusions: pouvoir bouger pour s'en sortir*, Paris, Éditions de l'Aube, 2004.
- OTTE Gunnar, *Sozialstrukturanalysen mit Lebensstilen. Eine Studie zur theoretischen und methodischen Neuorientierung der Lebensstilforschung*, Wiesbaden, Verlag für Sozialwissenschaften, 2004.
- PAASI Anssi, «Generations and the 'Development' of Border Studies», *Geopolitics* 10 (4), 2005, p. 663-671.
- PAASI Anssi, «The changing discourses on political boundaries: mapping the backgrounds, contexts and contents», in: HOUTUM Henk VAN, KRAMSCH O. et ZIERHOFER W. (ed.), *Bordering Space*, Aldershot, Ashgate, 2005, p. 17-31.
- PAASI Anssi, «Region and place: regional identity in question», *Progress in Human Geography* 27, 2003, p. 475-485.
- PAASI Anssi, *Territories, boundaries, and consciousness: The changing geographies of the Finnish-Russian boundary*, New York, J. Wiley & Sons, 1996.
- PAASI Anssi et PROKKOLA Eeva-Kaisa, «Territorial Dynamics, Cross-border Work and Everyday Life in the Finnish-Swedish Border Area», *Space and Polity* 12 (1), 2008, p. 13-29.
- PAIN Rachel H., «Social Geographies of Women's Fear of Crime», *Transactions of the Institute of British Geographers*, 1997.

- PEARCE Philip L. et FOSTER Faith, «A “University of Travel”: Backpacker learning», *Tourism Management* 28 (5), 2007, p. 1285-1298.
- PELLIZZARI Michele, LUZZI Giovanni Ferro et NEACSU Sabina, «La contribution des actifs transfrontaliers à l'économie de l'Espace lémanique. Rapport à l'intention du Conseil du Léman», Université de Genève, Laboratoire d'économie appliquée, 2016.
- PETERS Peter, KLOPPENBURG Sanneke et WYATT Sally, «Co-ordinating Passages: Understanding the Resources Needed for Everyday Mobility», *Mobilities* 5 (3), 2010, p. 349-368.
- PIRON Francis, «International outshopping and ethnocentrism», *European Journal of Marketing* 36 (1/2), 2002, p. 189-210.
- PRECIADO Paulina, SNIJDERS Tom A.B., BURK William J., STATTIN Hakan et KERR Margaret, «Does proximity matter? Distance dependence of adolescent friendships», *Social Networks* 34 (1), 2012, p. 18-31.
- RAFFESTIN Claude, «Éléments pour une théorie de la frontière», *Diogenes* 34 (134), 1986, p. 3-21.
- RAPOPORT Amos, «Theory, Culture and Housing», *Housing, Theory and Society* 17 (4), 2000, p. 145-165.
- RATTI Remigio, *Théorie du développement des régions-frontières*, Fribourg, Centre de recherches en économie de l'espace de l'Université de Fribourg, 1991.
- RAVALET Emmanuel, VINCENT-GESLIN Stéphanie et DUBOIS Yann, «Job-related “high mobility” in times of economic crisis: Analysis from four European countries», *Journal of Urban Affairs*, 2016, p. 1-18.
- RAVALET Emmanuel, VINCENT-GESLIN Stéphanie, KAUFMANN Vincent, VIRY Gil et DUBOIS Yann, *Grandes mobilités liées au travail. Perspective européenne*, Paris, Economica, 2015.
- REITEL Bernard, «Border Temporality and Space Integration in the European Transborder Agglomeration of Basel», *Journal of Borderlands Studies* 28 (2), 2013, p. 239-256.
- REITEL Bernard, «Les agglomérations transfrontalières des systèmes urbains en voie d'intégration?: les espaces urbains de la “frontière” du territoire français», *Geographica Helvetica* 62, 2007, p. 5-15.
- REITEL Bernard, «Asymétrie des formes et différentiels morphologiques dans l'agglomération transfrontalière de Bâle: des propriétés de ville-frontière?», in: REITEL Bernard, ZANDER Patricia, PIERMAY Jean-Luc et RENARD Jean-Pierre (éd.), *Villes et Frontières*, Paris, Anthropos, 2002, p. 84-98.
- RÉRAT Patrick, «Le retour des villes. Les phénomènes de déprise et de reprise démographiques dans les villes suisses», *Espace populations sociétés [En ligne]* 2015/3-2016/1, 2016.
- RÉRAT Patrick, «Motivations résidentielles et pratiques de mobilité des classes moyennes supérieures dans les villes suisses», *Espaces et sociétés* (164-165), 2016, p. 159-178.
- RÉRAT Patrick, MOINE Alexandre, GERTSCH Kevin et SIGNORET Philippe, «La mobilité résidentielle transfrontalière», in: RÉRAT Patrick et WASTL-WALTER Doris (éd.), *Mobilités et développement transfrontalier*, vol. 4, Neuchâtel, Alphil, 2011, p. 153-168.
- RIETVELD Piet, «Barrier Effects of Borders: Implications for Border-Crossing Infrastructures», *EJTIR* 12 (2), 2012, p. 150-166.

- RIFKIN Jeremy, *L'âge de l'accès : la révolution de la nouvelle économie*, Paris, La Découverte, 2000.
- ROHNER Jürg, «Die Grenzgängerströme aus Elsass und Baden nach Basel-Stadt und Basel-Landschaft 1965-1971», *Geogr. Helv.* 27 (4), 1999, p. 179-183.
- ROSA Hartmut, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010.
- RÖSSEL Jörg et OTTE Gunnar, *Lebensstilforschung*, 51/2011, Wiesbaden, VS-Verlag für Sozialwissenschaften, 2011.
- RUMFORD Chris, «Towards a Multiperspectival Study of Borders», *Geopolitics* 17 (4), 2012, p. 887-902.
- RUMFORD Chris, «Theorizing Borders», *European Journal of Social Theory* 9 (2), 2006, p. 155-169.
- SCANNELL Leila et GIFFORD Robert, «Defining place attachment: A tripartite organizing framework», *Journal of Environmental Psychology* 30 (1), 2010, p. 1-10.
- SCARINCI Janice et PEARCE Philip, «The perceived influence of travel experiences on learning generic skills», *Tourism Management* 33 (2), 2012, p. 380-386.
- SCHEINER Joachim, «Mobility biographies: Elements of a biographical theory of travel demand», *Erdkunde* 61, 2007, p. 161-173.
- SCHEINER Joachim, «Does the car make elderly people happy and mobile? Settlement structures, car availability and leisure mobility of the elderly», *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 6 (2), 2006, p. 151-172.
- SCHEINER Joachim et KASPER Birgit, «Modes de vie, choix de l'emplacement de l'habitation et déplacements quotidiens», *Revue internationale des sciences sociales* 176 (2), 2003, p. 355-369.
- SCHNEIDER Norbert F., LIMMER Ruth et RUCKDESCHER Kerstin, *Mobil, flexible, gebunden. Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft*, Frankfurt am Main, Campus, 2002.
- SCHNEIDER Norbert F. et MEIL Gerardo (ed.), *Mobile living across Europe I, Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries*, Leverkusen Opladen, Barbara Budrich, 2008.
- SCHNEIDER-SLIWA Rita, ERISMANN Claudia, SAALFRANK Claudia, GRIEBEL Christine, REITEL Bernard et SCHRÖDER Ernst-Jürgen, «Regionale Identität in der Regio TriRhena», *Basler Stadt- und Regionalforschung* 32, Bâle, Geographisches Institut der Universität Basel, 2009.
- SCHULER Martin, «Le frontiere e le relazioni transfrontaliere elvetiche», in: *Vivere e capire le frontiere in Svizzera*, Arnabdi Dadò Editore, 2014, p. 147-170.
- SCHULER Martin, DESSEMONTET Pierre, JEMELIN Christophe, JARNE Alain, PASCHE Natacha et HAUG Werner, *Atlas des mutations spatiales de la Suisse*, Verlag Neue Zürcher Zeitung, Zürich, 2007.
- SCHULZE Gerhard, *Die Erlebnisgesellschaft. Kulturosoziologie der Gegenwart*, Frankfurt am Main, Campus, 1992.
- SCHÜTZ Alfred, «Sens commun et Interprétation scientifique de l'action humaine», in: SCHÜTZ Alfred (éd.), *Le Chercheur et le Quotidien*, Paris, Méridiens-Klincksieck, 1987.
- SCHWANEN Tim et MOKHTARIAN Patricia L., «What affects commute mode choice: neighborhood physical structure or preferences toward neighborhoods?», *Journal of Transport Geography* 13 (1), 2005, p. 83-99.

- SCHWARTZ Shalom H., «Les valeurs de base de la personne : Théorie, mesures et applications», *Revue française de sociologie* 4 (47), 2006, p. 929-968.
- SHELLER Mimi et URRY John, «The new mobilities paradigm», *Environment and Planning A* 38 (2), 2006, p. 207-226.
- SHIMP Terence A. et SHARMA Subhash, «Consumer Ethnocentrism: Construction and Validation of the CETSCALE», *Journal of Marketing Research* 24 (3), 1987, p. 280-289.
- SHOVE Elizabeth, «Beyond the ABC: Climate Change Policy and Theories of Social Change», *Environment and Planning A* 42 (6), 2010, p. 1273-1285.
- SIMMEL Georg, «Les grandes villes et la vie de l'esprit», in: *Philosophies de la modernité*, Paris, Payot, 1989, p. 233-252.
- SÖDERSTRÖM Ola et CROT Laurence, «The Mobile Constitution of Society: Rethinking the Mobility-Society Nexus», *Working Paper, MAPS-MOVE*, 2010.
- SOHN Christophe, «The Border as a Resource in the Global Urban Space: A Contribution to the Cross-Border Metropolis Hypothesis», *International Journal of Urban and Regional Research* 38 (5), 2013, p. 1697-1711.
- SOHN Christophe, «La frontière comme ressource dans l'espace urbain globalisé. Une contribution à l'hypothèse de la métropole transfrontalière», Luxembourg, CEPS Instead, 2012.
- SOHN Christophe, REITEL Bernard et WALTHER Olivier, «Cross-border metropolitan integration in Europe: the case of Luxembourg, Basel, and Geneva», *Environment and Planning C: Government and Policy* 27, 2009, p. 922-939.
- SPELLERBERG Annette, «Kultur in der Stadt – Autopfleger auf dem Land? Eine Analyse sozialräumlicher Differenzierungen des Freizeitverhaltens auf Basis des SOEP 1998-2008», in: RÖSSEL Jörg et OTTE Gunnar (Hrsg.), *Lebensstilforschung. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 51, Köln, 2011, p. 316-338.
- SPELLERBERG Annette, *Soziale Differenzierung durch Lebensstile: eine empirische Untersuchung zur Lebensqualität in West- und Ostdeutschland*, Berlin, Ed. Sigma, 1996.
- SPIERINGS Bas et VELDE Martin VAN DER, «Cross-Border Differences and Unfamiliarity: Shopping Mobility in the Dutch-German Rhine-Waal Euroregion», *European Planning Studies* 21 (1), 2013, p. 5-23.
- STEG Linda, «Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use», *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 39 (2-3), 2005, p. 147-162.
- STRÜVER Anke, «Spheres of transnationalism within the European union: On open doors, thresholds and drawbridges along the Dutch-German border», *Journal of Ethnic and Migration Studies* 31 (2), 2005, p. 323-343.
- SULLIVAN Pauline, BONN Mark A., BHARDWAJ Vertica et DUPONT Ann, «Mexican national cross-border shopping: Exploration of retail tourism», *Journal of Retailing and Consumer Services* 19 (6), 2012, p. 596-604.
- SZYTIŃSKI Bianca B., «Shopping for Differences: Mental and Physical Borders in the German-Polish Borderlands», in: VAN DER VELDE Martin et VAN NAERSSSEN Tom (ed.), *Mobility and Migration Choices: Thresholds to Crossing Borders*, Oxon, Routledge, 2016, p. 17-28.
- TABBONE Lorris, RAVALET Emmanuel, DURAND-DAUBIN Mathieu, KAUFMANN Vincent et CAYLAN Jean-Marie, *Spatial location of activities and energy consumption of households in*

- France. *Demand 2016, What energy is for: the making and dynamics of demand*, Lancaster, 2016.
- TARRIUS Alain, *Les nouveaux cosmopolitismes: mobilités, identités, territoires*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2000.
- TASHAKKORI Abbas et TEDDLIE Charles, «Quality of Inference in Mixed Methods Research: Calling for an Integrative Framework», in: BERGMAN Manfred Max (ed.), *Advances in Mixed Methods Research*, Londres, Sage, 2008, p. 101-119.
- TASKIN Laurent et SCHOTS Marie, «Flexibilité du temps de travail et relation d'emploi», *Économies et Sociétés, Série Socio-Économie du travail* 26, 2005, p. 1471-1501.
- TAYLOR Brian, «Spatial Mismatch or Automobile Mismatch? An Examination of Race, Residence and Commuting in US Metropolitan Areas», *Urban Studies* 32 (9), 1995, p. 1453-1473.
- THÉVENOT Laurent, *L'Action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement*, Paris, La Découverte, 2006.
- THØGGERSEN John, «Understanding repetitive travel mode choices in a stable context: A panel study approach», *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 40 (8), 2006, p. 621-638.
- THOMAS Marie-Paule, *Urbanisme et modes de vie. Enquête sur les choix résidentiels des familles en Suisse*, Neuchâtel, Alphil, 2013.
- THOMAS Marie-Paule, ADLY Hossam, PATTARONI Luca, KAUFMANN Vincent et GALLOUX Simon, «Choix résidentiels et modes de vie dans l'agglomération franco-valdo-genevoise», *Cahier du Grand Genève*, Grand Genève, 2011.
- THOMAS Marie-Paule et PATTARONI Luca, «Choix résidentiels et différenciation des modes de vie des familles de classes moyennes en Suisse», *Espaces et sociétés, L'espace des classes moyennes* 148-149, 2012, p. 111-127.
- TIMOTHY Dallen J., «Political boundaries and tourism: borders as tourist attractions», *Tourism Management* 16 (7), 1995, p. 525-532.
- TIMOTHY Dallen J. et BUTLER Richard J., «Cross-Border shopping. A North American Perspective», *Annals of Tourism Research* 22 (1), 1995, p. 16-34.
- TÖNNIES Ferdinand, *Communauté et société. Catégories fondamentales de la sociologie pure*, Paris, Retz, 1977.
- TREMBLAY Diane-Gabrielle, PAQUET Renaud et NAJEM Elmoustapha, «Telework: a way to balance work and family or an increase in work-family conflict?», *Canadian Journal of Communication* 31 (3), 2006, p. 715-731.
- TUAN Yi-Fu, *Espace et lieu. La perspective de l'expérience*, Gollion, Infolio, 2006.
- URRY John, *Mobilities*, London, Polity, 2007.
- URRY John, «Social Inequalities in Network Capital», *Swiss Journal of Sociology* 33 (1), 2007, p. 9-26.
- URRY John, *Sociologie des mobilités: une nouvelle frontière pour la sociologie?*, Paris, Armand Colin, 2005.
- VALETTE-FLORENCE Pierre, *Les styles de vie. Bilan critique et perspectives*, Paris, Nathan, 1994.

- VAN ACKER Veronique, MOKHTARIAN Patricia L. et WITLOX Frank, «Car availability explained by the structural relationships between lifestyles, residential location, and underlying residential and travel attitudes», *Transport Policy* 35, 2014, p. 88-99.
- VAN ACKER Veronique et WITLOX Frank, «Introducing the lifestyle concept in travel behaviour research», in: *Proceedings of the BIVÉC-GIBET Transport Research Day*, 2009, p. 707-725.
- VAN WEE Bert, HOLWERDA Hans et BAREN Rick van, «Preferences for Modes, Residential Location and Travel Behaviour: the Relevance for Land-Use Impacts on Mobility», *EJTIR* 2 (3/4), 2002, p. 305-316.
- VÉLASCO-GRACIET Hélène, «Les jeux de la frontière franco-espagnole au Pays basque dans le contexte européen», *Espace populations sociétés [en ligne]* 2005 (2), 2005.
- VERTOVEC Steven, «Cosmopolitanism in attitude, practice and competence», *MMG Working Paper*, 2009.
- VIGANI Aurelio, «Transports, frontière et développement territorial de la Regio Insubrica», *Géo-Regards* 4, 2011, p. 95-11.
- VIGNAL Cécile, «Injonctions à la mobilité, arbitrages résidentiels et délocalisation de l'emploi», *Cahiers internationaux de sociologie* 1 (118), 2005, p. 101-117.
- VIGNES Maguelone, «La motilité dans les soins», in: KAUFMANN Vincent, RAVALET Emmanuel et DUPUIT Élodie (éd.), *Motilité et Mobilité: Mode d'emploi*, Neuchâtel, Alphil, 2015, p. 61-76.
- VILHELMSON Bertil, «Daily mobility and the use of time for different activities. The case of Sweden», *GeoJournal* 48, 1999, p. 177-185.
- VINCENT-GESLIN Stéphanie, «Être mobile pour (mieux) exister socialement? Réflexion autour du couple déplacement/mobilité», in: LORD Sébastien, NEGRON-POBLETE Paula et TORRES Juan (éd.), *Mobilité et exclusion, quelles relations?*, Laval, Presses de l'Université Laval, 2015, p. 253-280.
- VINCENT-GESLIN Stéphanie et RAVALET Emmanuel, «Socialisation to High Mobility?», in: VIRY Gil et KAUFMANN Vincent (ed.), *High Mobility in Europe: Work and Personal Life*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2015, p. 59-82.
- VINCENT-GESLIN Stéphanie et RAVALET Emmanuel, «Travel time use and place attachment among highly mobile people», in: VIRY Gil et KAUFMANN Vincent (ed.), *High Mobility in Europe*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2015, p. 180-208.
- VIRY Gil, «Residential mobility and the spatial dispersion of personal networks: Effects on social support», *Social Networks* 34 (1), 2012, p. 59-72.
- VIRY Gil, RAVALET Emmanuel et KAUFMANN Vincent, «High Mobility in Europe: An Overview», in: VIRY Gil et KAUFMANN Vincent (ed.), *High Mobility in Europe - Work and Personal Life*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2015, p. 29-58.
- WACKERMANN Gabriel, *Les frontières dans un monde en mouvement*, Paris, Éditions Ellipses, 2003.
- WAIBEL Stine, RÜGER Heiko et ETE Andreas, «Verstärkt oder reduziert internationale Bildungsmobilität soziale Ungleichheiten?», in: *38. Kongress der deutschen Gesellschaft für Soziologie*, Bamberg, 2016.
- WALLMAN Sandra, «The Boundaries of "Race": Processes of Ethnicity in England», *Man, New Series* 13 (2), 1978, p. 200-217.

- WALTHER Olivier et REITEL Bernard, «Cross-border Policy Networks in the Basel Region: The Effect of National Borders and Brokerage Roles», *Space and Polity* 17 (2), 2013, p. 217-236.
- WANG Donggen, «Hong Kongers' cross-border consumption and shopping in Shenzhen: patterns and motivations», *Journal of Retailing and Consumer Services* 11 (3), 2004, p. 149-159.
- WARDE Alan, «Consumption and Theories of Practice», *Journal of Consumer Culture* 5 (2), 01.07.2005, p. 131-153.
- WASTL-WALTER Doris, «Introduction», in: WASTL-WALTER Doris (ed.), *The Ashgate Research Companion to Border Studies*, Farnham, Ashgate, 2011, p. 1-10.
- WASTL-WALTER Doris, «Borderlands», in: KITCHIN R. et Thrift N. (ed.), *International Encyclopedia of Human Geography*, Volume 1, Oxford, Elsevier, 2009, p. 332-339.
- WIDMER Eric, «Who are my family members? Bridging and bonding social capital in family configurations», *Journal of Social and Personal Relationships* 23 (6), 2006, p. 979-998.
- WIEL Marc, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Sprimont, Mardaga, 1999.
- WILLE Christian, *Grenzgänger und Räume der Grenze: Raumkonstruktionen in der Großregion SaarLorLux*, Peter Lang GmbH, Frankfurt am Main, 2012.
- WIRTH Louis, «Le phénomène urbain comme mode de vie», in: JOSEPH Isaac et GRAFMEYER Yves (éd.), *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Flammarion, 2004, p. 255-282.
- WITTEL Andreas, «Toward a Network Sociality», *Theory, Culture & Society* 18 (6), 2001, p. 51-76.
- WITTER Regina, *Public Urban Transport, Mobility Patterns and Social Exclusion - The Case of Santiago de Chile*, Lausanne, EPFL, 2012.
- WONG GONZALEZ Pablo, «Conflict and Accommodation in the Arizona-Sonora Region», in: PAVLAKOVICH-KOCHI Vera, MOREHOUSE Barbara et WASTL-WALTER Doris (ed.), *Challenged Borderlands: Transcending Political and Cultural Boundaries*, Ashgate, Aldershot, 2004, p. 123-152.
- WRIGHT Erik Olin, «The Continuing Relevance of Class Analysis - Comments», *Theory and Society* 25 (5), 1996, p. 693-716.
- YOUNG Iris Marion, «Responsibility and Global Justice: A Social Connection Model», *Anales de la Cátedra Francisco Suárez* 39, 2005, p. 709-726.

TABLES

TABLEAUX

Tableau 1 : Mobilité spatiale, quatre formes (Kaufmann, 2008)	14
Tableau 2: Pseudonymes et caractéristiques des participants à la phase qualitative.....	100
Tableau 3: Thématiques traitées à l'aide des matériaux qualitatifs, quantitatifs et mixtes	102
Tableau 4: Estimation des prix de l'immobilier (achat) dans une série de communes de l'agglomération transfrontalière	128
Tableau 5: Communes allemandes attirant le plus de travailleurs frontaliers français en provenance d'Alsace.....	138
Tableau 6: Informations sur les secteurs cibles	151
Tableau 7: Satisfaction financière et argent disponible à la fin du mois, selon le pays de résidence	165
Tableau 8: Pendulaires selon le trajet pour se rendre au travail, Suisse (OFS-PEND/RS)	173
Tableau 9: Différences de revenus entre frontaliers, actifs non frontaliers et non-actifs, selon le pays de résidence	180
Tableau 10: Différences concernant l'argent disponible à la fin du mois entre frontaliers, actifs non frontaliers et non-actifs, selon le pays de résidence	181
Tableau 11: Différences de temps de travail entre frontaliers et actifs non frontaliers, selon le pays de résidence	185

Tableau 12 : Différences dans les temps de trajet (travail) entre frontaliers et actifs non frontaliers, selon le pays de résidence.....	187
Tableau 13 : Différences de satisfaction et stabilité de l'emploi (indicateurs standardisés), selon le statut de frontalier et le pays de résidence.....	189
Tableau 14 : Régressions logistiques (Odd ratio). Expériences d'au moins 6 mois à l'étranger et dans une autre région	205
Tableau 15 : Lieu de l'enfance, selon le statut de frontalier (Allemagne et France uniquement)	207
Tableau 16 : Lieu de résidence des amis et des membres de la famille les plus importants, selon le pays de résidence (total des personnes mentionnées).....	210
Tableau 17 : Fréquence des contacts face à face et virtuels, avec les membres importants des réseaux familiaux et amicaux, selon le pays de résidence (total des personnes mentionnées).....	214
Tableau 18 : Régression linéaire : Capacité à gérer des réseaux à distance	218
Tableau 19 : Localisation des meilleurs amis vivant dans un rayon de 25 km (habitants des secteurs limitrophes de la frontière).....	222
Tableau 20 : Régression logistique (Odd ratio), présence d'au moins un ami vivant de l'autre côté de la frontière.....	223
Tableau 21 : Amis de l'autre côté de la frontière, selon le statut de frontalier et le pays de résidence (Allemagne et France uniquement).....	224
Tableau 22 : Fréquence des contacts face à face avec les amis vivant dans un rayon de 50 km (hormis ceux résidant dans la même commune), selon le côté de la frontière où les amis résident	225
Tableau 23 : Régressions linéaires : Fréquence des activités sociales, selon le pays de résidence.....	230
Tableau 24 : Régression linéaire : Attachement à l'agglomération trinationale	237
Tableau 25 : Lieu et type de logement idéal, selon le pays de résidence.....	242
Tableau 26 : Décalage entre lieu/type de logement idéal et réel, selon le pays de résidence.....	245
Tableau 27 : Lieux repoussoirs, selon le pays de résidence	247
Tableau 28 : Régression linéaire : Fréquence de l'utilisation de la voiture.....	261
Tableau 29 : Qualificatifs les plus mentionnés pour la voiture, selon le pays de résidence.....	275
Tableau 30 : Déplacements à vélo dans l'agglomération trinationale de Bâle et dans quatre agglomérations suisses	279

Tableau 31: Régression linéaire: Usage du vélo	281
Tableau 32: Qualificatifs les plus mentionnés pour le vélo, selon le pays de résidence.....	287
Tableau 33: Régression linéaire: Fréquence d'utilisation des transports publics.....	295
Tableau 34: Qualificatifs les plus mentionnés pour les transports publics, selon le pays de résidence	303
Tableau 35: Régressions linéaires: Compétences de déplacement.....	315
Tableau 36: Régressions linéaires: Compétences organisationnelles.....	323
Tableau 37: Destination lors du dernier déplacement transfrontalier en Suisse (loisirs ou achats), selon le pays de résidence	356
Tableau 38: Destination lors du dernier déplacement transfrontalier en Allemagne (loisirs ou achats), selon le pays de résidence	359
Tableau 39: Destination lors du dernier déplacement transfrontalier en France (loisirs ou achats), selon le pays de résidence	362
Tableau 40: Régressions linéaires: Achats et loisirs transfrontaliers, effets des territoires locaux.....	367
Tableau 41: Régressions linéaires: Achats et loisirs transfrontaliers, effets des territoires locaux.....	370
Tableau 42: Régressions linéaires: Achats et loisirs transfrontaliers, effets des territoires locaux.....	374
Tableau 43: Régressions linéaires: Pratiques d'achats transfrontalières des Français et des Allemands, effets des variables sociodémographiques.....	378
Tableau 44: Régressions linéaires: Pratiques de loisirs transfrontalières des Français et des Allemands, effets des variables sociodémographiques.....	383
Tableau 45: Régressions linéaires: Pratiques d'achats et de loisirs transfrontalières des Suisses, effets des variables sociodémographiques	387
Tableau 46: Régressions linéaires: Compétences sociospatiales: Être à l'aise dans les endroits inconnus, créer facilement des liens avec des personnes inconnues et s'adapter facilement aux problèmes.....	406
Tableau 47: Régressions linéaires: Maîtrise des langues	419
Tableau 48: Présence de meilleurs amis résidant de l'autre côté de la frontière, selon le niveau d'allemand/dialecte (Français uniquement)	423
Tableau 49: Régression linéaire: Identité transfrontalière.....	426

Tableau 50 : Régressions linéaires : Envie d’explorer (de nouveaux endroits et l’agglomération transfrontalière)	435
Tableau 51 : Régression linéaire : Connaissances des parties transfrontalières de l’agglomération.....	439
Tableau 52 : Régressions linéaires : Disposition à habiter et à se faire soigner dans les pays voisins	448
Tableau 53 : Régressions linéaires : Attitudes : consommation et espace	458
Tableau 54 : Régressions linéaires : Lien entre les attitudes relatives à la consommation et à l’intensité des achats transfrontaliers dans les parties allemande, française et suisse de l’agglomération	459
Tableau 55 : Opérationnalisations du concept de motilité.....	470
Tableau 56 : Typologie de la motilité, moyennes par variable	475
Tableau 57 : Régressions logistiques (Odd ratio) : Types de motilité	476
Tableau 58 : Régressions logistiques (Odd ratio) : Déterminants de l’intensité des pratiques transfrontalières.....	483
Tableau 59 : Régressions logistiques (Odd ratio) : Réseaux sociaux, identité et attachement à l’agglomération transfrontalière	486
Tableau 60 : Régressions logistiques (Odd ratio) : Rapports à la dimension transfrontalière de l’agglomération dans le quotidien	492
Tableau 61 : Rapports à la dimension transfrontalière de l’agglomération dans le quotidien, selon le statut de frontalier.....	493
Tableau 62 : Régressions linéaires : Attachement à l’agglomération transfrontalière des non-frontaliers (Allemands et Français uniquement).....	504
Tableau 63 : Parts modales lors des déplacements transfrontaliers (sélection)	509
Tableau 64 : Parts modales des déplacements pour motif de travail (pendulaires intercommunaux et non-pendulaires) dans une sélection de cantons frontaliers (MRMT-2010).....	513

FIGURES

Figure 1 : Liens entre, d’une part, le mode de vie, la situation de vie et le cadre de vie et, d’autre part, entre ces éléments et la mobilité	38
Figure 2 : Synthèse motilité.....	56
Figure 3 : Tracé du Léman Express et son intégration dans le réseau de RER.....	72

Figure 4: Un design de recherche mixte personnalisé.....	93
Figure 5: Évolution du nombre de travailleurs frontaliers en Suisse entre 1996 et 2016.....	134
Figure 6: Réseau de S-Bahn et de trains dans l'agglomération transfrontalière de Bâle.....	146
Figure 7: Revenus par secteurs et par pays de résidence.....	163
Figure 8: Classification des activités du quotidien selon leur fixité spatiale et temporelle: Vilhelmson (1999, 181).....	168
Figure 9: Organisation du ménage et activité professionnelle, selon le pays de résidence.....	171
Figure 10: Part des pendulaires (intercommunaux) parmi les actifs, selon les secteurs de résidence.....	174
Figure 11: Contrainte temporelle liée à l'activité professionnelle (temps de travail et temps de trajet), selon le pays de résidence.....	176
Figure 12: Réseau social de type chaîne et pont (Viry, Kaufmann et Widmer, 2009).....	198
Figure 13: Expériences de vie à l'étranger ou dans une autre région (au moins 6 mois), selon le pays de résidence.....	203
Figure 14: Lieu de résidence cinq ans auparavant, selon le pays de résidence.....	206
Figure 15: Distance (en km) à laquelle résident les meilleurs amis, selon le secteur et le pays de résidence (en % des amis cités).....	212
Figure 16: Fréquence des contacts face à face et virtuels avec les membres importants des réseaux familiaux et amicaux (total des personnes mentionnées).....	215
Figure 17: Pouvoir compter sur ses proches, selon le pays de résidence.....	216
Figure 18: Insertion sociale locale, selon le pays de résidence.....	226
Figure 19: Fréquences des visites aux collègues, amis proches, etc., en Suisse, en France et en Allemagne, selon le pays de résidence.....	228
Figure 20: Attachement aux espaces (indicateur standardisé), selon le pays de résidence.....	236
Figure 21: Usage de plusieurs modes durant la semaine (multimodalité hebdomadaire), selon le pays et le secteur de résidence.....	258
Figure 22: Fréquence d'utilisation de la voiture, selon le pays et le secteur de résidence.....	260

Figure 23 : Perception dominante (positive, neutre ou négative) de la voiture, selon le pays de résidence	273
Figure 24 : Fréquence d'utilisation du vélo, selon le pays et le secteur de résidence.....	278
Figure 25 : Fréquence d'utilisation du vélo dans la partie allemande de l'agglomération bâloise dans l'enquête EMD-Allemagne	279
Figure 26 : Disposition d'une voiture (dans le ménage), d'un vélo (en état de fonctionner dans le ménage) et d'un abonnement de transports publics, selon le pays de résidence	282
Figure 27 : Perception dominante (positive, neutre ou négative) du vélo, selon le pays et le secteur de résidence.....	287
Figure 28 : Fréquence d'utilisation des transports publics, selon le secteur et le pays de résidence	294
Figure 29 : Perception dominante (positive, neutre ou négative) des transports publics, selon le pays et le secteur de résidence.....	297
Figure 30 : Construction de la typologie du choix modal.....	300
Figure 31 : Typologie du choix modal dans l'agglomération trinationale de Bâle, selon le secteur de résidence (méthodologie de Kaufmann et al., 2010).....	301
Figure 32 : Accès aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (population totale)	312
Figure 33 : Compétences de déplacement, selon le pays de résidence.....	314
Figure 34 : Capacité à lire et à comprendre les horaires de transports publics, selon le pays de résidence	317
Figure 35 : Capacité à utiliser au maximum les temps de trajet, selon le pays de résidence	320
Figure 36 : Compétences organisationnelles, selon le pays de résidence	322
Figure 37 : Achats alimentaires, selon la destination et le pays de résidence	335
Figure 38 : Shopping, selon la destination et le pays de résidence.....	340
Figure 39 : Autres achats, selon la destination et le pays de résidence	341
Figure 40 : Activités de plein air, selon la destination et le pays de résidence	344
Figure 41 : Sport dans des infrastructures, selon la destination et le pays de résidence	346
Figure 42 : Activités culturelles, selon la destination et le pays de résidence	349
Figure 43 : Cinéma, selon la destination et le pays de résidence.....	352

Figure 44: Bars, restaurants, clubs, selon la destination et le pays de résidence...	352
Figure 45: Pratiques transfrontalières (tous motifs): l'attrait des villes importantes suisses (Bâle, Zurich, Berne)	356
Figure 46: Pratiques transfrontalières (tous motifs): l'attrait des villes importantes allemandes (Lörrach, Fribourg-en-Brisgau, Stuttgart).....	359
Figure 47: Pratiques transfrontalières (tous motifs): l'attrait des villes importantes françaises (Mulhouse, Colmar, Strasbourg).....	362
Figure 48: Achats alimentaires des Allemands en Suisse et en France, selon le secteur de résidence	365
Figure 49: Achats alimentaires des Français en Suisse et en Allemagne, selon le secteur de résidence	369
Figure 50: Achats alimentaires des Suisses en Allemagne et en France, selon le secteur de résidence	372
Figure 51: Achats en Suisse et en Allemagne des Français, selon le statut de frontalier.....	377
Figure 52: Achats en Suisse et en France des Allemands, selon le statut de frontalier	379
Figure 53: Activités culturelles et sorties (restaurants, bars, etc.) des Allemands et des Français en Suisse, selon le statut de frontalier.....	381
Figure 54: Achats alimentaires et shopping en Allemagne et en France des Suisses, selon le revenu	386
Figure 55: Activités de plein air et sorties (restaurants, bars, etc.) en Allemagne et en France des Suisses, selon le revenu.....	386
Figure 56: Compétences sociospatiales: être à l'aise dans les endroits inconnus et créer facilement des liens avec des personnes inconnus, selon le pays de résidence	404
Figure 57: Capacité à s'adapter aux problèmes, selon le pays de résidence.....	411
Figure 58: Compétences linguistiques en allemand (dialecte ou bon allemand), en français et en anglais, selon le pays de résidence	416
Figure 59: Identité transfrontalière, selon le pays de résidence	424
Figure 60: Envie d'explorer de nouveaux endroits, selon le pays de résidence	429
Figure 61: Envie d'explorer l'agglomération transfrontalière, selon le pays de résidence.....	433
Figure 62: Connaissances locales des trois parties de l'agglomération transfrontalière, selon le pays de résidence	438

Figure 63 : Disposition à habiter dans les pays voisins, selon le pays de résidence	441
Figure 64 : Disposition à la mobilité résidentielle transfrontalière dans les agglomérations de Genève et de Strasbourg	447
Figure 65 : Disposition à se faire soigner dans les pays voisins, selon le pays de résidence.....	450
Figure 66 : Attitudes : Consommation et espace, selon le pays de résidence	456
Figure 67 : Types de motilité, selon le pays et le secteur de résidence.....	479
Figure 68 : Rapports à la composante transfrontalière de l'agglomération dans le quotidien, selon le pays de résidence	491
Figure 69 : Une situation frontalière est un avantage, selon le pays de résidence .	494
Figure 70 : Évolution du nombre de frontaliers dans les différentes régions suisses de 1996 à 2016 (OFS).....	506
Figure 71 : Évolution du nombre de frontaliers dans les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne [2003-2016], selon le pays de résidence (source: OFS).....	507
Figure 72 : Évolution des rapports transfrontaliers durant les cinq dernières années (Augmentation des achats transfrontaliers, des loisirs transfrontaliers, des connaissances de l'agglomération transfrontalière et de l'attachement à l'agglomération transfrontalière)	516

CARTES

Carte 1 : Périmètres de la Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur et de la Regio TriRhena (en bleu).....	118
Carte 2 : Périmètres de l'agglomération statistique (définition 2000 et nouvelle définition) et de l'Eurodistrict Trinational de Bâle.....	119
Carte 3 : Densité de population par commune (habitants au kilomètre ²) dans l'agglomération transfrontalière de Bâle.....	122
Carte 4 : Évolution de la population dans l'agglomération transfrontalière de Bâle (années 1980-1990-2000).....	125
Carte 5 : Évolution de la population dans l'agglomération transfrontalière de Bâle (années 2000-2010).....	126
Carte 6 : Ratio emploi-habitant dans l'agglomération transfrontalière de Bâle.....	131
Carte 7 : Travail frontalier en Suisse (par commune), 2013.....	135

TABLES

Carte 8: Provenance des frontaliers (Allemagne et France uniquement) travaillant en Suisse, par code postal du lieu de résidence (en nombre absolu), 2013	136
Carte 9: Travail frontalier dans l'agglomération transfrontalière de Bâle, 2013...	140
Carte 10: Secteurs enquêtés	150
Carte 11: Découpage infracommunal de Bâle, de Weil am Rhein et de Kandern.....	153
Carte 12: Qualité de la desserte en transports publics.....	155
Carte 13: Extrait de Google Maps, trajet Münchenstein-Voltaplatz (Bâle) aux heures de pointe	265
Carte 14: Localisation du Rheincenter (source: Swisstopo)	358
Carte 15: Résultats par commune de la votation fédérale sur l'initiative pour stopper l'immigration de masse (9 février 2014) dans la région bâloise (partie suisse uniquement).....	496
Carte 16: Revenus et proximité de la Suisse. Médiane du revenu disponible par unité de consommation (source INSEE)	501

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	7
---------------------	---

INTRODUCTION

1 LES AGGLOMÉRATIONS TRANSFRONTALIÈRES, AU CŒUR DES DYNAMIQUES EUROPÉENNES	11
1.1 Des territoires spécifiques	14
1.2 Objectifs, méthodes et cas d'étude	16
2 STRUCTURE DE L'OUVRAGE	19

I.

THÉORIE ET CONCEPTS

1 SPATIALITÉ DES MODES DE VIE	25
1.1 L'individu au cœur des modes de vie: le point de vue sociologique	26
1.2 Mode de vie: approches et définitions	29
1.3 Applications empiriques du concept de mode de vie	35
1.4 Le mode de vie: approche employée	39
2 LE POTENTIEL DE MOBILITÉ: UNE CLÉ POUR COMPRENDRE LES MODES DE VIE	41
2.1 Accès	42
2.2 Compétences	46
2.3 Projets et appropriation	50

2.4 La motilité dans le temps	53
2.5 Quelques enseignements autour de la motilité: une base pour l'opérationnalisation	55
3 LA FRONTIÈRE	59
3.1 Fonctions de la frontière	60
3.2 De la ligne-frontière aux territoires transfrontaliers	62
3.3 Mode de vie et frontières	65

**II.
MÉTHODOLOGIE**

1 HYPOTHÈSES ET QUESTIONS DE RECHERCHE	87
2 DESIGN DE LA RECHERCHE	91
3 ANALYSES TERRITORIALES	95
3.1 Choix des zones cibles	96
4 ENTRETIENS	99
4.1 Les enquêtés	99
4.2 Du qualitatif au quantitatif	101
5 ENQUÊTE QUANTITATIVE	103
5.1 Conception du questionnaire	103
5.2 Envoi et traitements des réponses	105

**III.
L'AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE DE BÂLE :
ANALYSE CONTEXTUELLE**

1 INTRODUCTION	111
2 FRAGMENTATION INSTITUTIONNELLE ET COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE DANS L'AGGLOMÉRATION TRINATIONALE DE BÂLE	113
2.1 Découpages institutionnels de l'agglomération transfrontalière	117
3 POPULATION	121
3.1 Évolution de la population	123
4 ÉCONOMIE	129
4.1 Travail frontalier en Suisse et dans la région bâloise	132
5 TRANSPORTS	143

6 PRÉSENTATION DES SECTEURS CIBLÉS PAR L'ENQUÊTE	149
6.1 Des secteurs cibles représentatifs de l'agglomération transfrontalière?.	156

IV.

**RESSOURCES ET CONTRAINTES : QUELLE MARGE DE MANŒUVRE
DANS LE MODE DE VIE ?**

1 LES CARACTÉRISTIQUES SOCIODÉMOGRAPHIQUES	161
1.1 Genre et âge	161
1.2 Revenu et formation	162
2 TRAVAIL, FAMILLE, ARGENT ET TEMPS LIBRE : UNE ÉQUATION DIFFICILE	167
2.1 L'emploi.	167
2.2 Vie active et vie de famille	170
2.3 Déplacements domicile-travail : quelles contraintes temporelles ?	172
3 LE TRAVAIL FRONTALIER	179
3.1 L'attrait financier	180
3.2 Les conditions de travail et les multinationales	183
3.3 Temps de travail, instabilité et incertitudes administratives : les désavantages du travail frontalier ?	184
4 CONCLUSION	191

V.

ATTITUDES ET RÉSEAUX SOCIAUX

1 INTRODUCTION	195
2 ÉLÉMENTS THÉORIQUES	197
3 PARCOURS DE MOBILITÉ	201
4 RÉSEAUX SOCIAUX : MEILLEURS AMIS ET MEMBRES IMPORTANTS DE LA FAMILLE	209
4.1 Fréquences des contacts.	213
4.2 Pouvoir compter sur ses proches	216
4.3 Maintien du lien à distance	217
5 DES RÉSEAUX TRANSFRONTALIERS ?	221
6 ATTACHEMENT AUX ESPACES : AU CROISEMENT DES ATTITUDES ET DES RÉSEAUX SOCIAUX	233

7 PRÉFÉRENCES EN MATIÈRE DE LOCALISATION TERRITORIALE	241
7.1 Quelle concordance entre localisation/logement idéal et réel ?	244
7.2 Lieux repoussoirs	246
8 CONCLUSION	251

VI.

**USAGE ET IMAGE DES MODES
DE TRANSPORT DANS L'AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE**

1 INTRODUCTION	257
2 LA VOITURE	259
2.1 Quel usage de la voiture ?	260
2.2 Circuler dans l'agglomération	263
2.3 Se passer de la voiture au quotidien	267
2.4 Une image dans l'ensemble positive	272
3 LE VÉLO	277
3.1 Quel usage du vélo ?	277
3.2 Le vélo, la panacée ?	286
4 LES TRANSPORTS PUBLICS	293
4.1 Quel usage des transports publics ?	293
4.2 Les transports publics, une image à soigner	297
5 DES COMPÉTENCES SPÉCIFIQUES POUR SE DÉPLACER : MAÎTRISER L'ENSEMBLE DES MODES DE TRANSPORT	311
5.1 Préparer son déplacement	313
5.2 Accès à l'information relative aux transports publics	316
5.3 Utiliser les temps de déplacement	319
5.4 L'aspect organisationnel des compétences de déplacement	321
6 CONCLUSION	325

VII.

**MOBILITÉ DANS L'AGGLOMÉRATION : QUELLES PRATIQUES
TRANSFRONTALIÈRES ?**

1 INTRODUCTION	331
--------------------------	-----

2 MOBILITÉ QUOTIDIENNE DANS L'AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE : LOISIRS ET ACHATS	333
2.1 Achats à l'échelle transfrontalière	334
2.2 Loisirs à l'échelle transfrontalière	343
3 LE RÔLE DU TERRITOIRE DANS LES PRATIQUES TRANSFRONTALIÈRES	355
3.1 Destinations phares des pratiques transfrontalières	355
3.2 Quels sont les effets des caractéristiques territoriales sur les pratiques transfrontalières des individus ?	363
4 QUELLE INFLUENCE DES CARACTÉRISTIQUES INDIVIDUELLES ?	375
4.1 Les frontaliers, une catégorie à part ?	375
4.2 Les pratiques transfrontalières des Suisses : un simple effet du revenu ?	385
5 CONCLUSION	389

VIII.

L'ÉPAISSEUR SOCIALE DE LA FRONTIÈRE

1 INTRODUCTION	395
2 L'ÉPAISSEUR DE LA FRONTIÈRE	397
2.1 La perception des groupes sociaux de l'agglomération	399
3 ÊTRE À L'AISE DANS L'AGGLOMÉRATION : LES COMPÉTENCES SOCIALES ET SPATIALES	403
3.1 Les compétences sociospatiales	403
4 LA QUESTION DE LA LANGUE	415
4.1 La langue dans le quotidien	419
4.2 La langue, un aspect indissociable des liens affectifs et identitaires avec l'agglomération ?	423
5 DES PROJETS DE MOBILITÉ : ENTRE EXPLORATIONS ET DISPOSITIONS	427
5.1 Exploration et connaissances	428
5.2 Dispositions transfrontalières	440
6 CONSOMMATION ET ESPACE	453
6.1 Consommer local et national pour soutenir l'économie	453
7 CONCLUSION	461

IX.**MODES DE VIE ET POTENTIEL DE MOBILITÉ :
LES FRONTIÈRES AU QUOTIDIEN ?**

1 INTRODUCTION	467
2 LA MOTILITÉ POUR LES MOBILITÉS TRANSFRONTALIÈRES	469
2.1 Les accès	469
2.2 Les compétences	471
2.3 Les projets de mobilité	473
2.4 Quelle motilité pour quels individus ?	473
3 DES MODES DE VIE TRANSFRONTALIERS ? UNE ANALYSE PAR LA MOTILITÉ	481
3.1 Motilité et mode de vie	481
3.2 Des modes de vie transfrontaliers : une combinaison des pratiques transfrontalières, des réseaux sociaux et des attitudes	489
4 L'AGGLOMÉRATION TRINATIONALE DE BÂLE : QUELS ENJEUX POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION ?	499
4.1 Inégalités : cohabitation entre frontaliers et non-frontaliers	500
4.2 La mobilité, un facteur de tension	507
4.3 Vers une inéluctable spécialisation fonctionnelle et sociale des territoires ?	515

CONCLUSION

1 LES ÉCHELLES DE LA VIE QUOTIDIENNE DANS L'AGGLOMÉRATION TRINATIONALE DE BÂLE	529
1.1 Une approche par les modes de vie	532
2 LES RELATIONS ENTRE LE TERRITOIRE ET LES MODES DE VIE	535
2.1 Synthèse	539
3 LES DÉTERMINANTS SOCIODÉMOGRAPHIQUES DES MODES DE VIE	541
4 LA MOTILITÉ : ACCÈS, COMPÉTENCES ET PROJETS DE MOBILITÉ	545
4.1 Une typologie des potentiels	546
4.2 Synthèse : intérêt d'une approche par la motilité	549
5 LES AGGLOMÉRATIONS TRANSFRONTALIÈRES, UN ESPACE D'OPPORTUNITÉS POUR TOUS ?	553
5.1 Bâle et les agglomérations transfrontalières, au cœur des enjeux européens	555

TABLE DES MATIÈRES

5.2 Travailler sur les mobilités comme laboratoire de la cohésion européenne.....	559
6 PISTES DE RÉFLEXION ET D'INTERVENTION	561
BIBLIOGRAPHIE.....	575
TABLES.....	597

Achévé d'imprimer

en mars 2019

pour le compte des Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

Responsable de production : Rachel Maeder

Référendum sur le Brexit au Royaume-Uni en juin 2016, votation sur l'« immigration de masse » en février 2014 en Suisse, vives discussions sur les frontaliers à Genève ou au Tessin, crispations générales en Occident sur la thématique des migrations, remises en cause multiples du libre-échange : tous ces événements récents ont remis la question des frontières sur le devant de la scène, après plusieurs décennies d'ouverture grandissante des frontières.

Cet ouvrage aborde la thématique des frontières sous un angle individuel, en s'intéressant aux modes de vie des habitants d'une agglomération transfrontalière, en l'occurrence celle de Bâle. Ici, ce sont les pratiques du quotidien de part et d'autre de la frontière – le travail, les achats quotidiens ou encore les loisirs –, mais aussi les liens sociaux et affectifs des habitants de la métropole bâloise qui sont au cœur de l'analyse. Travail frontalier, tourisme d'achats, identité (transfrontalière), rapports linguistiques, mais aussi usages des modes et perception de la mobilité sont autant de thématiques traitées dans cet ouvrage.

La métropole bâloise, au cœur de l'Europe, et en tant que pionnière en matière de coopération transfrontalière et de réseaux de transport transfrontaliers offre un cadre idoine pour explorer la question des frontières et de leurs implications dans la vie quotidienne des habitants. Différences territoriales entre les habitants des trois pays, différences sociales entre frontaliers et non-frontaliers, différences entre jeunes et moins jeunes, etc., les rapports à la frontière apparaissent largement individuels. Ainsi, l'un des points forts de cet ouvrage réside dans l'utilisation du concept de motilité, c'est-à-dire du potentiel individuel de mobilité, pour la compréhension des modes de vie dans les agglomérations transfrontalières.



Yann Dubois est chercheur associé au LaSUR (Laboratoire de Sociologie Urbaine) à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne, où il a rédigé sa thèse de doctorat sur les questions de mobilité et de frontières. Il est titulaire d'un Master de l'Université de Neuchâtel en géographie et en germanistique. Ses recherches portent sur différents aspects de la mobilité, comme le choix modal, la grande mobilité, les potentiels de mobilité individuels, la coordination urbanisme-transport et plus largement sur les problématiques urbaines et territoriales.

ISBN 978-2-88930-223-9



9 782889 302239