

Les frontières au quotidien? Modes de vie dans l'agglomération trinationale de Bâle

THÈSE N° 7680 (2017)

PRÉSENTÉE LE 27 JUIN 2017

À LA FACULTÉ DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL, ARCHITECTURAL ET CONSTRUIT
LABORATOIRE DE SOCIOLOGIE URBAINE
PROGRAMME DOCTORAL EN ARCHITECTURE ET SCIENCES DE LA VILLE

ÉCOLE POLYTECHNIQUE FÉDÉRALE DE LAUSANNE

POUR L'OBTENTION DU GRADE DE DOCTEUR ÈS SCIENCES

PAR

Yann Francis Eric DUBOIS

acceptée sur proposition du jury:

Prof. N. Braghieri, président du jury
Prof. V. Kaufmann, Prof. M. M. Bergman, directeurs de thèse
Prof. P. Rérat, rapporteur
Prof. B. Reitel, rapporteur
Prof. M. Schuler, rapporteur



ÉCOLE POLYTECHNIQUE
FÉDÉRALE DE LAUSANNE

Suisse
2017

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 qu'est la réalisation d'une thèse.

Tout d'abord, je remercie vivement mes deux directeurs de thèse, Vincent Kaufmann et Max Bergman, pour leurs conseils et suggestions avisés, leurs relectures, leurs contributions théoriques, méthodologiques et thématiques, mais aussi plus largement pour leur soutien et la confiance qu'ils m'ont accordé. Je tiens à remercier tout particulièrement Vincent Kaufmann, en tant que directeur du LaSUR, dans lequel il m'a chaleureusement accueilli et m'a donné l'occasion de participer à de nombreux projets de recherches stimulants.

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 bien entendu de très haut niveau scientifique. Merci pour leur soutien, leurs corrections, leurs traductions, leurs apports et aides divers et leur présence sympathique. Je remercie tout particulièrement Emmanuel Ravalet, qui m'a encadré à mon arrivée au LaSUR en tant que stagiaire, puis qui a gardé un œil sur ma recherche, en m'apportant son aide et ses conseils à de nombreuses reprises.

Toute ma reconnaissance va aussi à Daniel Baehler, qui a accepté de réaliser les entretiens en suisse-allemand et les traduire en bon allemand. Merci également pour ses relectures ponctuelles en allemand.

Je tiens à remercier également tous mes proches qui m'ont aidé, soutenu et supporté durant cette thèse. Leur aide a été tout particulièrement indispensable dans la mise sous pli des 8400 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 dans les dernières semaines.

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. Leur participation a simplement été indispensable à la réalisation de cette thèse. Je remercie également tous ceux, qui, de près ou de loin, ont contribué à ce travail, et que j'aurais oublié de mentionner. Finalement, je tiens également à remercier le FNS qui a financé cette thèse, à travers la bourse Doc.CH.

RÉSUMÉ

Depuis plusieurs décennies, les frontières ont vu leur rôle changer et se sont progressivement ouvertes. Même si ces évolutions ne sont pas uniformes, elles ont permis le développement de régions transfrontalières. Ces territoires sont caractérisés par une grande diversité d'opportunités localisées de part et d'autre de la frontière (emplois/salaires, offre de biens et services, etc.). Tous les habitants ne sont toutefois pas capables ou intéressés à traverser la frontière, en raison de connaissances linguistiques ou territoriales limitées, d'une faible motivation, etc. Le rapport à la frontière et aux territoires situés au-delà est donc éminemment individuel.

À l'aide des concepts de motilité (Kaufmann, Bergman, et Joye 2004) et de mode de vie, cette recherche a pour but de déterminer l'influence de la frontière sur la vie quotidienne des habitants d'une agglomération transfrontalière, en l'occurrence celle de Bâle. Cette recherche est construite sur un dispositif méthodologique mixte combinant des données contextuelles, des entretiens (15 entretiens) et une enquête quantitative (1615 individus).

Même si la frontière continue à jouer un rôle important dans le quotidien des habitants, les modes de vie dans la région sont empreints d'une forte composante transfrontalière. Plus d'un tiers des habitants franchissent les frontières pour leurs loisirs et leurs achats et on recense plusieurs dizaines de milliers de travailleurs frontaliers. La frontière fait davantage office de barrière dans les réseaux sociaux : ceux-ci sont moins transfrontaliers. Finalement, l'agglomération transfrontalière est un territoire auquel les habitants de la région sont attachés. Même les personnes qui ne se rendent jamais de l'autre côté de la frontière considèrent la situation transfrontalière de Bâle comme un avantage.

Les habitants français de l'agglomération sont ceux qui ont les modes de vie les plus « transfrontaliers » et les Suisses le moins. Si la Suisse en tant que centre d'emploi et centre métropolitain et l'Allemagne, en tant que destination abordable, attirent bien au-delà des frontières nationales, la partie française occupe une place secondaire dans l'agglomération.

Les caractéristiques individuelles comme le revenu et le statut de frontalière ont certes une influence importante sur la spatialité des modes de vie dans les régions transfrontalières, mais la motilité apporte toutefois une approche nouvelle et complémentaire. Ce concept permet d'aborder plusieurs questions relatives aux mobilités dans ces régions, telles que l'accessibilité, le manque de motivation de compétences (linguistiques ou sociales) ou d'intérêt pour les opportunités transfrontalières. Plus largement, les travaux menés soulignent l'intérêt de mieux intégrer les compétences sociales et la curiosité spatiale dans l'appréhension de la mobilité.

Finalement, l'ouverture des frontières peut avoir des impacts négatifs sur les habitants de ces régions. Si à Bâle, la cohésion à l'échelle transfrontalière est bonne, trois faiblesses structurelles, qui se retrouvent dans d'autres régions transfrontalières, ont néanmoins été soulignées. Il s'agit 1) des fortes différences dans les conditions de vie entre frontaliers et non-frontaliers 2) des flux motorisés importants 3) de la spécialisation fonctionnelle et sociale des territoires de l'agglomération. Ces faiblesses soulignent le besoin d'une certaine régulation des flux et d'une plus forte gestion des impacts de l'ouverture des frontières.

Mots-clés : Modes de vie, Motilité, Mobilité, Agglomération transfrontalière, Bâle, Frontières

ABSTRACT

The gradual opening of borders, which occurred over the past few decades have dramatically altered their role and function. Although these evolutions were not uniform, they have enabled the development of cross-border regions, which are characterized by a high diversity of opportunities for both sides of the border. These include but are not limited to employment and income, increased access to goods and services, and so on. But not everyone is able to or interested in crossing the border. They may be unaware of cross-border opportunities, lack the linguistic skills or the motivation. As such, the relation to the border and to the territories located beyond it is highly individual.

With a specific focus on the trinational city of Basel, this study uses the concepts of motility and lifestyle to examine how a border influences the daily lives of people who live in a cross-border region. This study uses a mixed method design, combining contextual, qualitative (15 interviews) and quantitative data (1615 individuals).

The findings indicate that, even as the border continues to play an important role in the daily lives of inhabitants, cross-border mobility is a significant feature defining their lifestyles. More than a third of the local population cross the borders for leisure or consumption activities and tens of thousands are cross-border workers. In terms of social networks, however, the study finds that the border tends to act more as a barrier. Finally, the cross-borderness of the city of Basel is deeply embedded in the city's identity to which a majority of the region inhabitants feel attached (about 75%). Even the individuals who never cross the border consider the cross-border situation of Basel an advantage.

Inhabitants on the French side of the city are most active in "cross-border" activities, while the Swiss lifestyles are the least. Whereas Switzerland, as employment and metropolitan centre, and Germany, as an inexpensive destination, attract people from beyond their national borders for leisure or consumption activities, the French part seems to play a secondary role in this urban area.

Even as individual characteristics, such as income or cross-border worker status, clearly have a large effect on lifestyle spatiality in cross-border regions, applying the concept of motility (Kaufmann, Bergman, & Joye 2004), provides important new and complementary findings. This concept makes it possible to address several questions linked to mobility practices in these regions, such as accessibility, the lack of motivation and interest for cross-border opportunities, the lack of skills (linguistic or social) and local knowledge, and so on. More generally, the work carried out underlines the need to better integrate social skills and spatial curiosity, into the understanding of mobility.

Finally, the opening of borders may also have negative impacts on the inhabitants of these regions. Even if the overall cohesion of Basel is relatively good, there exists three structural weaknesses identified in other contexts. These include (1) the large differences in the living conditions between cross-border and non-cross-border workers, (2) the large motorized flows (3) the functional and social specialization of the territories of the city. These weaknesses underline the need for stronger governance to regulate flows across borders carefully in order to mitigate the negative impacts of and utilize the opportunities associated with the opening of borders.

Keywords: Lifestyle, Motility, Mobility, Cross-border city, Basel, Borders

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	3
Résumé	5
Abstract	6
Table des matières	7
Table des illustrations	10
Introduction	17
1 Les agglomérations transfrontalières, au cœur des dynamiques européennes	18
1.1 Des territoires spécifiques	19
1.2 Objectifs, méthodes et cas d'étude	20
2 Structure de la recherche	21
Théorie et concepts	25
1 La mobilité, un point de départ	26
1.1 Mobilité quotidienne, mobilité résidentielle, migration et tourisme : des contours flous	27
2 Spatialité des modes de vie	30
2.1 L'individu au cœur des modes de vie : le point de vue sociologique	31
2.2 Mode de vie : Approches et définitions	33
2.3 Applications empiriques du concept de mode de vie	40
2.4 Le mode de vie : approche employée	44
3 Le potentiel de mobilité : une clé pour comprendre les modes de vie	46
3.1 Accès	47
3.2 Compétences	50
3.3 Projets et appropriation	55
3.4 La motilité dans le temps	58
3.5 La motilité dans l'espace	60
3.6 Quelques enseignements autour de la motilité : une base pour l'opérationnalisation	61
4 La frontière	65
4.1 Fonctions de la frontière	66
4.2 De la ligne-frontière aux territoires transfrontaliers	67
4.3 Mode de vies et frontières	70
5 Hypothèses et questions de recherche	87
Méthodologie	91
1 Introduction	92
1.1 Théorie/Apports des méthodes mixtes	92
1.2 Design de la recherche	93
2 Analyses territoriales	95
2.1 Création d'indicateurs contextuels	95
3 Entretiens	98
3.1 Les enquêtes	99
3.2 Du qualitatif au quantitatif	100
4 Enquête quantitative	102
4.1 Conception du questionnaire	102
4.2 Envoi et version Internet	107
4.3 Description des retours	109
4.4 Pondération	110
4.5 Analyses statistiques	114
L'agglomération transfrontalière de Bâle : analyse contextuelle	119
1 Introduction	120
2 Fragmentation institutionnelle et coopération transfrontalière dans l'agglomération trinationale de Bâle	121
2.1 Découpages institutionnels de l'agglomération transfrontalière	124
3 Population	125
3.1 Évolution de la population	128

4	Économie	132
4.1	Travail frontalier en Suisse et dans la région bâloise	136
5	Transports	143
6	Présentation des secteurs ciblés par l'enquête	146
6.1	Choix des zones cibles	146
6.2	Description des secteurs	147
6.3	Du territoire au logement : une première analyse des données de l'enquête quantitative	152
6.4	Des secteurs-cibles représentatifs de l'agglomération transfrontalière ?	154
	Ressources et contraintes : Quelle marge de manœuvre dans le mode de vie ?	157
1	Les caractéristiques sociodémographiques	158
1.1	Genre et âge	158
1.2	Revenu et formation	159
2	Travail, famille, argent et temps libre : une équation difficile	161
2.1	L'emploi	161
2.2	Vie active et vie de famille	164
2.3	Déplacements domicile-travail : quelles contraintes temporelles ?	167
3	Le travail frontalier	171
3.1	L'attrait financier	172
3.2	Les conditions de travail et les multinationales	175
3.3	Temps de travail, instabilité et incertitudes administratives : les désavantages du travail frontalier ?	176
4	Conclusion	179
	Attitudes et réseaux sociaux	183
1	Introduction	184
2	Éléments théoriques	184
3	Parcours de mobilité	186
4	Localisation des amis et de la famille	193
4.1	Pouvoir compter sur ses proches	196
5	Fréquences des contacts face-à-face et à distance (téléphone, sms, internet, etc.)	198
5.1	Maintien du lien à distance	201
5.2	Insertion locale : les contacts avec le voisinage	203
6	Des réseaux transfrontaliers ?	204
6.1	Quels sont les autres effets de la frontière sur les réseaux sociaux ?	207
6.2	Un glissement du niveau local vers le transfrontalier ?	208
6.3	Fréquence des activités sociales	209
7	Attachement aux espaces : au croisement des attitudes et des réseaux sociaux	212
8	Préférences en matière de localisation territoriale	218
8.1	Quelle concordance entre localisation/logement idéal et réel ?	220
8.2	Lieux repoussoirs	222
9	Conclusion	224
	Usage et image des modes de transports dans l'agglomération transfrontalière	227
1	Introduction	228
2	Multimodalité	229
3	La voiture	229
3.1	Quel usage de la voiture ?	230
3.2	Circuler dans l'agglomération	233
3.3	Se passer de la voiture au quotidien	237
3.4	Une image dans l'ensemble positive	241
4	Le vélo	244
4.1	Quel usage du vélo ?	245
4.2	Le vélo, la panacée ?	252
5	Les transports publics	256
5.1	Quel usage des transports publics ?	256
5.2	Les transports publics, une image à soigner	259
6	Des compétences spécifiques pour se déplacer : maîtriser l'ensemble des modes de transports	268

6.1	Utiliser les temps de déplacement	270
6.2	Les TIC et la mobilité	272
6.3	L'aspect organisationnel des compétences de déplacement	277
7	Conclusion	280
Mobilité dans l'agglomération : quelles pratiques transfrontalières ?		283
1	Introduction	284
1.1	L'apport des enquêtes qualitatives pour comprendre les pratiques transfrontalières	286
1.2	Un fort besoin d'enquêtes spécifiques	288
2	Mobilité quotidienne dans l'agglomération transfrontalière : Loisirs et achats	289
2.1	Achats à l'échelle transfrontalière	289
2.2	Loisirs à l'échelle transfrontalière	297
3	Le rôle du territoire dans les pratiques transfrontalières	305
3.1	Destinations phares des pratiques transfrontalières	305
3.2	Quels sont les effets des caractéristiques territoriale sur les pratiques transfrontalières des individus ?	311
4	Quelle influence des caractéristiques individuelles ?	320
4.1	Les frontaliers, une catégorie à part ?	320
4.2	Les pratiques transfrontalières des Suisses : un simple effet du revenu ?	328
5	Conclusion	331
L'épaisseur sociale de la frontière		335
1	Introduction	336
2	L'épaisseur de la frontière	336
2.1	La perception des groupes sociaux de l'agglomération	338
3	Être à l'aise dans l'agglomération : Les compétences sociales et spatiales	341
3.1	Les compétences socio-spatiales	341
4	La question de la langue	350
4.1	La langue dans le quotidien	353
4.2	La langue, un aspect indissociable des liens affectifs et identitaires avec l'agglomération ?	357
5	Des projets de mobilité : entre explorations et dispositions	360
5.1	Exploration et connaissances	360
5.2	Dispositions transfrontalières	371
6	Consommation et espace	381
6.1	Consommer local et national pour soutenir l'économie	382
7	Conclusion	387
Modes de vie et potentiel de mobilité : les frontières au quotidien ?		391
1	Introduction	392
2	La motilité pour les mobilités transfrontalières	392
2.1	Les accès	393
2.2	Les compétences	394
2.3	Les projets de mobilité	395
2.4	Quelle motilité pour quels individus ?	396
3	Des modes de vie transfrontaliers ? Une analyse à travers la motilité	402
3.1	Motilité et mode de vie	402
3.2	Des modes de vie transfrontaliers : une combinaison des pratiques transfrontalières, des réseaux sociaux et des attitudes 409	409
4	L'agglomération trinationale de Bâle : Quels enjeux pour le développement de la région ?	416
4.1	Inégalités : Cohabitation entre frontaliers et non-frontaliers	417
4.2	La mobilité, un facteur de tension	422
4.3	Vers une inéluctable spécialisation fonctionnelle et sociale des territoires ?	428
Conclusion		437
1	Les échelles de la vie quotidienne dans l'agglomération trinationale de Bâle	438
1.1	Une approche par les modes de vie	440
2	Les relations entre le territoire et les modes de vie	441
2.1	Synthèse	445
3	Les déterminants sociodémographiques des modes de vie	446

4	La motilité : Accès, compétences et projets de mobilité	449
4.1	Une typologie des potentiels	450
4.2	Synthèse : Intérêt d'une approche par la motilité	452
5	Les agglomérations transfrontalières, un espace d'opportunités pour tous ?	454
5.1	Bâle et les agglomérations transfrontalières, au cœur des enjeux européens	456
5.2	Travailler sur les mobilités comme laboratoire de la cohésion européenne	459
6	Pistes de réflexion et d'intervention	460
Bibliographie		473
Annexes		497
I.	Grille d'entretien	498
II.	Questionnaire	501
III.	Découpage des grandes communes	508
IV.	Qualité de desserte par les transports publics	509
V.	Typologie des communes	510
VI.	Éléments techniques : construction de l'indicateur de motilité	513
VII.	Analyses complémentaires	517
	CV	520

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Tableaux

Tableau 1 : Mobilité spatiale, quatre formes (Kaufmann 2008)	27
Tableau 2 : Pseudonymes et caractéristiques des participants à la phase qualitative	99
Tableau 3: Thématiques traités à l'aide des matériaux qualitatifs, quantitatifs et mixtes	100
Tableau 4 : Exemple issu du tableau « Hypothèses-concepts-questions »	103
Tableau 5 : Question sur les compétences linguistiques, différentes versions	105
Tableau 6 : Revenu avant et après imputation	107
Tableau 7 : Catégories d'âge et genre dans l'échantillon, avant et après correction	111
Tableau 8 : Echantillon à travers les différents coefficients de pondération	112
Tableau 9 : Répartition de l'échantillon en fonction du type de ménage (et par pays)	113
Tableau 10 : Répartition de l'échantillon en fonction du niveau de formation (et par pays)	113
Tableau 11 : Répartition de l'échantillon en fonction de l'activité professionnelle et sa localisation (et par pays)	114
Tableau 12 : Population des plus grandes villes de la Regio TriRhena, par pays	126
Tableau 13 : Estimation des prix de l'immobilier (achat) dans une série de communes de l'agglomération transfrontalière	132
Tableau 14 : Communes principales en termes d'emploi (effectifs totaux et ratio emploi-habitant)	134
Tableau 15 : Actifs travaillant à l'étranger vivant dans l'Union européenne (2015)	137
Tableau 16 : Communes allemandes attirant le plus de travailleurs frontaliers français en provenance d'Alsace	141
Tableau 17 : Informations sur les secteurs cibles	149
Tableau 18 : Satisfaction financière et argent disponible à la fin du mois, selon le pays de résidence	161
Tableau 19 : Pendulaires selon le trajet pour se rendre au travail, Suisse (OFS-PEND/RS)	167
Tableau 20 : Différences de revenus entre frontaliers, actifs non-frontaliers et non-actifs, selon le pays de résidence	173
Tableau 21 : Différences concernant l'argent disponible à la fin du mois entre frontaliers, actifs non-frontaliers et non-actifs, selon le pays de résidence	173
Tableau 22 : Différences de temps de travail entre frontaliers et actifs non-frontaliers, selon le pays de résidence	176
Tableau 23 : Différences dans les temps de trajets (travail) entre frontaliers et actifs non-frontaliers, selon le pays de résidence	177
Tableau 24 : Différences de satisfaction et stabilité de l'emploi (indicateurs standardisés), selon le statut de frontalier et le pays de résidence	179
Tableau 25 : Régressions logistiques (Odd ratio), Expériences d'au moins 6 mois à l'étranger et dans une autre région	191
Tableau 26 : Lieu de l'enfance, selon le statut de frontalier (Allemagne et France uniquement)	192
Tableau 27 : Lieu de résidence des amis et des membres de la famille les plus importants, selon le pays de domicile (total des personnes mentionnées)	194
Tableau 28 : Régression linéaire : Possibilité de pouvoir compter sur ses proches en cas de problèmes	198
Tableau 29 : Fréquences 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)	199

Tableau 30 : Régression linéaire : Fréquence des contacts face-à-face avec les membres importants des réseaux familiaux et amicaux	201
Tableau 31 : Régression linéaire : Capacité à gérer des réseaux à distance	203
Tableau 32 : Localisation des meilleurs amis vivant dans un rayon de 25 kilomètres (habitants des secteurs limitrophes de la frontière)	205
Tableau 33 : Amis de l'autre côté de la frontière, selon le statut de frontalier (Allemands et Français uniquement)	207
Tableau 34 : 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	208
Tableau 35 : Insertion sociale locale, selon le pays de résidence	208
Tableau 36 : Régression linéaire : Fréquences des activités sociales	212
Tableau 37 : Régression linéaire : Attachement à l'agglomération trinationale	216
Tableau 38 : Lieu et type de logement idéal, selon le pays de résidence	218
Tableau 39 : Décalage entre lieu/type de logement idéal et réel, selon le pays de résidence	221
Tableau 40 : Lieux repoussoirs, selon le pays de résidence	223
Tableau 41 : Régression linéaire: Fréquence de l'utilisation de la voiture	231
Tableau 42 : Qualificatifs les plus mentionnés pour la voiture, selon le pays de résidence	244
Tableau 43 : Déplacements à vélo dans l'agglomération trinationale de Bâle et dans quatre agglomérations suisses.	247
Tableau 44 : Qualificatifs les plus mentionnés pour le vélo, selon le pays de résidence	253
Tableau 45 : Régression linéaire : Fréquence d'utilisation des transports publics	258
Tableau 46 : Qualificatifs les plus mentionnés pour les transports publics, selon le pays de résidence	263
Tableau 47 : Régression linéaire, Compétences de déplacements	275
Tableau 48 : Régression linéaire : Compétences organisationnelles	280
Tableau 49 : Destination lors du dernier déplacement transfrontalier en Suisse (loisirs ou achats)	306
Tableau 50 : Destination lors du dernier déplacement transfrontalier en Allemagne (loisirs ou achats)	309
Tableau 51 : Destination lors du dernier déplacement transfrontalier en France (loisirs ou achats)	310
Tableau 52 : Régression linéaire : Achats et loisirs transfrontaliers, effets des territoires locaux	314
Tableau 53 : Achats et loisirs transfrontaliers, effets des territoires locaux	317
Tableau 54 : Achats et loisirs transfrontaliers, effets des territoires locaux	320
Tableau 55 : Régressions linéaires : Pratiques d'achats transfrontalières des Français et des Allemands, effets des variables sociodémographiques	323
Tableau 56 : Régressions linéaires : Pratiques de loisirs transfrontalières des Français et des Allemands, effets des variables sociodémographiques	326
Tableau 57 : Régressions linéaires : Pratiques d'achats et de loisirs transfrontalières des Suisses, effets des variables sociodémographiques	329
Tableau 58 : Régressions linéaires : Compétences socio-spatiales : Être à l'aise dans les endroits inconnus, créer facilement des liens avec des personnes inconnues et s'adapter facilement aux problèmes	347
Tableau 59 : Régressions linéaires : Maîtrise des langues	353
Tableau 60 : Présence de meilleurs amis résidants de l'autre côté de la frontière, selon le niveau d'allemand/dialecte (Français uniquement)	356
Tableau 61 : Régression linéaire : Identité transfrontalière	359
Tableau 62 : Régressions linéaires : Envie d'explorer (de nouveaux endroits et l'agglomération transfrontalière)	366
Tableau 63 : Régression linéaire : Connaissances des parties transfrontalières de l'agglomération	371
Tableau 64 : Disposition à habiter dans les pays voisins, selon le pays de résidence	372
Tableau 65 : Régressions linéaires : Disposition à habiter et à se faire soigner dans les pays voisins	378
Tableau 66 : Disposition à se faire soigner dans les pays voisins, selon le pays de résidence	379
Tableau 67 : Régressions linéaires : Attitudes : consommation et espace	385
Tableau 68 : 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	387
Tableau 69 : Opérationnalisations du concept de motilité	393
Tableau 70 : Typologie de la motilité, moyennes par variable.	398
Tableau 71 : Régressions logistiques : Types de motilité (Odd ratio)	399
Tableau 72 : Régression logistique : Déterminants de l'intensité des pratiques transfrontalières	404
Tableau 73 : Régression logistique : Réseaux sociaux, identité et attachement à l'agglomération transfrontalière	407
Tableau 74 : Régression logistique, Rapports à la dimension transfrontalière de l'agglomération dans le quotidien	412
Tableau 75 : Rapports à la dimension transfrontalière de l'agglomération dans le quotidien, selon le statut de frontalier	413
Tableau 76 : Attachement à l'agglomération transfrontalière des non-frontaliers (Allemands et Français uniquement)	420
Tableau 77 : Déplacements transfrontaliers (sélection) – Enquête Cordon aux frontières de l'Eurodistrict Trinationale de Bâle, ETB 2012, Tous motifs confondus	424

Tableau 78 : Parts modales des déplacements pour motif travail (pendulaires intercommunaux et non-pendulaires) dans une sélection de cantons frontaliers (MRMT-2010)	426
Tableau 79 : Localisation de la consommation des personnes qui consomment de manière régulière hors des frontières nationales, selon le statut de frontalier (Allemagne et France uniquement)	431
Tableau 80 : Détail du nombre d'envois par commune	501
Tableau 81 : Modalités de réponse pour la question sur la formation par pays, classées par niveau de formation	501
Tableau 82 : Méthodes de calcul de l'ARE (2011)	509
Tableau 83 : Analyse factorielle	514
Tableau 84 : Distance à laquelle résident les membres importants des réseaux amicaux et familiaux, selon diverses variables sociodémographiques (total des personnes mentionnées)	517
Tableau 85 : Régression linéaire : Fréquence des contacts avec les voisins	517
Tableau 86 : Part des personnes disposant d'abonnements de transports publics, selon le type d'abonnement, en Suisse, en France et en Allemagne	518
Tableau 87 : Régression linéaire : Fréquence de l'utilisation de la voiture passager	519
Tableau 88 : Agrégation en trois catégories de l'intensité des pratiques d'achats et de loisirs à l'échelle transfrontalière	519

Figures

Figure 1 : Mobilités selon la fréquence, le temps et l'espace (d'après Hall 2005)	29
Figure 2 : 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)	43
Figure 3 : Synthèse motilité	63
Figure 4 : Tracé du Léman Express et son intégration dans le réseau de RER (Source : Site du Grand Genève)	76
Figure 5 : Un design de recherche mixte personnalisé	94
Figure 6 : Extraits du questionnaire sur la plateforme Surveygizmo (version française)	109
Figure 7 : Évolution du nombre de travailleurs frontaliers en Suisse entre 1996 et 2016	136
Figure 8 : Réseau de S-Bahn et de trains dans l'agglomération transfrontalière de Bâle (Source: CFF)	145
Figure 9 : Type de logement, par secteur de résidence	153
Figure 10 : Revenus par secteur et par pays de résidence	160
Figure 11 : Classification des activités du quotidien selon leur fixité spatiale et temporelle : Vilhelmson (1999, 181)	162
Figure 12 : Organisation du ménage et activité professionnelle, selon le pays de résidence	165
Figure 13 : Part des pendulaires (intercommunaux) parmi les actifs, selon le secteur de domicile	168
Figure 14 : Contrainte temporelle liée à l'activité professionnelle (temps de travail et temps de trajet), selon le pays de résidence	170
Figure 15 : Réseau social de type chaîne et pont (Viry, Kaufmann, et Widmer 2009)	184
Figure 16 : Expériences de vie à l'étranger ou dans une autre région (au moins 6 mois), selon le pays de domicile	189
Figure 17 : Lieu de domicile 5 ans auparavant, selon le pays de domicile	192
Figure 18 : Distance (en km) à laquelle résident les meilleurs amis, selon le secteur et le pays de domicile (en % des amis cités)	195
Figure 19 : Pouvoir compter sur ses proches, selon le pays de domicile	197
Figure 20 : Fréquence des contacts face-à-face et virtuels avec les membres importants des réseaux familiaux et amicaux (total des personnes mentionnées)	200
Figure 21 : Régression logistique (Odd ratio), présence d'au moins un ami vivant de l'autre côté de la frontière	206
Figure 22 : Fréquences des visites aux collègues, amis proches, etc. en Suisse, France et Allemagne, selon le pays de domicile	210
Figure 23 : Attachement aux espaces (indicateur standardisé), selon le pays de résidence	215
Figure 24 : Usage de plusieurs modes durant la semaine (multimodalité hebdomadaire), selon le pays et le secteur de résidence	228
Figure 25 : Fréquence d'utilisation de la voiture, selon le pays et le secteur de résidence	230
Figure 26 : Fréquence d'utilisation de la voiture en tant que passager, selon le pays de résidence	233
Figure 27 : Perception dominante (positive, neutre ou négative) de la voiture, selon le pays de résidence	242
Figure 28 : Fréquence d'utilisation du vélo, selon le pays et le secteur de résidence	246
Figure 29 : Fréquence d'utilisation du vélo dans la partie allemande de l'agglomération bâloise dans l'enquête EMD-Allemagne	247
Figure 30 : Régression linéaire : Usage du vélo	248
Figure 31 : Perception dominante (positive, neutre ou négative) du vélo, selon le pays et le secteur de résidence	252
Figure 32 : Fréquence d'utilisation des transports publics, selon le pays de résidence	256
Figure 33 : Perception dominante (positive, neutre ou négative) des transports publics, selon le pays et le secteur de résidence	259
Figure 34 : Typologie du choix modal dans l'agglomération trinationale de Bâle, selon le secteur de résidence (méthodologie de Kaufmann et al. 2010)	261
Figure 35 : Capacité à lire et à comprendre les horaires de transports publics, se le pays de résidence	269
Figure 36 : Capacité à utiliser au maximum les temps de trajets, selon le pays de domicile	272
Figure 37 : Compétences de déplacements, selon le pays de domicile	274
Figure 38 : Compétences organisationnelles, selon le pays de domicile	278

Figure 39 : Achats alimentaires, selon la destination et le pays de résidence	290
Figure 40 : Shopping, selon la destination et le pays de résidence	294
Figure 41 : Autres achats, selon la destination et le pays de résidence	295
Figure 42 : Activités de plein air, selon la destination et le pays de résidence	298
Figure 43 : Sport dans des infrastructures, selon la destination et le pays de résidence	299
Figure 44 : Activités culturelles, selon la destination et le pays de résidence	303
Figure 45 : Cinéma, selon la destination et le pays de résidence	303
Figure 46 : Bars, restaurants, clubs, selon la destination et le pays de résidence	303
Figure 47 : Pratiques transfrontalières : l'attrait des villes importantes suisses (Bâle, Zurich, Berne)	307
Figure 48 : Pratiques transfrontalières (tous motifs) : l'attrait des villes importantes allemandes (Lörrach, Fribourg-en-Brigau, Stuttgart)	309
Figure 49 : Pratiques transfrontalières (tous motifs) : l'attrait des villes importantes françaises (Mulhouse, Colmar, Strasbourg)	311
Figure 50 : Achats alimentaires des Allemands en Suisse et en France, selon le secteur de résidence	312
Figure 51 : Achats alimentaires des Français en Suisse et en Allemagne, selon le secteur de résidence	316
Figure 52 : Achats alimentaires des Suisses en Allemagne et en France, selon le secteur de résidence	318
Figure 53 : Achats en Suisse et en Allemagne des Français, selon le statut de frontalier	321
Figure 54 : Achats en Suisse et en France des Allemands, selon le statut de frontalier	323
Figure 55 : Activités culturelles et sorties (restaurants, bars,...) des Allemands et des Français en Suisse, selon le statut de frontalier	326
Figure 56 : Achats alimentaires et shopping en Allemagne et en France des Suisses, selon le revenu	328
Figure 57 : Activités de plein air et sorties (restaurants, bars,...) en Allemagne et en France des Suisses, selon le revenu	330
Figure 58 : Compétences socio-spatiales : Être à l'aise dans les endroits inconnus et créer facilement des liens avec des personnes inconnues	342
Figure 59 : Capacité à s'adapter aux problèmes	348
Figure 60 : Compétences linguistiques en allemand (dialecte ou bon allemand), en français et en anglais, selon le pays de résidence	350
Figure 61 : Identité transfrontalière, selon le pays de résidence	358
Figure 62 : Envie d'explorer de nouveaux endroits, selon le pays de résidence	361
Figure 63 : Envie d'explorer l'agglomération transfrontalière, selon le pays de résidence	365
Figure 64 : Connaissances locales des trois parties de l'agglomération transfrontalière, selon le pays de domicile	368
Figure 65 : Disposition à la mobilité résidentielle transfrontalière dans les agglomérations de Genève (2011) et Strasbourg (2012) (Source : Enquêtes sur les modes de vie résidentiels, LaSUR)	377
Figure 66 : Attitudes : Consommation et espace, selon le pays de résidence	384
Figure 67 : Types de motilité, selon les pays et les secteurs de résidence	401
Figure 68 : Rapports à la composante transfrontalière de l'agglomération dans le quotidien, selon le pays de résidence	411
Figure 69 : Une situation frontalière est un avantage, selon le pays de résidence	413
Figure 70 : Évolution du nombre de frontaliers durant les 20 dernières années dans les différentes régions suisses (OFS)	421
Figure 71 : Évolution du nombre de frontaliers dans les cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne, selon leur provenance (OFS)	422
Figure 72 : Évolution des rapports transfrontaliers durant les 5 dernières années (Augmentation des achats transfrontaliers, des loisirs transfrontaliers, des connaissances de l'agglomération transfrontalière et de l'attachement à l'agglomération transfrontalière)	429
Figure 73 : Questionnaire	502
Figure 74 : (Extrait du) modèle pour le calcul de l'indicateur de la qualité de desserte en transports publics par commune/quartier (modelbuilder – Arcgis)	509
Figure 75 : Typologie des communes (Regio TriRhena)	511
Figure 76 : 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	518
Figure 77 : Localisation des loisirs à l'échelle transfrontalière, selon la région de domicile, dans les enquêtes de mobilité classiques (EMD-MRMT)	519

Cartes

Carte 1 : Périmètres de la Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur et de la Regio TriRhena	124
Carte 2 : Périmètres de l'agglomération statistique (définition 2000 et nouvelle définition) et de l'Eurodistrict Trinational de Bâle	124
Carte 3 : Population dans la région TriRhena	125
Carte 4 : Densité de population par commune (habitants au kilomètre ²) dans l'agglomération transfrontalière de Bâle	127
Carte 5 : Évolution de la population dans l'agglomération transfrontalière de Bâle (années 1980-1990-2000)	129
Carte 6 : Évolution de la population dans l'agglomération transfrontalière de Bâle (années 2000-2010)	130
Carte 7 : Ratio emploi-habitant dans l'agglomération transfrontalière de Bâle	135

Carte 8 : Travail frontalier en Suisse (par commune), 2013	138
Carte 9 : Provenance des frontaliers (Allemagne et France uniquement) travaillant Suisse par code postal du lieu de résidence (en nombre absolu), 2013	139
Carte 10 : Travail frontalier dans l'agglomération transfrontalière de Bâle, 2013	142
Carte 11 : Secteurs enquêtés	148
Carte 12 : Qualité de la desserte en transport publics	151
Carte 13 : Extrait de Google Maps, trajet Münchenstein-Voltapplatz (Bâle) aux heures de pointe	235
Carte 14 : Localisation du <i>Rheincenter</i> (source : Swisstopo)	307
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 : RTS)	415
Carte 16 : Revenus et proximité de la Suisse, Médiane du revenu disponible par unité de consommation (source INSEE)	417
Carte 17 : Découpage infracommunal de Bâle, Weil am Rhein et Kandern	508

INTRODUCTION



1 LES AGGLOMÉRATIONS TRANSFRONTALIÈRES, AU CŒUR DES DYNAMIQUES EUROPÉENNES

Le vote sur le Brexit en juin 2016 en Angleterre 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. Au Royaume-Uni, la question de l'immigration a été l'un des arguments phare pour les partisans du Brexit. En Suisse, cette votation portait exclusivement sur la régulation et la réduction des flux de personnes à travers la frontière : les immigrants européens et extra-européens, mais aussi les travailleurs frontaliers étaient la cible de cette votation. 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-européen 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 empêcher les franchissements. D'une manière générale, ces évolutions mettent 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 en tant que président des Etats-Unis avec son programme mêlant entre autres, critiques des élites, politiques anti-migratoires et politiques contre le libre-échange.

Ces tendances marquent le retour d'une certaine frilosité dans les rapports internationaux après plusieurs décennies d'ouverture grandissante des frontières. En effet, dès la fin de la Deuxième Guerre mondiale, les pays européens ont cherché à collaborer entre eux et développer un projet commun. Ce mouvement s'est renforcé à travers la création de l'Union européenne dans les années 1990. Avec la chute du Mur de Berlin, la réunification de l'Allemagne et la fin du bloc soviétique, les échanges intra-européens se sont renforcés, de même que le nombre de pays portant le projet européen. Avant le retrait du Royaume-Uni, l'Union européenne comptait 28 pays membres couvrant quasiment l'ensemble du continent européen. Si la Suisse ne fait pas partie de l'Union européenne, ses liens avec elle sont importants : au lieu d'intégrer l'Union européenne, la Suisse a préféré le développement de relations encadrées par des accords bilatéraux. Deux d'entre eux sont de première importance dans 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, facilitant la mobilité à travers des pays européens, qu'il s'agisse de mobilité quotidienne ou de mobilité résidentielle. Ces accords n'ont fait qu'amplifier les tendances amorcées depuis plusieurs décennies quant à l'ouverture des frontières en Europe et en Suisse.

Cette plus grande perméabilité a permis le développement de régions transfrontalières, jusqu'alors en périphérie des territoires nationaux, de se retrouver au croisement de deux, voire plusieurs pays. 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, le cas de cette étude, pionnière en matière de collaboration transfrontalière, est un exemple de région transfrontalière où les relations à travers les frontières sont importantes, à un niveau politique, économique, mais aussi du point de vue des individus, qu'il s'agisse de travail frontalier, d'achats ou de loisirs effectués de l'autre côté de la frontière ou d'attachement à cette région transfrontalière. À ce titre, de par leur position au croisement 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 un mouvement à l'échelle mondiale, d'augmentation et d'accélération des mouvements. Le développement des technologies de communication et des infrastructures de transports, ont contribué à intensifier les relations entre les pays, les économies et les individus en réduisant l'impact de la distance physique. Ces échanges ont été marqués par la mondialisation et se traduisent par une

augmentation de la circulation des personnes, des marchandises ou des capitaux à l'échelle mondiale. Dans les années 1990, Ohmae (1990) à l'instar d'autres auteurs, parlait d'un monde sans frontières, d'un monde où la géographie et l'espace n'avait plus d'importance, voire annonçaient la fin des États-nations. Bien avant les événements mentionnés en préambule, ces théories avaient déjà été largement nuancées. En effet, principalement pour des raisons de sécurité et dans un contexte marqué par le terrorisme et 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 continuent à jouer un rôle important dans la construction des identités. De même, les activités de la vie quotidienne des individus continuent en grande partie à prendre place à l'intérieur de celles-ci (D. Newman 2006).

A l'échelle de la vie quotidienne des individus, et sans parler de franchissement de frontières, la mobilité a également pris une importance cruciale dans les modes de vie actuels. Les individus se déplacent de plus en plus et de plus en plus loin. Ces évolutions s'accompagnent 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 de la vie quotidienne, avec le développement des potentiels de mobilité, celle-ci prend dorénavant place à l'échelle de l'agglomération, voire au-delà des frontières régionales (pendularité de longue distance) et nationales (mobilité transfrontalière). Ainsi, les modes de vie actuels s'étendent sur des territoires qui ne correspondent pas aux limites administratives soulevant des grands enjeux en matière de gouvernance. Ces mobilités intenses, notamment celles effectuées en voiture, posent de nombreux défis environnementaux en matière de pollution ou de congestion. À un niveau social, si la mobilité est associée à des valeurs émancipatrices et de liberté, elle est devenue indispensable pour s'insérer socialement. Il est attendu des individus qu'ils soient de plus en plus mobiles et flexibles pour répondre aux exigences de la société actuelle et en premier lieu à celles du marché du travail. Ainsi, tous les individus ne sont pas égaux en la matière, certains étant plus ou moins mobiles, ou du moins pas de la même manière.

1.1 DES TERRITOIRES SPÉCIFIQUES

Ces tendances générales relatives au contexte européen et à la mobilité à travers les frontières, mais aussi celles sur la place qu'a prise la mobilité quotidienne dans les modes de vie actuels soulèvent de grands enjeux dans les régions et les agglomérations transfrontalières. Néanmoins, la nature transfrontalière de ces territoires contribue à une certaine méconnaissance de leurs spécificités et des défis auxquels ils font face. Si de nombreuses recherches ont été effectuées sur les régions transfrontalières et leurs habitants, les connaissances se limitent souvent à certains aspects de la vie quotidienne, comme le travail frontalier ou le tourisme d'achats, mais abordent rarement le mode de vie dans sa globalité. Par ailleurs, les recherches se focalisent souvent sur des sous-populations spécifiques (par exemple les frontaliers), mais peu tiennent compte de la population entière d'une agglomération. En effet, les réalités sont souvent différentes des deux côtés d'une même frontière, de même que les impacts de l'ouverture des frontières sur les individus et les territoires. En effet, dans certaines régions, l'intensification de ces relations s'accompagne de certaines craintes dans la population, comme c'est le cas autour du travail frontalier : dans les 20 dernières années le nombre de travailleurs frontaliers a doublé en Suisse, atteignant plus de 300 000 individus en 2016. Les effets de ces mobilités sur les territoires de part et d'autre de la frontière sont importants et largement discutés, voire critiqués dans la population. Le développement de parti anti-frontaliers au Tessin ou à Genève et les résultats de la votation sur l'immigration de masse traduisant un certain malaise dans ces régions ont jeté une nouvelle lumière sur les territoires transfrontaliers, concernés au premier titre par les relations internationales. Par manque de données, ces potentiels aspects négatifs engendrés par les relations transfrontalières ne sont que peu abordés dans la littérature scientifique, alors qu'ils sont cruciaux dans la compréhension du fonctionnement des agglomérations transfrontalières.

Ainsi, il y a un fort intérêt à se pencher sur les différents aspects de la vie quotidienne dans une agglomération transfrontalière - c'est-à-dire 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 la frontière.

Une telle approche permet également d'aller au-delà de considérations uniquement économiques et rationnelles basées sur l'exploitation de différentiels. Si le travail frontalier et le tourisme d'achats 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 peuvent toutefois pas être réduits à ces aspects-là. 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 les territoires qui se situent au-delà sont éminemment individuels. En effet, tous les individus ne peuvent pas ou ne cherchent pas à traverser les frontières en raison de problèmes d'accessibilités, de compétences inadaptées - notamment linguistiques - ou encore d'un manque de motivation, de connaissances ou car 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 dans 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 permet également de prendre en compte et d'analyser les passages des « autres frontières », telles que linguistiques, sociales ou culturelles.

1.2 OBJECTIFS, MÉTHODES ET CAS D'ÉTUDE

Cette recherche a comme objectif principal de comprendre l'influence de la frontière sur les modes de vie des individus de l'agglomération transfrontalière. Il s'agira d'une part d'identifier et de quantifier les rapports qu'entretiennent les individus avec les territoires situés au-delà de la frontière dans leur quotidien. D'autre part, il s'agira de déterminer les éléments influençant la spatialité des modes de vie, en termes de freins ou de motivations à traverser les frontières. Ces éléments dépendent à la fois des spécificités des territoires - en matière d'emploi (revenus, diversité, etc.), d'offre de biens et 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 avec les territoires et les habitants situés au-delà la frontières. Ainsi, en parallèle d'une approche basée sur les caractéristiques socio-démographiques, nous considérons également la motilité des individus. Finalement, en s'intéressant à la vie quotidienne dans une agglomération, il est possible d'identifier certains enjeux liés à l'ouverture des frontières, qui touchent directement les conditions de vie des habitants des agglomérations transfrontalières.

Pour répondre à notre questionnement, nous avons mis en place un dispositif d'enquête mixte, se basant sur des analyses contextuelles, une enquête qualitative (15 entretiens, avec des frontaliers et des actifs non-frontaliers) et une enquête quantitative auprès d'habitants de l'agglomération trinationale de Bâle (1615 participants résidants dans les trois pays). La combinaison de ces trois éléments permet 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, l'une des lacunes dans la recherche sur les territoires transfrontaliers.

Le choix du cas d'étude s'est porté sur l'agglomération transfrontalière de Bâle. Au carrefour de trois pays (Suisse, Allemagne et France), cette agglomération compte environ 830 000 habitants dont la majeure partie réside en Suisse. Elle se situe au croisement de deux espaces linguistiques - francophone et germanophone - auxquels s'ajoute la présence de 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 les loisirs sont observées. Cette configuration particulière donne à voir les liens spécifiques qui unissent les trois pays entre eux 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 transfrontalière, caractéristique qui se retrouve dans de nombreux autres contextes en Europe. La forte orientation globale 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. Elle se traduit par des mesures concrètes, notamment avec la mise en place de lignes de transports publics transfrontalière. Dans les deux domaines (coopération et transports), l'agglomération transfrontalière de Bâle fait figure de très bon élève. Finalement, sans faire de comparaison à proprement parler, différentes régions transfrontalières suisses (Genève, Tessin, Arc jurassien) seront mises en perspectives avec le cas bâlois, pour déterminer les similitudes ou les différences avec les autres contextes. Ces éléments sont utiles dans le but de mieux identifier les besoins, les attentes et les enjeux auxquels font face les agglomérations transfrontalières pour opter pour les mesures les plus adaptées à l'ensemble des populations et territoires composant les régions transfrontalières.

2 STRUCTURE DE LA RECHERCHE

Cette recherche est divisée en 10 chapitres :

Le premier chapitre vise à présenter les thématiques, la **théorie et les concepts principaux** utilisés dans la recherche. La première thématique renvoie aux modes de vie et à la mobilité. Il s'agit dans cette partie 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. Il s'agit dans un premier temps de décrire les évolutions majeures qu'ont connu les frontières ces dernières décennies et l'émergence d'espaces transfrontaliers. Le deuxième temps porte plus spécifiquement sur les individus et 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 identités sont traitées plus en détail. A la fin de ce chapitre sont présentés le questionnement et les hypothèses de recherche.

Le deuxième chapitre décrit la **méthodologie** utilisée. Les premiers éléments décrivent le choix d'un dispositif méthodologique mixte et les spécificités d'une telle approche. Ensuite, les trois composants principaux du dispositif sont présentés en détail : les analyses contextuelles, les entretiens qualitatifs et l'enquête qualitative (questionnaire).

Le troisième chapitre présente le cas d'étude et comprend une première série **d'analyses contextuelles sur l'agglomération transfrontalière de Bâle**. Ce chapitre vise dans un premier temps à positionner l'agglomération bâloise dans un contexte régionale et à 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. Par ailleurs, cette partie offre un aperçu quantitatif du travail frontalier en Europe et en Suisse. Finalement, les secteurs ciblés par l'enquête quantitative sont décrits plus en détail.

Le chapitre 4 intitulé « **Ressources et contraintes individuelles : quelle marge de manœuvre dans le mode de vie ?** » vise à présenter l'échantillon et les caractéristiques individuelles pouvant avoir une influence sur le mode de vie. Une emphase particulière est portée sur les questions de conciliation entre la vie familiale et l'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 cinquième chapitre porte sur les **attitudes et les réseaux sociaux**. Il s'agit des deux premières dimensions du mode de vie traitées dans cette recherche. Le premier temps du chapitre concerne la caractérisation des réseaux sociaux individuels au niveau spatial et en termes de fréquences 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), ainsi que les préférences résidentielles.

Le chapitre 6 se penche sur l'« **usage et image des modes de transports dans l'agglomération transfrontalière** ». Le but est de faire le point sur la manière dont se déplacent les habitants de la région, en creusant en détail l'utilisation de la voiture, du vélo et des transports publics et la manière dont ils perçoivent ces modes de transports. Dans un second temps, ce chapitre s'intéresse à une série de compétences de mobilité : l'utilisation des temps de transports, la capacité à planifier ses trajets avec internet – l'usage et l'accès aux TIC est également analysé – et les compétences organisationnelles (être à l'heure et planifier ses activités à l'avance).

Le chapitre 7 intitulé « **Mobilité dans l'agglomération : quelles pratiques transfrontalières ?** » vise à donner un aperçu quantitatif des pratiques transfrontalières d'achat 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. En effet, tant l'influence du revenu, du statut de frontalier – et des autres caractéristiques sociodémographiques -, mais aussi les effets du territoire sont analysés.

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

Le chapitre 9 intitulé « **Modes de vie et potentiel de mobilité : les frontières au quotidien ?** » vise dans un premier temps à faire le point sur le concept de motilité. Abordé de manière segmentée tout au long de cette recherche, 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, ce chapitre s'intéresse au développement de l'agglomération trinationale et identifie trois enjeux particuliers 1) les fortes différences dans les

conditions de vie entre frontaliers et non-frontaliers 2) les flux motorisés importants 3) la spécialisation fonctionnelle et sociale des territoires de l'agglomération.

Le dixième chapitre est la **conclusion**. Il 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. A la suite de la conclusion se trouvent également la bibliographie et les annexes, dont le questionnaire utilisé dans l'enquête qualitative.

THÉORIE ET CONCEPTS



1 LA MOBILITÉ, UN POINT DE DÉPART

Nos sociétés sont de plus en plus en mouvement, en raison de la mondialisation, de l'accélération des moyens de transport et du développement des télécommunications : tant les hommes que les capitaux, les biens et les informations se déplacent toujours plus et plus rapidement (Ascher 2004). Ainsi, associée à ces changements structurels fondamentaux, la mobilité contribue à redessiner le mode de vie des individus.

Cette prise d'importance de la mobilité s'illustre notamment par l'utilisation croissante de termes comme liquidité, fluidité, flux ou réseau pour décrire notre société ou encore de métaphores relatives à un monde « en mouvement » (Söderström et Crot 2010). Les ouvrages de Bauman (2000), de Castells (1998) et de Urry (2005) sont emblématiques de l'« avènement » de la mobilité comme concept central. Dans ce prolongement, certains auteurs - considérant que la mobilité au sens large touche tous les aspects de notre société et que les sciences sociales ne l'ont, jusqu'à présent, qu'effleurée, la réduisant à l'étude des transports ou des migrations - appellent à un changement de paradigme, celui des « new mobilities » (Sheller et Urry 2006). Cresswell (2010) recense cinq caractéristiques des recherches liées à ce changement de paradigme. Premièrement, elles font appel à des approches mixtes entre sciences « dures », sociales et humaines. Deuxièmement, ces recherches étudient le mouvement à travers différentes échelles, de celle du corps aux flux internationaux de capitaux. Troisièmement, elles prennent en compte les différentes formes de mobilités, comme les mobilités humaines, mais aussi celles des biens, des idées ou des capitaux. Quatrièmement, elles considèrent la mobilité comme allant de pair avec des formes d'arrêt ou d'immobilité. Et finalement, elles recourent à un arsenal théorique et méthodologique « mobile » qui va au-delà des approches « sédentaires » adoptées jusqu'alors en sciences sociales (Cresswell 2010, 551-52).

Les potentiels de mobilité spatiale qu'a offert et qu'offre encore l'amélioration des systèmes de transport et de communication permettent de combiner et de connecter ce qui autrefois était socialement et spatialement inconciliable (Urry 2005). Ainsi, on constate que cette augmentation de la vitesse permet aux personnes de se déplacer toujours plus loin, sans pour autant y consacrer nécessairement plus de temps. 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; N. F. Schneider, Limmer, et Ruckdeschel 2002).

Si les chercheurs s'accordent à dire que la mobilité prend une place de plus en plus importante dans la société actuelle, elle n'en reste pas moins une notion polysémique. En sociologie, la mobilité a avant tout été considérée 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). Ces 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) prend en compte tous les mouvements des êtres humains, d'un simple mouvement du bras à un vol transatlantique. Même si la mobilité est, dans cette définition, avant tout spatiale, l'auteur insiste sur ses implications sociales et le contexte qui entoure 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. Ainsi, il est, selon lui, 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 (Allemand, Ascher, et Lévy 2004; Hammer et Scheiner 2006).

En se basant sur les travaux de Bassand et Brulhardt (1980) et Bassand et al. (1988), dans un effort de reconceptualisation, Kaufmann (2008) propose un modèle distinguant quatre formes de mobilité spatiale, en fonction d'une part de la portée spatiale (interne ou externe à un bassin de vie) et d'autre part, de la direction du flux et de la temporalité (c'est-à-dire envisagée ou non avec un retour au point de départ). Bien qu'utiles pour synthétiser les différentes formes que peut prendre la mobilité spatiale, de nombreuses pratiques de mobilité, contribuent à brouiller les frontières entre ces différentes catégories. Pendularité de longue distance, mobilité transfrontalière (quotidienne ou résidentielle) ou encore migrations temporaires sont des exemples de ces nouvelles mobilités permises par le développement des potentiels de vitesse et de communications, ainsi que par des frontières nationales plus poreuses. Autour de chacune de ses formes de mobilité spatiale se sont constitués des champs de recherches particuliers

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	Migrations

1.1 MOBILITÉ QUOTIDIENNE, MOBILITÉ RÉSIDENTIELLE, MIGRATION ET TOURISME : DES CONTOURS FLOUS

Plusieurs évolutions majeures à la fois de l'offre de transports (vitesse accrue, forte motorisation), du marché du travail (flexibilisation des emplois et biactivité des ménages) et une forte tension sur le marché de l'immobilier principalement dans les centres ont contribué à augmenter le nombre de pendulaires à la fois entre les communes, mais aussi entre agglomérations et bassins de vie. L'augmentation de la mobilité ne s'illustre pas uniquement à travers les déplacements pour le travail, mais pour tous les autres déplacements de la journée, qu'il s'agisse de loisirs, d'achats ou encore d'accompagnement. En outre, la mobilité quotidienne se déploie de moins en moins à l'échelle de la commune, mais dépasse les frontières communales et prend place à l'échelle des agglomérations, voire entre les cantons et/ou les agglomérations et même à travers les frontières nationales. En termes de déplacements, en Suisse, près de 10 % de la population active se déplace pendant plus de 2 heures par jour ; 10 % font plus de 100 kilomètres par jour de déplacements domicile – travail (2010)¹ et près de 20 % vit et travaille dans des cantons différents². Ces évolutions, avec l'importance accrue des loisirs, sont responsables en partie de l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus ces dernières décennies. Au-delà des pratiques quotidiennes de déplacements sur de longues distances, la littérature fait également état de pratiques multilocales et de bi-résidentialité. C'est-à-dire que certains trajets ne sont pas effectués tous les jours, au profit de nuits passées hors du domicile, à proximité du lieu d'emploi ; il peut s'agir aussi de séjours et de voyages professionnels ou plus largement de séjours passés dans des résidences secondaires ou familiales (Duchêne-Lacroix 2014; Ravalet et al. 2015). Ces mobilités questionnent profondément les catégories classiques de mobilité spatiale puisqu'il ne s'agit pas tout à fait de déménagement ou de mobilité résidentielle, ni de mobilité quotidienne, car le retour se fait plusieurs jours plus tard et ces mobilités s'inscrivent dans des espaces plus larges que l'agglomération ou le bassin de vie.

L'interrelation entre les types de mobilités et le brouillage des catégories s'observe aussi dans de nouvelles pratiques autour de la migration, le tourisme, les voyages, mais aussi les déplacements pour motif travail (Williams et Hall 2000; C. M. Hall 2005). Cohen et al. (2013) évoquent ainsi la

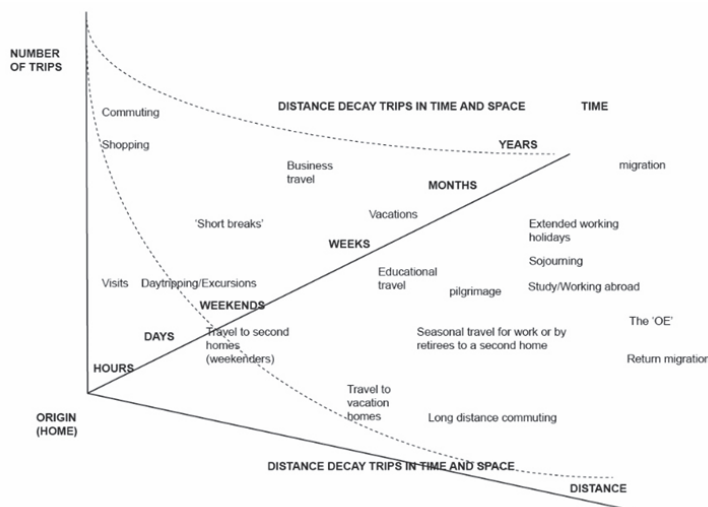
¹ OFS 2010. Des tendances similaires s'observent à l'échelle européenne : 7 % des actifs réalisent des trajets pendulaires quotidiens de longue durée, c'est-à-dire supérieurs à deux heures de trajet aller-retour (Lück et Ruppenthal 2010).

² OFS 2016 (chiffres 2014).

mobilité en tant que mode de vie, pour décrire des pratiques, qui combinent des séjours hors du « domicile » de longue durée, des ancrages et appartenances multiples (domicile, point A, point B, etc.), des périodes de travail (hors zone de domicile), des retours épisodiques pour voir la famille ou gagner de l'argent. Le voyageur contemporain serait ainsi simultanément : « an employee, a student, a visitor, a seasonal worker, holidaymaker, a semi-permanent resident, and potentially many other roles and identities » (Allon et al. 2008 cités dans S. A. Cohen, Duncan, et Thulemark 2013, 7). La combinaison d'un séjour temporaire avec une activité professionnelle, avant tout motivée par la pratique de loisirs ou d'un mode de vie, sort des classes traditionnelles que sont la migration ou le voyage, de même que le travail saisonnier plus « classique ». D'autres auteurs dans un registre très proche ont abordé la question de la migration à travers le concept de « lifestyle migration ». Ici, c'est des formes « plus permanentes », qui sont considérées, où la migration est motivée par la recherche d'un meilleur cadre de vie ou d'un mode de vie particulier (O'Reilly et Benson 2009). Plusieurs recherches étudient les destinations prisées par les personnes migrantes pour ce genre de raisons, et concernent les mouvements du nord de l'Europe vers le Sud (Espagne, Portugal³), mais aussi vers la France rurale ou de l'Amérique du Nord vers l'Amérique du Sud (Panama, Mexique). Ces migrations sont aussi saisonnières, notamment aux USA, avec des flux, notamment de retraités, provenant du nord vers les états du sud pour y passer l'hiver (Gustafson 2001). Les séjours à l'étranger dans le but d'apprendre de nouvelles connaissances « educational holiday », par exemple les cours de langue, les échanges universitaires (ERASMUS par ex.), les stages ou les expériences de travail bénévole brouillent également les contours de ces catégories de mobilité spatiale. Dans tous ces exemples, la question de l'appartenance et des identités multiples est soulevée et partagée entre le « home » et un ou plusieurs « away » : la mobilité permettant des allers-retours entre ces différents points d'ancrage. A ce sujet, les technologies de la communication ont d'ailleurs ouvert un champ des possibles gigantesque dans la mesure où elle permet dans une certaine mesure d'être chez soi tout en étant loin (Germann Molz 2008), de garder des contacts avec sa famille et ses amis et *de facto* diminuer quelque peu le changement social associé à ces mobilités peu réversibles. Les grandes mobilités - pendularité de longue distance ou bi-résidentialité - peuvent également être sources de changement social, de confrontation à l'altérité, d'adaptations diverses, mais là également le retour fréquent (quotidien ou hebdomadaire) au domicile permet de diminuer l'impact social de la distance physique. C'est d'ailleurs une des raisons qui poussent les individus à choisir ce genre de mobilité.

³ Des motifs fiscaux peuvent aussi servir de déclencheurs pour la migration à l'instar des nouvelles dispositions mises en place au Portugal pour les résidents « non habituels » <http://www.livinginportugal.com/fr/demenager-au-portugal/le-regime-fiscal-pour-les-residents-non-habituels/>, consulté le 07.05.2016.

Figure 1 : Mobilités selon la fréquence, le temps et l'espace (d'après Hall 2005)



Le schéma de Hall (2005), qui place sur trois axes les différentes formes de mobilité, souligne bien la complexité qu'elles peuvent revêtir dans la société actuelle. Les axes représentent 1) la récurrence des mobilités (journalières comme la pendularité ou très rares comme la migration) ; 2) leur extension spatiale (allant des déplacements les plus proches, aux voyages lointains en passant par la pendularité de longue distance) ; 3) leur extension temporelle (des déplacements et les activités en lien qui durent de quelques minutes à quelques heures, aux longues vacances ou aux séjours linguistiques depuis plusieurs mois). Un quatrième axe pourrait représenter l'implication sociale ou la quantité de changement social que la mobilité inclue (Kaufmann 2008), dimension indépendante du temps, de la distance ou de la récurrence.

Les mobilités transfrontalières – au cœur de ce travail – se situent également au croisement des types de mobilité précités. D'une part, elles remettent en question l'idée de « bassin de vie » puisque par définition, elles se déploient par-dessus 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). En effet, bien que l'on parle dorénavant d'agglomérations transfrontalières ou de régions transfrontalières, 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 garde une certaine signification sociale. En fonction du potentiel de mobilité de chacun (de sa motilité) (Kaufmann, Bergman, et Joye 2004)⁴ et de la régularité des pratiques, la distance sociale que représente la frontière peut s'amenuiser, jusqu'à devenir une mobilité quotidienne « quelconque ».

L'agglomération trinationale de Bâle, sur laquelle porte cette thèse, offre un cadre idoine pour aborder l'articulation de ces diverses mobilités, de courte ou de longue distance, fréquentes ou non, réalisées au niveau local, national, transfrontalier ou international. En effet, 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. Le franchissement (ou non) de ces frontières dans le cadre de déplacements domicile-travail, de mobilité de loisirs ou d'achats ou encore de mobilité résidentielle donne à voir des configurations spatiales originales dans les modes de vie des individus et soulève divers

⁴ Nous traiterons des questions de motilité de manière analytique dans le chapitre « Modes de vie et potentiel de mobilité : les frontières au quotidien ? ». Une revue de la littérature se trouve plus loin dans ce chapitre.

enjeux en termes de mobilité quotidienne, de cohésion sociale, de développement territorial ou de gouvernance. Ces enjeux sont à la fois propres aux agglomérations transfrontalières et à Bâle, mais concernent aussi plus largement toutes les agglomérations en raison 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 SPATIALITÉ DES MODES DE VIE

Le mode de vie s'apparente à une photographie de la vie quotidienne à travers les différentes facettes qui la compose, 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. En effet, la mobilité 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 à travers tous les déplacements effectués dans la journée. Étudier les modes de vie et leur inscription spatiale nécessite ainsi 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 dernières - 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 ; la mobilité quotidienne permettant de passer de l'une de ses sphères à l'autre (Lefèbvre 1977; Bassand, Joye, et Schuler 1988; Kaufmann 1999). Cet intérêt pour les modes de vie s'inscrit dans un cadre plus large qui est celui des approches centrées sur les individus et leurs actions. En effet, l'émancipation des individus, leurs manières différentes d'agir ou de choisir, de se représenter ou de s'identifier donnent à voir des modes de vie pluriels : « the social phenomenon of lifestyles has been an integral feature of the development of modernity, not least in the idea that lifestyles are significant representation of the quest for individual identity that is also such a defining characteristic of modernity » (Chaney 1996, 158). 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 les modes de vie ne peut se comprendre sans les grands changements structurels qu'ont connus les sociétés occidentales durant le siècle dernier. Initiés dès la fin du XIX^e, ils se sont poursuivis durant le XX^e siècle, malgré quelques temps d'arrêt, en raison notamment de crises économiques et des deux guerres mondiales. Bien qu'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 par exemple donnant plus de place aux loisirs. Ceci 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 - mais 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 niveau économique comme la précarisation et la flexibilisation du marché de l'emploi, ainsi que le développement du travail des femmes. Ce dernier point permet d'aborder les changements sociaux et politiques clés 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 prévaut. 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 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 du développement de la grande vitesse ferroviaire, routière et aérienne (Harvey 1990). Un des aspects clés 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, soit 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).

2.1 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 courants de pensée et les changements de paradigme autour de ces aspects renvoient aux éléments structurels cités ci-dessus.

Les premiers discours et recherches sur l'individu et leurs 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). En effet, 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 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 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. Dans la « société », l'individu est plus libre de nouer les liens qu'ils souhaitent (Tönnies 1977 [1887]; Martuccelli et de Singly 2009).

Cette question des liens à travers l'augmentation du nombre de cercles sociaux, et 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]). La « transformation d'une société rurale en une société à prédominance urbaine [...] a été accompagnée par de profonds changements qui, en fait, ont touché tous les aspects de la vie sociale. Ce sont ces changements et leurs implications qui appellent l'attention du sociologue [...] » (Wirth 2004, 256 [1938]). Relevons en outre que Simmel fut l'un des premiers à théoriser les questions des « multi-appartenances » relatives aux identités et aux groupes sociaux, bien avant que cette idée ne revienne sur les devants de la scène dans la sociologie actuelle.

Dans la sociologie, la question de l'individualisme apparaît ainsi à la toute fin du XIX^e siècle chez Durkheim (1970 [1898]), qu'il conçoit avant tout à travers l'émancipation. Il note également que

c'est principalement à travers la division du travail qu'elle se fait. À travers celle-ci, les individus sont certes plus dépendants les uns des autres, mais ils s'en différencient plus : « plus les sociétés sont primitives, plus il y a de ressemblances entre les individus » (Durkheim 1967, 19 [1893]). Pour Wirth, ceci 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 » (Wirth 2004, 278 [1938]). Simmel (1989 [1903]), quant à lui, distingue deux aspects à l'individualisme (Durkheim le faisait également dans une certaine mesure), à savoir l'émancipation et « la différence personnelle », qui renvoie à la recherche par chacun d'une définition originale de soi. Dans cette première modernité, l'incertitude soulevée par le détachement de l'individu de la communauté et 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 dernières 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^{ère} 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 uniquement d'une liberté accrue, mais aussi d'une pression forte sur les individus et leurs choix. Beck (2003 [1986]) parle ainsi d'une société du risque : les individus font face à une obligation sociale de choisir leur vie suscitant de l'incertitude. Ehrenberg (1998) affirme que le poids des lois morales, à travers les institutions, se voit substituer 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 se sont appuyés 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. Il 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 aboutissements 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, guider leurs actions. Ceci est non 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 tout d'abord comme influencées par des principes utilitaristes et fonctionnels (1^{ère} phase de la première modernité), puis largement déterminées par les normes, les lois et les institutions (2^{ème} phase de la première modernité) : « L'individu de la sociologie classique, celui de Parsons, celui de Durkheim ou d'Elias n'existe que par son incorporation du système, des valeurs et des normes qui structurent sa personnalité et lui permettent d'ailleurs de se vivre comme un individu autonome. » (Dubet 1994, 69). 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 à travers 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. Au début du siècle déjà, Weber (1997 [1922]), un des pères de la sociologie de l'action, distinguait quatre logiques principales : 1) les actions rationnelles par rapport aux moyens 2) les actions rationnelles par rapport aux valeurs, par rapport à la morale 3) l'action traditionnelle, c'est-à-dire les habitudes, coutumes, les actions de la vie quotidienne et 4) les actions régies par les émotions. Les deux premières logiques sont intentionnelles et rationnelles, alors que les deux autres le sont nettement moins, en particulier les actions affectuelles qui sont conduites sous l'effet des émotions. Weber souligne le rôle important de ces dernières dans le changement et les évolutions, et notamment dans la rationalisation de l'action traditionnelle (Cuin 2001). Elster (1995) propose également de considérer les émotions et les normes sociales en plus des logiques fonctionnelles pour mieux comprendre les actions des individus. Dubet considère l'expérience comme une combinaison de logiques d'actions : « 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 [...] » (1994, 98).

Dans la sphère francophone, un courant important - la sociologie pragmatique - s'est créé autour d'approches renouvelées de l'individu. Appelée aussi sociologie des épreuves, elle 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 bien souvent contradictoires des individus et les logiques justificatives qu'ils invoquent (Boltanski et Thévenot 1991; Thévenot 2006). Pour Lahire (1998), ces dispositions sont incorporées dans l'individu à travers 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 à travers leurs connaissances et leurs expériences préalables. Cette même idée est largement présente dans les discussions autour de l'injonction de mobilité et la nécessité d'être mobile sur laquelle nous reviendrons.

2.2 MODE DE VIE : APPROCHES ET DÉFINITIONS

Bien que popularisées dès les années 1980, les premières apparitions de la notion de mode de vie remontent à plus loin. En effet, à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, des auteurs comme Veblen, Simmel ou Weber ou Wirth, les utilisent dans leurs ouvrages pour décrire des nouvelles manières de faire et de vivre à une période marquée par une forte urbanisation, 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 (Valette-Florence 1994).

2.2.1 Approches

Les approches du mode de vie s'inspirent et oscillent entre les théories structuralistes, comme celles de l'*habitus* de Bourdieu, et volontaristes, à l'instar de 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 (1979) considère le mode de vie comme le reflet de la classe sociale : selon lui, les pratiques et représentations des individus - l'*habitus* - seraient avant tout déterminées par leur appartenance à une classe sociale, à leur position dans l'espace social⁵.

⁵ 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*.

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 [jenseits von Stand und Klasse] 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).

Néanmoins, plusieurs études empiriques ont démontré 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, continuent d'exercer une certaine influence sur les modes de vie nuancés 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 cela, 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 générés par des facteurs sociodémographiques tels que le genre, le revenu ou la formation) aux « nouvelles » inégalités sociales en matière de consommation, d'identités ou de valeurs (A. Spellerberg 1996; Bögenhold 2001; Ohnmacht, Maksim, et Bergman 2009; Thomas et Pattaroni 2012).

La théorie des pratiques s'intéresse à des thématiques similaires que celles du mode de vie, en se penchant sur les routines, l'organisation temporelle de la vie quotidienne, les temps et 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 des 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 de ce courant apportent des éléments complémentaires utiles à la compréhension des comportements individuels.

2.2.2 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 sur ce que recouvre le mode de vie. Comme le note Kitamura (2009), le terme « mode de vie » [« lifestyle »] a en général deux acceptations : d'un côté les modèles d'activités et d'utilisation du temps et de l'autre, les valeurs, orientations et opinions qui guident les « pas » des individus. À cela s'ajoute également une troisième tendance visant à 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 prennent 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. Zapf et al. (1987, cité dans Bögenhold 2001) définissent quant à eux le mode de vie [lifestyle] comme un modèle d'organisation de la vie quotidienne relativement stable. L'idée d'usage de temps pour certains auteurs étant 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 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. En visant à expliquer la mobilité (un comportement observable), plusieurs études empiriques opérationnalisent le mode de vie principalement à l'aide de variables relatives aux valeurs ou opinions, allant en quelque sorte dans cette même direction, comme nous le verrons plus tard.

Finalement, on trouve un troisième groupe de travaux se basant principalement sur le premier courant (à savoir le mode de vie à travers les comportements et les 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, motivations, intérêts ou 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 ne le permet par exemple la mobilité, en englobant davantage d'éléments saillants du quotidien des individus, car le mode de vie inclut justement ces valeurs, opinions et attitudes. 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 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 approches, Thomas (2013) propose d'approcher le mode de vie à travers 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 tant 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. Ajoutons que ces contraintes et ces ressources ne sont pas uniquement individuelles, mais dépendent également du territoire où l'on se trouve ou celui où l'on désire/projette se rendre. Pour Hradil et Spellerberg (2011), cette marge de manœuvre est un des principaux traits de la notion de mode de vie : celui-ci se rapportant à l'utilisation des ressources (formation, revenu), aux finalités et aux préférences de cet usage plutôt qu'à la « possession » des ressources. Dans la même idée, 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 existante, 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). La latitude individuelle

qui résulte des arbitrages entre aspirations et contraintes produit des usages différents : « pour chacun, le monde de la vie quotidienne s'ordonne et s'objective de manière originale, à la fois voisin et différent de celui des autres » (Berger et Luckmann, cité dans Di Méo 1996, 24). 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 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. Pour certains, elle est même inhérente aux recherches sur la pluralisation des modes de vie, puisque celles-ci se concentrent sur une partie des classes moyennes (supérieures), sur les individus 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). Le capital économique, en tant que facteur déterminant des pratiques, renvoie en grande partie à l'idée de classe sociale qui a marqué l'analyse sociologique durant de nombreuses décennies (Wright 1996). 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. En outre, même si l'importance du genre n'est plus aussi prégnante dans nos sociétés, une analyse détaillée ne peut la négliger, d'autant plus que des 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 soit le temps de travail, les horaires (jours/nuit), la flexibilité de ceux-ci, la possibilité de télétravailler ou encore les temps de déplacement. Par exemple, la flexibilité des horaires (ne pas se déplacer pendant les heures de pointe) ou travailler de nuit et devoir se rendre à son emploi en transports en commun lorsque l'offre est souvent réduite pendant ces horaires (Fol 2009) conditionnent fortement le reste des activités. « Avoir du temps » ou « prendre le temps » est souvent considéré comme un luxe, ne pas en avoir au contraire a un impact certain sur les activités entreprises (notamment celles qui ne sont pas obligatoires) : par exemple, le manque de temps est la troisième condition la plus avancée aux USA par les enquêtés pour expliquer le fait qu'ils ne voyagent pas (McKercher 2009). Tous ces éléments sont à même de limiter ou au contraire d'ouvrir les possibilités de chacun, dans sa vie quotidienne. Un dernier facteur individuel limitant et habilitant dans la mise en place et le choix des directions données aux modes de vie renvoie au potentiel de mobilité, qui permet aux individus de se déplacer d'un espace à un autre ; la partie suivante lui est consacrée.

Les variables sociodémographiques, les formes d'organisations familiales, l'activité professionnelle ou encore la motilité ont 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).

2.2.3 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 l'influence en retour). Sans défendre une position déterministe, où les

activités humaines seraient entièrement déterminées par l'environnement dans lequel les individus évoluent, le territoire joue un rôle dans l'agencement de celles-ci. Celui-ci 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 tant matérielles, les infrastructures par exemple, qu'immatérielles : l'environnement véhicule également des informations, des règles, des symboles donnant des pistes aux individus sur ce qu'ils peuvent ou sur ce qu'il est convenable de faire (Rapoport 2000). Dans une perspective large, le potentiel d'accueil du territoire se compose de l'offre de biens et services (offre d'emploi, activités sportives, culture, consommation, etc.), le réseau de transports, les politiques familiales, les lois et les 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, à comprendre de manière plus large que le territoire uniquement, 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. Vice versa, les individus, à travers leur comportement, font évoluer le territoire : par exemple, l'augmentation du trafic autoroutier sur certains axes aura un impact négatif sur la vitesse des déplacements en raison de la saturation, et par extension une influence sur le potentiel d'accueil du territoire. Il est également possible que cette évolution suscite d'autres changements, à travers l'augmentation de la capacité autoroutière ou le développement d'alternatives pour absorber ou limiter le volume des déplacements. À ce sujet, Munafò (2015) distingue le potentiel d'accueil dans une idée de simple support des activités humaines, du potentiel structurant du territoire, qui façonne et modèle les comportements des habitants en fonction du territoire. Pour mieux conceptualiser les prises et les contraintes du territoire et leur influence sur les individus, Doherty (2014) propose la notion de viscosité. Étudiant des familles particulièrement mobiles en Australie, elle 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.

Les différences en matière de potentiel d'accueil du territoire et de modes de vie peuvent être conceptualisées à une échelle internationale (Katz-Gerro 2011), entre territoires urbains et ruraux (Spellerberg 2011), entre agglomérations voire à l'intérieur 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, alors que les grandes surfaces commerciales s'implantent autour des grands axes routiers (Wiel 1999; Korsu, Massot, et Orfeuill 2012). D'une manière générale, les centres urbains offrent une plus grande palette de services, de biens et de loisirs, ainsi qu'une offre plus large d'emploi (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). De plus, tous les types de logements ne se trouvent pas partout : l'habitat individuel est par exemple souvent localisé en périphérie. Ce découplage entre localisation résidentielle et professionnelle débouche sur des pratiques de mobilité, de plus en plus longues, mais aussi des problèmes de chômage, lorsqu'il est impossible ou trop coûteux de se déplacer. Les travaux sur le « spatial mismatch » se penchent sur cette question et plus précisément sur les localisations résidentielles des populations défavorisées et la difficulté de ces dernières à accéder aux emplois en raison de leur éloignement spatial (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 et sociales (M. Lamont et Molnár 2002). Ces frontières ont un impact sur le potentiel d'accueil des territoires

et par extension, sur les pratiques, représentations et identités des individus. Premièrement, les frontières administratives peuvent instaurer des différences dans les politiques publiques, les régimes de taxation ou encore les lois. Ainsi, certaines politiques familiales - congé maternité, allocations familiales, accueil para- et pré-scolaire - permettent de concilier plus ou moins facilement emploi et vie de famille (Kaufmann 2008). Certains territoires deviennent, par conséquent, plus accueillants que d'autres pour les familles. Dans la même idée, la concurrence fiscale entre cantons et communes en Suisse incite certains individus à se relocaliser dans des endroits fiscalement plus intéressants. 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. À cause des mécanismes liés au marché foncier et à travers une recherche de l'entre-soi, les différentes couches sociales ou ethniques ne se localisent pas au même endroit et ne fréquentent pas nécessairement les mêmes lieux. Plusieurs travaux mettent notamment en avant la mobilité plus faible des individus habitant les zones les plus défavorisées (Le Breton 2004; Fol 2009). Les frontières linguistiques et culturelles affectent également les territoires et leur potentiel d'accueil. En effet, 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 représentation 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 2013a). Toutefois, les différences culturelles, sociales, linguistiques, architecturales, etc. peuvent également être intrigantes et représenter une motivation pour traverser les frontières, lorsque ces différences sont évaluées comme plutôt petites et acceptables (Spierings et van der Velde 2013a)⁶.

L'environnement construit et la position dans l'espace urbain qu'offrent les différents territoires ont une influence considérable sur les pratiques modales : ainsi, il apparaît que d'une manière générale, l'utilisation de la voiture est plus faible dans les centres-villes, au profit d'autres manières de se déplacer (transports publics, marche, vélo) (Bagley et Mokhtarian 2002; Næss 2005; Manderscheid 2009). Hesse et Scheiner (2008) notent par exemple que les personnes non motorisées rencontrent de grands problèmes pour se déplacer dans les régions rurales et périphériques. Newman et Kenworthy (1989) se sont quant à eux intéressés à la relation entre la densité d'une ville et la consommation énergétique en matière de transport : en comparant de nombreuses villes à une échelle mondiale, ils font la démonstration que plus la densité d'une ville est élevée, plus la consommation énergétique relative au transport sera basse, et vice versa.

Toutefois, l'infrastructure de transport et la structure territoriale (densité, proximité) n'expliquent pas à elles seules les pratiques modales : l'âge, le genre, l'éducation ou les modes de vie y jouent également un rôle prépondérant (Scheiner et Kasper 2003; Manderscheid 2009). Dans cette optique, 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 valeurs des personnes qui l'habitent. Par exemple, si la voiture est moins utilisée au centre-ville ce ne serait pas nécessairement dû aux caractéristiques du territoire, mais plutôt au fait que les personnes qui préfèrent se déplacer autrement recherchent des endroits correspondants à leurs attentes, notamment en périphérie, où la voiture est plus largement utilisée : c'est le principe de l'« autoselection ». Même si un tel effet est dans une certaine mesure probable, plusieurs études soulignent que même en prenant en compte les préférences individuelles en matière de mobilité, le territoire conserve un effet propre (Schwanen et Mokhtarian 2005; Handy, Cao, et Mokhtarian 2006; Van Acker, Mokhtarian, et Witlox 2014). D'une part, les individus n'habitent pas

⁶ Les questions traitant des frontières nationales sont traitées plus en détail à la fin de ce chapitre.

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 domaine plus sensoriel, les territoires offrent des ambiances différentes en fonction de leurs caractéristiques, à travers le bruit, la pollution, la sécurité, la congestion des axes routiers, mais aussi le cadre esthétique, l'animation, etc. Des symboles et des images sont aussi conférés par les individus aux espaces, à leurs objets et aux humains qui les habitent et les traversent (Tuan 2006). Au croisement des questions de densité, de proximité, d'offre de transports, mais aussi des questions plus sensorielles ou symboliques, le phénomène de gentrification illustre l'importance que joue le territoire sur le mode de vie des individus, et en l'occurrence leurs préférences résidentielles. En effet, ces individus privilégient des quartiers animés, centraux, au départ souvent un peu défavorisés qui évoluent, se rénovent et voient leur population changer sous l'impulsion de ces nouveaux arrivants ; ceci s'inscrit dans un phénomène plus large de retour en force des centres-villes et de la valorisation de ses propriétés telles que la proximité, la densité, la connectivité, etc. (Ley 1996; Rérat et al. 2008; Pattaroni, Kaufmann, et Thomas 2012). Le ressenti des différentes caractéristiques du territoire a une dimension très personnelle et évolutive au gré des expériences des individus et des processus d'appropriation. S'approprier un espace permet de s'y sentir à l'aise et en sécurité et de tirer profit du champ des possibles (Breviglieri et Trom 2003; Pattaroni, Kaufmann, et Rabinovich 2009). Des lieux « mal fréquentés » font l'objet d'une certaine autocensure par les usagers qui *de facto* les évitent parce qu'ils s'y sentent peu à l'aise. Dépassant les questions d'ordre sensibles, certains espaces particuliers ne sont pas accessibles à tous en raison de lois, d'aspects sécuritaires ou moraux. Selon le contexte et les règles qui sont en vigueur, des espaces (bars, discothèques, casinos, etc.) sont interdits à certaines personnes. Ceci s'applique parfois à l'espace publics, avec, par exemple, la mise en place de couvre-feux pour les enfants ou adolescents dans certaines communes, avec l'argument de préserver les plus jeunes et de limiter les incivilités⁷. Au sein même de la famille, des règles sont imposées aux enfants pour limiter en quelque sorte leur mobilité en termes de spatialité (certains espaces et lieux interdits par ex.) et de temporalité (la nuit, seulement quelques heures, etc.) (Kaufmann et Widmer 2006).

Cette idée de droit d'accès aux espaces prend une importance beaucoup plus grande lorsque l'on parle de déplacements à travers les frontières nationales. Ainsi, dans un domaine plus législatif et normatif, le territoire porte en lui des contraintes et des opportunités relatives à son accessibilité, encore plus particulièrement dans un contexte de frontières. Comme le stipule l'article 13 de la Déclaration des Droits de l'Homme, la mobilité est une valeur fondamentale : « 1. Toute personne a le droit de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur d'un État. 2. Toute personne a le droit de quitter tout pays, y compris le sien, et de revenir dans son pays. ». Néanmoins, il apparaît que ces droits ne sont pas respectés partout, et que s'il est parfois possible de quitter son pays, il n'est pas possible d'entrer dans n'importe quel pays. Ainsi, d'une manière générale, si les ressortissants des pays les plus riches peuvent se rendre dans la majeure partie du monde, pour les ressortissants des autres pays, seul l'accès à certains pays leur est autorisé. Ceci est à la source de migrations clandestines et illégales, alors que pour les autres, la mobilité internationale se voit être normalisée (Glick Schiller et Salazar 2013). Certains visas, passeports ou nationalités ouvrent les portes d'un grand nombre de pays, et ce pas uniquement dans le cadre de voyages, mais aussi pour y vivre et y travailler : c'est le cas notamment des pays européens (dont la Suisse) avec les accords de libre-circulation (voir ci-dessous). Pour les citoyens des autres pays (notamment les plus pauvres), la difficulté d'obtenir un visa est un

⁷ Ce problème a d'ailleurs fait l'objet de discussions au Parlement fédéral suisse, certains considérant qu'il s'agit de mesures discriminantes. Question posée par C. Wermuth, 06.03.2013 suite aux couvre-feux imposés par plusieurs communes. <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20135047>, consulté le 29.06.2016.

premier frein pour les migrants légaux potentiels, les stoppant dans leur démarche migratoire (Neumayer 2006).

Plus spécifiquement concernant les mobilités transfrontalières, on peut noter que seuls les ressortissants de l'Union européenne peuvent accéder au statut de frontalier. D'ailleurs, jusqu'aux accords de libre-circulation entre la Suisse et les pays européens (2002), les individus ne pouvaient prétendre au statut de frontalier que s'ils résidaient dans la zone frontalière et étaient obligés de rentrer quotidiennement à leur domicile⁸. Si ces accords favorisent les ressortissants européens, ceux qui ne disposent pas de passeport européen, même s'ils y résident, voient leur mobilité dans une certaine mesure entravée. Ainsi, un Turc résidant en France n'aura pas accès au marché du travail en Suisse, des lois spécifiques l'en empêchant. De même, un requérant d'asile en Suisse ou une personne admise provisoirement ne peut théoriquement pas traverser la frontière pour aller acheter des produits moins chers en France ou en Allemagne⁹.

Toutefois, bien que le territoire ouvre une certaine quantité de possibilités, les individus sont à même de se défaire de cette limitation. Ces derniers disposent en effet d'une marge de manœuvre pour jouer avec les contraintes et opportunités des territoires dans l'agencement de leur vie quotidienne. Cette latitude dépend en partie de la capacité des individus à être mobiles. En effet, la motilité (cf. partie suivante) permet de se défaire dans une certaine mesure des contraintes des territoires et ouvre de nouvelles possibilités. Avec la mobilité, villes et territoires ruraux se rapprochent, offrant la possibilité de mener des modes de vie urbains partout ; les modes de vie ayant tendance à s'uniformiser malgré des potentiels d'accueil initiaux différents (Kaufmann 2008).

2.3 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 consiste en l'incorporation d'un maximum 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 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 de l'expliquer 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 à travers 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) sur l'automobile et les modes de vie urbains. Ces auteurs ont 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, ils mettent en lumière la force des contraintes territoriales, mais aussi la marge de manœuvre individuelle qu'il existe dans la spatio-temporalité des modes de vie. Dans les essais de conceptualisations du mode de vie de Krizek et Waddell (2002) et Krizek (2006) visant

⁸ Dorénavant, tous les Européens peuvent accéder au statut de frontalier ; la contrainte de l'aller-retour quotidien se voit changée en contrainte hebdomadaire et la clause quant au domicile a été supprimée (cf. chapitre « L'agglomération transfrontalière de Bâle : analyse contextuelle »).

⁹ Les réfugiés reconnus peuvent faire une demande pour disposer d'un titre de voyage international pour réfugiés ; il est toutefois peu probable qu'ils en fassent la demande pour faire des achats transfrontaliers. Organisation d'aide suisse aux réfugiés, <https://www.osar.ch/droit-dasile/statuts-juridique.html>, consulté le 30.06.2016.

à 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.), la fréquence et le type des activités pratiquées, la possession d'une voiture et la forme urbaine. Si l'on omet l'inclusion de la forme urbaine¹⁰, 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 variable finale. Elle intègre des éléments relatifs aux valeurs et attitudes, aux représentations urbaines et aspirations, ainsi qu'aux pratiques de la vie quotidienne (mobilité quotidienne, pratiques de sociabilités, etc.). Ces différentes facettes de la vie quotidienne sont ensuite mises en regard d'une part des ressources et contraintes individuelles, et d'autre part des préférences en matière de localisation résidentielle. Le tout formant les modes de vie résidentiels¹¹. Thomas (2013) est la seule à intégrer le capital spatial, ou le potentiel de mobilité, à côté des facteurs sociodémographiques plus classiques. De cette construction se dégage sept modes de vie résidentiels, que l'auteure sépare en deux groupes : d'un côté des modes de vie « modernes », classiques ou bourgeois « caractérisés par des valeurs morales et des aspirations résidentielles conservatrices et élitistes, un rapport au territoire privilégiant l'entre-soi et des formes de vie familiales classiques » (Thomas 2013, 311). De l'autre côté se trouvent des modes de vie qualifiés de post-modernes, dans la mesure où « les citoyens engagés », les « citoyens individualistes », les « paisibles » privilégient des valeurs d'autonomie et d'épanouissement personnel, des localisations résidentielles avant tout urbaines et des modes de consommation post-matérialistes, qui renvoient largement à la figure archétypique du « bobo », du gentrifieur ou du cosmopolite. L'opérationnalisation du mode de vie effectuée ici est particulièrement pertinente, 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 ressources à la fois individuelles et contextuelles. D'autres travaux, menés au Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL, explorent la question des modes de vie à travers les choix résidentiels dans des contextes divers (Thomas et al. 2011)¹², la mobilité quotidienne (Dubois, Kaufmann, et al. 2015) ou encore de 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.

Les travaux précurseurs de Spellerberg (1996) sont un autre exemple d'une conception du mode de vie comme variable à expliquer. Pour cela, elle 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] soit les valeurs, les attitudes et les objectifs de vie, etc. Comme les auteurs précédents, Spellerberg met ces pratiques et valeurs en regard de la « Lebensform » [l'organisation familiale] et la « Sozialstruktur » [la structure sociale] (c'est-à-dire les ressources et 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. Il adopte toutefois une approche différente dans sa conception du mode de vie, puisqu'il crée une typologie inductive du mode de vie se basant sur des travaux antérieurs. D'une manière théorique, le mode de vie se voit décomposé en deux

¹⁰ 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.

¹¹ Techniquement, les ressources et contraintes (capitales, formes du ménage), ainsi que les préférences en matière de localisation résidentielle ne sont pas incluses dans la classification, à l'image de ce que font la plupart des autres études mentionnées ici.

¹² Une telle étude a aussi été menée à Strasbourg par le LaSUR : ADEUS-LaSUR, *Les modes de vie des bas-rhinois en 2012 : de nouveaux modèles ?* Les Notes de l'ADEUS, n°70, Strasbourg, 2012.

axes, le premier renvoyant au niveau de vie (haut, moyen, bas), le deuxième à l'ouverture à la modernité et à la perspective biographique (traditionnel, semi-traditionnel et moderne). Les individus sont ainsi catégorisés dans l'une des neuf catégories de la typologie selon la combinaison de ces deux éléments¹³. Cette manière de faire - inductive - a le grand avantage d'être reproductible dans différents contextes ou à différents moments, ce que les techniques déductives, telles que les classifications (cluster), ne permettent pas. Les différents types de modes de vie issus des travaux de Otte sont par exemple les « ouvriers traditionnels » qui combinent un niveau de vie peu élevé, avec des valeurs plutôt traditionalistes telles qu'être économe ou valoriser la famille ; un autre exemple est celui des « hédonistes », avec un niveau de vie moyen, mais qui sont ouverts à la modernité et aiment sortir et profiter de la vie comme leur nom l'indique.

Dans les recherches qui utilisent le mode de vie comme variable explicatrice, et non pas comme variable « finale », plusieurs s'inscrivent dans le champ de la mobilité. Van Acker et al. (2014) cherchent à expliquer la disposition d'une voiture par le mode de vie, la localisation résidentielle et 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 individus¹⁴. Cinq types de modes de vie se dégagent de leurs travaux en fonction de leurs préférences de loisirs culturelles ou naturelles, familiales ou amicales, au domicile ou hors de celui-ci¹⁵. Cependant, ces modes de vie apparaissent comme ayant un pouvoir explicatif relativement faible concernant la possession d'une voiture. En revanche, les valeurs en lien avec les déplacements qui ont été utilisés sont nettement plus déterminantes. Ce résultat plaide pour une prise en compte de celles-ci dans la conceptualisation du mode de vie, et non pas en complément ou à côté comme c'est le cas dans la recherche susmentionnée. De plus, 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, comme ici, uniquement 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 étoffée¹⁶. Dans cette étude, 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

¹³ Ensuite, une série de composants ont été choisis pour décrire ces deux dimensions : des indicateurs relatifs à la manière de mener sa vie quotidienne, à l'utilisation d'infrastructures, aux activités de loisirs, aux goûts en matière de musique, de lecture et de télévision, aux localisations des achats d'habits, à la dépense maximale au restaurant ou encore à l'évaluation subjective de la position sociale.

¹⁴ Plus précisément, il s'agit des activités effectuées pendant les vacances et les week-ends par les individus et des sujets sur lesquels ils ont récemment lu.

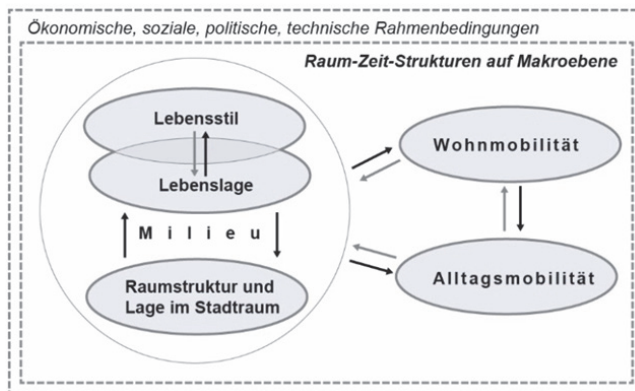
¹⁵ Les cinq modes de vie sont : les « culture lovers » ; les « friends and trends » (qui sont plus axés sur les amis que la famille) ; les « low budget and active/creative » (qui se distinguent par une forte intensité d'activités, mais des profils plutôt modestes), les « home oriented but active family » et les « home oriented traditional family » (qui se distinguent du groupe précédent par des activités de loisirs plus traditionnelles, par ex. : jardinage).

¹⁶ Sept styles de mobilités se distinguent dans les analyses : les « family-oriented who enjoy non-motorized travel », les « multiple activities and modes », les « car and high culture », les « strollers » qui valorisent la famille et les voyages, les « quickfits » qui aiment la vitesse et le sport, les « domestically modest » qui préfèrent les activités à domicile et les « selfcults » qui valorisent entre autres la vitesse (ils préfèrent notamment le vélo à la marche) et les activités urbaines (amis, cinéma, bars, etc.).

voiture. Il apparaît que le pouvoir explicatif des styles de mobilités est 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 (Lanzendorf 2002). Cette manière de faire est utilisée dans plusieurs études et nous apparaît en 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.

Figure 2 : 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)



Dans cette opérationnalisation, le mode de vie inclut également 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. Ainsi, la conception utilisée ici apparaît comme plutôt large, dans la mesure où des éléments de différents ordres y sont inclus, comme les pratiques de la vie quotidienne, les pratiques sociales, les goûts et préférences culturelles, ainsi que les valeurs et orientations¹⁷. Les auteurs soulignent les importantes similitudes avec les modes de vie observés dans l'étude de Spellerberg (1996). En outre, bien qu'en partie corrélés avec les facteurs sociodémographiques, les modes de vie apparaissent néanmoins comme ayant une essence propre : le groupe le plus déterminé par la structure sociale est celui des « traditionnels » où les personnes âgées sont clairement surreprésentées. La question de l'indépendance des modes de vie par rapport aux caractéristiques sociodémographiques, voire au territoire est récurrente dans ces recherches. Si dans cette étude-là, l'indépendance par rapport à la structure sociale est considérée comme un signe positif, soulignant l'intérêt à creuser cette question, pour d'autres, comme Lin et al. (2009), le but est au contraire d'essayer de pouvoir déterminer et expliquer les modes de vie uniquement à travers des facteurs sociodémographiques et relatifs au cadre de vie¹⁸. Ces modes de vie observés dans le projet *Stadtleben* (Hammer et Scheiner 2006) apportent-ils pour autant des éléments dans la

¹⁷ De la typologie créée se dégagent six types de modes de vie : les « Erlebnisorientierten » (qui recherchent une vie trépidante), les « Ausserhäuslich-Geselligen » qui ont un réseau dense d'amis et aiment sortir au cinéma ou au théâtre, les « Distanzierten » se définissant par un intérêt et un engagement plus faible que la moyenne dans toutes les dimensions du mode de vie, les « Kulturinteressierten » qui comme leur nom l'indique sont axés sur la culture et finalement les « Traditionellen » qui ont des valeurs plus traditionnelles et se rendent moins au cinéma, au théâtre ou à des concerts.

¹⁸ 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.

compréhension de la mobilité résidentielle et quotidienne ? Quant à la première de ces deux formes de mobilité, la réponse est plutôt oui, même si l'âge ou l'étape dans le parcours de vie, reste le facteur le plus important : les individus issus de modes de vie différents, dans des cohortes d'âges similaires, présentent des profils différents en matière de parcours résidentiel. Concernant la mobilité quotidienne, le constat est plus mitigé. Certes, ajouter la variable « mode de vie » aux facteurs sociodémographiques et contextuels apporte dans certains cas une très légère plus-value pour expliquer la mobilité quotidienne et résidentielle, mais dans l'ensemble celle-ci reste plutôt faible.

2.4 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, elles se distinguent en deux grands groupes : 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 pour expliquer les comportements de mobilité. Les recherches citées dans lesquelles le mode de vie est utilisé dans cette deuxième optique arrivent 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 (Van Acker, Mokhtarian, et Witlox 2014) - semblent être clairement plus déterminantes 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 est nécessaire de prendre en compte des variables directement liées à l'objet d'étude : ils utilisent ainsi des attitudes et des orientations en lien avec la mobilité (de loisirs) - leur objet de recherche - et non pas des valeurs ou attitudes trop générales. Ceci comporte toutefois des limites et des risques : en effet, dans certaines recherches les variables explicatives (intégrées dans le mode de vie) sont très proches, voire trop proches des variables à expliquer, diminuant *de facto* leur apport analytique.

Les différentes définitions et approches relevées ci-dessus plaident pour une conception multidimensionnelle du mode de vie. En effet, visant à décrire la manière de vivre des individus, le mode de vie, tel que conceptualisé ici, se doit d'offrir une approche large, composée d'éléments relevant de différentes dimensions : les pratiques de mobilité, les pratiques de sociabilités, 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'excluaient pas une prise en compte de la spatialisation des modes de vie, nous souhaitons y 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 ceci concerne surtout les préférences et attitudes, soient liés d'une manière ou d'une autre à l'espace et ne soient pas uniquement d'ordre général. Ceci 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 privilégier une terminologie et une approche plus adaptées à la vie quotidienne, en privilégiant dans nos analyses les « attitudes », les « préférences » ou les « aspirations » (voir encart ci-dessous). 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 quotidienne¹⁹.

Encart 1 : Valeurs et attitudes, définitions

La question des valeurs, des attitudes, des préférences etc. en sciences sociales d'une manière générale, en sciences économiques, ou plus spécifiquement en relation avec la mobilité, est utilisée pour dépasser une simple approche rationnelle des comportements humains. Dans la littérature toutefois, les concepts de valeurs, préférences, opinions, attitudes, etc. ne font pas l'objet d'une utilisation stable et bien définie. Dans de nombreuses contributions, les valeurs (les termes qui y sont rattachés comme attitudes ou préférences) sont utilisés sans être véritablement définis et renvoient à des conceptions très différentes (Heinich 2006). Pour Bergman (1998), les distinctions entre attitudes, opinions ou valeurs renvoient également aux disciplines elles-mêmes : les sciences politiques favorisent les opinions, la psychologie sociale les attitudes, alors que la sociologie utilise davantage les valeurs. D'une manière générale, ces notions renvoient à des dispositions (de comportements), des forces qui guident, encadrent ou canalisent les perceptions, les choix et les comportements. Si certains auteurs, comme Fishbein et Ajzen (1972), distinguent les attitudes des opinions, sur la base de la présence ou non d'une dimension affective, pour Bergman (1998), ces deux concepts sont synonymes dans la mesure où chaque évaluation contient une part d'affectif. Il définit ainsi l'attitude comme une construction cognitive couplée à une évaluation affective d'un objet par un agent. Il se sert de cette première définition pour discuter de la notion de valeurs : ces dernières sont la construction cognitive et l'évaluation affective d'un ensemble d'objet par un groupe d'acteurs. De cette définition se dégage l'idée que les valeurs se situent à un échelon supérieur que les attitudes et sont partagées par un groupe d'individus, alors que les attitudes sont davantage individuelles. C'est dans cette idée-là que les travaux de Schwartz (2006) s'inscrivent. Ce dernier relève qu'une des caractéristiques principale des valeurs est qu'elles « transcendent les actions et les situations spécifiques » permettant de les distinguer des « concepts plus restreints comme les normes ou les attitudes, qui ont trait généralement à des actions, des objets ou des situations particulières » (Schwartz 2006, 931). Il observe ainsi dix grandes valeurs de base qui seraient universelles : l'autonomie, la stimulation, l'hédonisme, la réussite, le pouvoir, la sécurité, la conformité, la tradition, la bienveillance et l'universalisme. Ces valeurs de base contiennent une série d'objectifs et se construisent sur des attitudes plus spécifiques. Elles rappellent en partie les « régimes d'engagements » et les « cités » mis en lumière par Boltanski et Thévenot. A travers ces quelques paragraphes, les notions de valeurs et d'attitudes ont pu être précisées, même s'il faut reconnaître que devant les nombreuses conceptions de ces différentes notions, il est difficile d'en cerner exactement les contours. Nous retiendrons néanmoins que la notion de valeurs se situe à un niveau très élevé et (trop) général, alors que celle d'attitude²⁰ se réfère davantage à des actions et des situations bien précises, comme le discours sur les frontières, l'usage des modes ou encore le rapport à l'espace. Ce sont justement ces éléments-là du mode de vie qui nous intéressent dans notre appréhension de la vie quotidienne et de sa spatialité.

¹⁹ 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 ».

²⁰ La notion de préférence peut s'apparenter à un type d'attitude qui implique de privilégier un élément sur un autre (Phillips, Johnson, et Maddala 2002). Les préférences se situent par ailleurs sur un même niveau conceptuel que les attitudes par rapport aux valeurs.

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

Dans la mesure où la mobilité a pris une place grandissante 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 sociale, voire les deux à la fois. Cet intérêt porté sur les capacités individuelles renvoie largement à l'idée d'acteurs « compétents » développée dans la partie précédente.

Dans un monde connexionniste, la mobilité, la capacité à se déplacer de façon autonome, non seulement dans l'espace géographique, mais aussi entre les personnes ou encore dans des espaces mentaux, entre des idées, est une qualité essentielle des grands, en sorte que les petits s'y trouvent caractérisés d'abord par leur fixité (Boltanski et Chiapello 1999, 445-46).

Constatant que tout le monde n'est pas mobile ou du moins pas de la même manière, plusieurs concepts, 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), cherchent à rendre compte de ces différences interindividuelles dans la capacité à être mobile. Sous-jacents à ces concepts se trouve l'idée d'un capital de mobilité, indépendant des autres formes de capitaux, tels qu'économique, culturel ou social (Kaufmann, Bergman, et Joye 2004). Le capital spatial de Lévy « est constitué des avantages qu'apporte 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 quant à lui 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 » (Urry 2007b, 19). Il se compose de huit éléments : 1) une collection de documents appropriés (visa, argent, qualification) ; 2) des relations sociales ; 3) des compétences en matière de déplacement et de communication ; 4) de l'information et des points de contact sans emplacement précis (serveurs, agenda, adresse e-mail) ; 5) des appareils de communication, (6) des points de rencontre sûrs et sécurisés (hôtel, maison, café, etc.) ; 7) un accès physique aux moyens de transport et de communication ; 8) du temps et d'autres ressources pour gérer les éléments précédemment évoqués (Urry 2007b, 7). 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 le découpent en trois composantes : 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). En interrogeant la transformation de mobilités potentielles en mobilités effectives, le concept de motilité permet de mettre en lumière la transformation du capital de mobilité à travers ses trois dimensions en avantages et en autres types de capitaux (économique ou social par exemple) (Kaufmann, Bergman, et Joye 2004).

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 et 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 et l'utilise pour atteindre certains buts et développer des projets (Kaufmann et al. 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 et al. 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).

En puisant dans des références relevant de champs scientifiques différents, nous proposons ici un tour d'horizon des questions relatives aux accès, aux compétences et aux projets de mobilité. Nous questionnerons ensuite la manière dont la motilité est liée avec l'espace et peut évoluer dans le temps. Dans la conclusion, nous reviendrons sur les grandes caractéristiques du concept et sur les possibilités en matière d'opérationnalisation de la motilité.

3.1 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 1998; Bauman 2000; Urry 2007b). Les différences interindividuelles en matière d'accès concernent plus précisément l'accessibilité à l'offre. Cette dernière est bien entendu intimement liée aux opportunités qu'offrent les territoires, qu'il s'agisse d'infrastructures de transport, d'emploi ou autres. Mais pas uniquement, comme l'explique Farrington, car la notion d'accessibilité « is at least as much about people as places » (Farrington 2007, 320). En effet, selon le moyen de transport qu'utilisent les individus et 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 transports moins rapides (Fol 2009). De même, disposer d'un smartphone ou d'un accès Internet peut permettre d'avoir accès à de nombreuses informations ou offres spéciales qui peuvent faciliter la mobilité.

Les accès sont souvent abordés à travers une dimension économique. En effet, l'accès opère tout d'abord par les prix. La possession d'outils de mobilité (véhicules, abonnements de transports, smartphones), mais la position spatiale (près d'une gare, dans le centre-ville, près du réseau autoroutier, etc.) a 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 par rapport aux accessibilités, afin de ne pas être prétérités dans leur vie de tous les jours. Hannam et al. (2006) soulignent le nombre croissant de ces lieux et ces nouvelles technologies qui améliorent la mobilité de certains individus, et qui renforcent dans le même temps l'immobilité des autres.

3.1.1 Accès personnels : Outils facilitant la mobilité

Toutes 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 non seulement influencer sur la possibilité de se déplacer, mais aussi sur le choix du moyen de transport (Kenyon, Lyons, et Rafferty 2002). Au Royaume-Uni, par exemple, le coût des transports publics empêche de nombreux ménages d'y avoir accès et limite ainsi leurs accès à certains biens, services ou emplois (Lucas 2004). De même, toujours outre-Manche, 63 % des ménages disposant d'un très faible revenu n'ont pas accès à l'automobile, contre 27 % pour le reste des ménages (Lucas 2004). L'accès à la voiture constitue une des thématiques privilégiées dans ce domaine de recherche (Kenyon, Lyons, et Rafferty 2002). Dans des villes construites autour de l'accès à l'automobile, la situation des ménages non motorisés peut se révéler très problématique, avec des trajets plus longs, plus chers et moins confortables en transports en commun. L'accès aux infrastructures commerciales les moins chères par exemple – souvent localisées en périphérie – se révèle difficile pour les ménages non motorisés, ce qui contribue à prétexter encore davantage la situation des ménages les plus pauvres (Church, Frost, et Sullivan 2000; Motte-Baumvol 2007). Ces auteurs évoquent également la disparition de supermarchés dans les quartiers les plus pauvres, observant la création de « déserts alimentaires » (Church, Frost, et Sullivan 2000). Dupuy (1999) parle de « dépendance automobile » pour décrire la quasi-impossibilité de recourir à d'autres modes de transports dans les espaces périurbains. À ce sujet, c'est principalement autour de l'accès à l'emploi que le plus de questions sont soulevées. Ainsi, plusieurs études montrent comment le manque d'accès diminue les chances de trouver un emploi. Dans une étude anglaise, 52 % des chercheurs d'emplois considèrent que l'absence d'accès à la voiture les empêche de trouver un emploi et 23 % invoquent le manque d'accès aux transports en commun (étude citée Kenyon, Lyons, et Rafferty 2002). Dans cette même veine, on peut noter les travaux menés aux États-Unis sur le « spatial mismatch » qui s'intéressent aux décalages entre la localisation résidentielle et les emplois potentiels. Toutefois, les résultats sont souvent contradictoires, car d'autres variables que la distance semblent jouer également un rôle (Fol et Gallez 2013). Taylor (1995) évoque plutôt un « automobile mismatch » qu'un « spatial mismatch », c'est-à-dire qu'il s'agirait plus d'un problème d'accès à la voiture que de distance. Au-delà des questions économiques, l'accès à l'automobile est également influencé par des questions de genre, d'âge ou ethniques (Dobbs 2005; Cebollada 2009). Cependant, même les personnes disposant d'une voiture peuvent être confrontées à des problèmes d'accès, dans la mesure où les coûts d'entretien, des assurances, de l'essence et du stationnement se révèlent être particulièrement élevés (Kenyon, Lyons, et Rafferty 2002; Orfeuill 2004; 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. Si à première vue, ces nouvelles technologies de communication peuvent faire diminuer la mobilité physique - en se substituant à un déplacement - elles permettent également de la faciliter. En effet, les TIC (Technologie de l'Information et de la Communication) donnent accès à de nombreuses informations utiles pour le trajet (trouver les bonnes correspondances, d'acheter des services en ligne, être au courant des perturbations, etc.) ou à des informations 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 constituent 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 partie compétences) : à ce titre, elles donnent au temps passé à se déplacer une valeur nouvelle et une place renouvelée parmi les facteurs de choix modal (Aguiléra, Guillot, et Rallet 2012).

Ces technologies, et l'accès à l'information d'une manière plus générale, ont toutefois un coût qui parfois peut se révéler trop dispendieux. Disposer d'outils de mobilité ne passe pas uniquement par la possession (avoir une voiture, un vélo, un téléphone), mais aussi par l'achat ou la location d'un droit d'accès à un service (temporalité variable). Acheter un ticket de bus ou de métro donne accès à ce service pour un temps et un trajet donné. De même, les services de car-sharing (mobility) ou de vélos en libre-service disponibles dans un nombre croissant de villes fonctionnent, non pas sur la possession du bien, mais à travers la location ou le prêt d'un droit d'accès aux services en question. Ainsi, d'après l'économiste Rifkin (2000), la location d'un droit d'accès à certains biens et services devrait dans le futur supplanter la possession de ces biens. Dans les applications empiriques de la motilité, ces outils de mobilité sont souvent appréhendés à travers 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 l'accès à l'information et aux nouvelles technologies (possession d'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, en opposition aux « accès » contextuels, qui eux concernent la rencontre de l'individu avec l'offre en moyen de transports disponibles sur le(s) territoire(s) qu'il fréquente.

3.1.2 Accès contextuels : Positions spatiales

Avec les outils facilitant la mobilité, les positions spatiales par rapport aux accessibilités (accès contextuels) est le deuxième élément de la dimension des « accès ». En effet, habiter près d'une gare dans une grande métropole desservant de multiples destinations offre des possibilités bien plus larges qu'habiter en pleine campagne, loin de tout. L'intégration de ces éléments suscite néanmoins quelques critiques, car ils répondent davantage du territoire et moins de l'individu, comme les 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 viscosité²¹. Étudiant des familles particulièrement mobiles en Australie, elle 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. En effet, tant les accès (personnels et contextuels), que les compétences et les projets de mobilité dépendent du contexte dans lequel les individus se trouvent (voir section : « La motilité dans l'espace »). Ainsi, dans l'idée d'une conception de la motilité comme un potentiel, les prendre en compte est indispensable²².

A propos des accès contextuels, il est en outre important de considérer non pas la localisation spatiale uniquement en tant que telle, mais la localisation spatiale en fonction des ressources à disposition et de ce qui peut en être fait. En effet, habiter juste à côté d'une gare, mais ne pas pouvoir y accéder facilement en raison de problèmes physiques sera moins utile que d'habiter un peu plus loin, mais pouvoir s'y rendre rapidement en transports publics. Ainsi, certains individus vont chercher à se positionner stratégiquement dans l'espace pour trouver la localisation qui répond le mieux à leurs besoins en termes de mobilité : on peut penser à des personnes

²¹ cf. partie précédente, section « Ressources et contraintes contextuelles : le potentiel du territoire ».

²² Ceci est discuté plus en détail, à la fin de cette section.

utilisant fréquemment l'avion qui choisirait un emplacement avec un accès rapide à l'aéroport. D'autres en revanche, par des 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 en 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 voulu. De même, certains ménages déménagent dans des zones mal accessibles en transports (tous types confondus), sans avoir suffisamment réfléchi à cet aspect : Baudelle et al. (2004) évoquent de nombreux ménages périurbains ayant sous-estimé les enjeux de déplacements dans leur choix résidentiel. 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). Par exemple, dans leur recherche sur la motilité en lien avec la grande mobilité, Dubois et al. (2015) prennent en compte la possibilité qu'ont les individus de se rendre en moins de 20 minutes à une bretelle d'autoroute, une gare régionale ou avec des lignes à grande vitesse, ainsi qu'à un aéroport (en 40 minutes) en fonction des moyens de transport dont ils disposent. Dans son étude sur Santiago, Witter (2012), en plus de l'accessibilité à une autoroute dans un rayon de 5 kilomètres, mesure l'accès à une station de bus ou de métro à 400 mètres.

Considérant que la question de l'accès est avant tout économique, certains l'abordent à travers les capacités financières, dans l'idée que plus le salaire est élevé, plus l'acquisition d'outils de mobilité ou de positions spatiales sera aisée (De Witte, Macharis, et Mairesse 2008). Néanmoins, la baisse du coût des nouvelles technologies, ou même de la voiture, le développement des services de car-sharing et le fait que certaines localisations centrales restent bon marché entre autres, nous font penser qu'il est préférable de ne pas prendre en compte le revenu dans la conception de la motilité. Le revenu influence certes la motilité de même que d'autres variables sociodémographiques (âge, genre, etc.), mais la motilité doit être considérée indépendamment (Kaufmann, Bergman, et Joye 2004).

3.2 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 scolaire²³ (Kaufmann 2008). Il apparaît des éléments mentionnés ci-dessous que de nombreuses études relevant de champs divers s'intéressent plus ou moins directement aux compétences de mobilité.

3.2.1 Compétences physiques

Tout d'abord, être mobile - marcher, conduire, faire du vélo ou prendre le train - nécessite 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, respecter certaines règles (légales ou de bonnes conduites) ou encore connaître sa position dans l'espace par rapport aux objets et aux autres personnes (Flamm et Kaufmann 2006). Des aptitudes défaillantes ou moindres sont par exemple liées à l'âge (petits enfants, personnes âgées) ou à

²³ Witter (2012) et de Witte et al. (2008) utilisent toutefois le niveau d'éducation comme indicateur des compétences dans leurs conceptualisations d'un indice de motilité.

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 à travers les capacités. Nordbakke (2013) met en lumière comment la diminution de certaines compétences, notamment celles nécessaires pour la conduite, implique l'utilisation d'autres modes de transports, comme la marche voire les transports publics, mais aussi le développement de stratégies particulières pour gérer ces (nouvelles) contraintes. Ainsi pour faire face à une montée difficile, certaines personnes âgées ont recours au taxi ou d'autres, grâce à une bonne connaissance du territoire prennent un autre itinéraire. De même, pour faire face aux conditions environnementales parfois difficiles, des crampons sont fixés sous les chaussures (l'étude est réalisée en Norvège), certains utilisent des pantalons rembourrés pour amortir les chutes, etc. 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 mieux le nombre d'activités de loisirs réalisé hors domicile que les variables d'ordre sociodémographiques.

3.2.2 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 transports ou savoir se repérer dans l'espace.

Conduire ne demande pas uniquement un permis de conduire, mais également de l'expérience pour faire face aux différentes situations climatiques ou pour rouler dans un trafic dense, et afin de rendre, entre autres, la conduite moins stressante. Les nouveaux conducteurs ont ainsi besoin de rouler au moins 3000 kilomètres pour acquérir une expérience minimale de conduite (Pervanchon 1999, cité dans Flamm et Kaufmann 2006). Par ailleurs, la conduite, et plus largement se déplacer, demande des connaissances adéquates du territoire parcouru, afin de trouver sa route (ou les lignes de transports en commun), connaître les alternatives et planifier les temps de trajet (Flamm et Kaufmann 2006). Lorsque le trajet est effectué pour la première fois, il est souvent indispensable de savoir recourir à des sources secondaires diverses (planificateurs d'itinéraires, horaires « online », cartes, GPS, etc.) pour le planifier et se repérer au cours du trajet. Il peut également s'agir de l'utilisation de sources informelles, en demandant des indications à des tierces personnes. Plus largement, connaître les différents services à la mobilité (services à bord, magasins dans les gares, localisation des stations-service, wifi gratuit, etc.) est nécessaire, ou du moins participe à rendre le trajet plus agréable, facile et/ou utile (Flamm et Kaufmann 2006).

L'habitude de se déplacer et de trouver son chemin, les expériences antérieures réalisées dans des environnements divers peuvent donner un avantage considérable en la matière (Lévy 2003). Chevrier et Juguët (2004) questionnent dans un article « ces savoir-faire très ordinaires, ces compétences minuscules » qui permettent aux personnes de se déplacer dans l'espace lorsque celui-ci ne leur est pas familier. Ils distinguent quatre idéaux types selon la capacité des personnes à se déplacer dans la ville en situation imprévue (une panne du bus par exemple) : l'« *araignée* » est un voyageur prévoyant, qui se déplace toujours avec les outils (cartes, guides, etc.) qui lui permettront de se localiser en tout temps ; le « *dauphin* » quant à lui, se laisse aller, improvise beaucoup et est à l'aise pour se repérer avec les différentes « prises » sur lesquelles il prend appui dans l'espace urbain ; le « *renard* » base ses déplacements sur une très bonne connaissance de son territoire et une planification très poussée, qui lui permet d'être très efficace dans ses déplacements ; et finalement la « *taupe* » qui elle ne parvient pas à lire l'espace urbain

et à se repérer dans l'espace. Cette typologie permet de mettre en avant les différentes capacités et stratégies mises en place par les individus dans leurs déplacements du quotidien.

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 trajets (Manderscheid et Bergman 2008). Ces compétences sont particulièrement importantes lorsqu'il s'agit de gérer des activités (professionnelles ou non) prenant place dans différents lieux. Witter (2012)²⁴ par exemple utilise la capacité des individus à être à l'heure aux rendez-vous comme indicateur d'une bonne gestion de l'espace et du temps. Kesselring (2006) investigate les compétences pointues développées par certains professionnels pour naviguer au sein de leurs réseaux sociaux situés dans le monde entier. De même, 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. Cholez (2008), quant à elle, s'intéresse aux chauffeurs-livreurs et aux compétences très développées en matière de gestion du temps et d'organisation qui leur sont nécessaires. Dans la même idée, pouvoir organiser ses déplacements à l'aide de la famille ou d'amis (prêt d'un véhicule, accompagnement) est très souvent essentiel pour de nombreux ménages non motorisés afin de s'assurer un minimum de mobilité (Cass, Shove, et Urry 2005).

La capacité à utiliser les temps de transports est également essentielle dans la compréhension du potentiel de mobilité. En effet, tout le monde n'arrive pas à utiliser efficacement les temps de transport, et par la même occasion à les rendre agréables/utiles. De plus, savoir utiliser son temps de trajet peut avoir une influence sur le choix modal : certaines personnes préfèrent les transports en commun à la voiture, même si le temps de trajet est allongé, pour pouvoir mieux profiter du temps ou pour un confort accru (les deux peuvent être liés). Jain et Lyons (2008) parlent du temps de trajet comme 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 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 transports, comme la lecture de longs documents dans l'avion, où l'on ne peut pas être dérangé par des sollicitations de collègues ou par la réception d'appels et d'e-mails (Jain et Lyons 2008). Bien sûr, le temps de trajet peut être aussi mis à profit pour se relaxer, dormir, écouter de la musique, lire, discuter, etc. Il s'agit d'ailleurs pour beaucoup du seul moment, loin des charges professionnelles et familiales, où de telles activités peuvent être entreprises (Jain et Lyons 2008). L'arrivée des téléphones, des smartphones et ordinateurs portables a radicalement changé la manière dont les temps de trajets sont appropriés (Line, Jain, et Lyons 2011). Enfin, Vincent-Geslin (2015) explique que l'appropriation des temps de transports dépend 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).

Avoir 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 (long-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). Une étude menée en France montre que les conditions des trajets en transports publics (surpopulation des transports, retards, problèmes de correspondances) sont

²⁴ Elle considère cette capacité comme une manière d'appréhender la dimension « appropriation ».

particulièrement stressantes (Korsu, Massot, et Orfeuil 2012). Ceci 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.).

Enfin, il a été montré que les ménages ont tendance à sous-estimer les coûts (financiers, temporels, sociaux) des trajets lors d'un déménagement en périphérie, mettant en lumière des compétences nécessaires en matière d'anticipation et de connaissance du terrain (Baudelle et al. 2004). Toutefois, il apparaît également que les compétences en matière de déplacements peuvent être l'« arme du pauvre » en compensant de faibles ressources monétaires et d'éventuels accès limités aux systèmes de communication et de transports (Maksim 2011). Ainsi, avoir une connaissance fine des différents opérateurs téléphoniques pour trouver l'offre la mieux adaptée, jouer avec les comparateurs de prix ou les variations temporelles des billets de transports (Easy Jet, TGV, etc.), prévoir ses trajets à l'avance ou encore utiliser certains services à la mobilité telles que les plateformes de covoiturages peuvent être des exemples, où un faible revenu peut tout à fait être compensé par de bonnes compétences. Ces stratégies demandent entre autres des connaissances poussées des différentes alternatives et des comparateurs de prix, de la réactivité et une grande capacité d'anticipation et de planification.

3.2.3 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). À ce propos, Lamont et al. (2013) cherchent à comprendre comment les personnes qui souffrent de dyslexie peuvent être affectées dans l'utilisation des moyens de transport, notamment pour accéder aux informations. En effet, la dyslexie peut entraîner des problèmes dans la lecture, la reconnaissance des chiffres, la compréhension des annonces vocales, la mémorisation d'information ou encore pour s'exprimer et demander de l'assistance. Cela peut ainsi affecter de manière considérable les pratiques de déplacement des dyslexiques, dans la mesure où il peut être difficile d'organiser son voyage à l'avance (difficulté à accéder à l'information sur Internet ou à lire les horaires), mais aussi à reconnaître le bon numéro de bus, à sortir au bon arrêt ou encore à gérer les imprévus. Ces éléments énoncés par Lamont et al. (2013) sur la dyslexie s'applique plus largement à toutes les personnes qui ont 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. Ceci peut tout à fait concerner certaines populations migrantes allophones et parfois même analphabètes. Par exemple, l'association Mouvances, visant à favoriser la mobilité de personnes précarisées, prend très au sérieux les capacités à lire ou à comprendre et à se faire comprendre, ainsi que de pouvoir compter/calculer dans l'analyse des freins à la mobilité (Nogues 2015).

Les compétences en langues étrangères (anglais notamment) et interculturelles, dans une conception de la mobilité à la fois sociale et spatiale, ont aussi leur importance, dans la mesure où elles peuvent faciliter les contacts et l'adaptation à de nouveaux contextes spatiaux (à l'étranger par ex.), sociaux ou à de nouvelles exigences dans un monde du travail de plus en plus concurrentiel (Kaufmann 2008). Ainsi, au-delà de faciliter la mobilité spatiale et sociale dans des contextes culturels différents, les compétences linguistiques ont également une valeur économique : en Suisse, par exemple, les personnes qui maîtrisent l'anglais, à qualification et expérience égales, gagnent plus que celles qui ne le parlent pas (Grin 2001). Plus précisément, il apparaît qu'en Suisse alémanique, l'anglais permet de gagner plus d'argent, alors qu'en Suisse romande, c'est la connaissance de l'allemand qui est la plus fortement rémunératrice. Dans un contexte transfrontalier et/ou bilingue tel que Bâle, la maîtrise du bon allemand (Hochdeutsch) et/ou d'un dialecte (alsacien, bâlois, badois) participe également au potentiel de mobilité. La langue comme facteur limitant la mobilité (la migration, la pendularité ou encore le tourisme) entre

les régions linguistiques est d'ailleurs fréquemment mentionné, qu'il s'agisse de mobilités internationales, transfrontalières et probablement infranationales²⁵ (Spierings et van Der Velde 2008; McKercher 2009; Spierings et van der Velde 2013a).

Les compétences interculturelles et de « code-switching » sont essentielles pour les personnes qui doivent dans leur vie de tous les jours communiquer avec des individus provenant de cultures différentes. En effet, 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). En outre, maîtriser ces codes peut apporter des avantages sociaux ou économiques (Vertovec 2009). Ceci peut s'appliquer à une large palette de situation de mobilité, à celle des « expatriés », aux touristes, en passant par les personnes qui travaillent dans un autre contexte social, culturel ou linguistique. Plus largement, savoir communiquer dans différentes situations, avec des personnes de statuts différents demandent un certain nombre de compétences :

Dans une société différenciée, chaque personne doit affronter quotidiennement des situations relevant de mondes distincts, savoir les reconnaître et se montrer capable de s'y ajuster. On peut qualifier ces sociétés de « complexes » au sens où leurs membres doivent posséder la compétence nécessaire pour identifier la nature de la situation et traverser des situations relevant de mondes différents (Boltanski et Thévenot 1991, 266 -67).

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, regardant et devinant. À travers 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). Koehn et Rosenau (2002), en étudiant les processus de négociations et de coopération à l'échelon international (ONG, diplomatie, business), montrent l'importance fondamentale des compétences transnationales dans leur réussite. Ces compétences transnationales se déclinent en quatre registres : 1) des compétences analytiques : saisir les éléments importants de la culture en question, pouvoir tirer des liens avec sa propre culture et ainsi identifier les meilleures stratégies à mettre en place ; 2) des compétences émotionnelles : être ouverts à la différence et constamment apprendre de nouveaux éléments, respecter ces différences et savoir utiliser des identités multiples (locale, nationale, globale, religieuse, professionnelle, etc.) lorsque la situation le demande ; 3) des compétences créatives et imaginatives : pouvoir discerner les synergies potentielles offertes par les différentes perspectives culturelles, savoir s'inspirer et emprunter des éléments provenant de différentes cultures, trouver des alternatives qui peuvent être acceptées par tous ; 4) des compétences en matière de communication : parler, lire, comprendre, se faire comprendre dans la langue, en utilisant des styles de communication verbale et non verbale (Koehn et Rosenau 2002). Si une partie des travaux sur le cosmopolitisme et d'ailleurs il en va souvent de même de ceux sur la mobilité internationale (Castells 1998; 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 magrébine ou aux gitans. 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. Ceci est d'autant plus pertinent dans un contexte transfrontalier. D'ailleurs, les réflexions développées autour de l'hybridation culturelle comme ressource offerte par la frontière (voir partie suivante) renvoient largement aux éléments précédemment cités.

²⁵ De manière étonnante, nous n'avons pas trouvé d'articles à propos de l'effet des frontières linguistiques sur la mobilité et notamment la pendularité en Suisse.

Plus largement, la capacité à gérer les situations inconnues ou les situations stressantes est également à mentionner. 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. Ils distinguent ainsi trois types de grands mobiles en fonction de leur manière de s'approprier les espaces : l'« *angoissé* », qui n'arrive pas facilement à s'approprier les espaces qu'il fréquente et qui vit ces expériences avec beaucoup de stress ; l'« *habitué* », qui pour évacuer le stress ou les malaises, va privilégier des hôtels de chaîne ou des endroits qu'il connaît, où il pourra trouver rapidement ses repères ; et finalement, l'« *explorateur* », qui lui, au contraire, est friand d'expériences nouvelles et de nouveaux endroits à découvrir, et pour qui l'activité professionnelle en mouvement est source d'excitation.

En conclusion, la mobilité demande une très large palette de compétences qui dépasse très nettement les facultés physiques telles que marcher, pédaler, ou savoir conduire. Des compétences sociales éloignées de celles liées aux déplacements, à l'instar de développer des relations sociales rapidement, être à l'aise avec des personnes inconnues ou savoir entretenir des relations à distances, entrent également en jeu et n'ont pas été suffisamment prises en compte dans les études sur la motilité et la mobilité (Dubois, Ravalet, et al. 2015).

3.3 PROJETS ET APPROPRIATION

La question des projets de mobilité et de l'appropriation est particulièrement importante dans 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 (Orfeuil 2004; Kaufmann 2008). La dimension projet/appropriation est peut-être la plus difficilement saisissable. Ceci résulte en des interprétations très différentes selon les applications empiriques²⁶.

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, accès et surtout besoins. En raison du choix très large de possibilités offertes, les individus sont obligés de baser leurs choix de mobilité sur une vision simplifiée de la réalité, et les construisent à l'aide de leurs représentations des modes de transports, leurs expériences ou leurs habitudes (Flamm et Kaufmann 2006). Dans cette idée, une série d'études menées par le LaSUR s'intéresse aux représentations des moyens de transport dans la compréhension du choix modal (Kaufmann et al. 2010; Munafò et al. 2015). À l'aide d'une typologie basée à la fois sur les pratiques et les représentations des individus, les auteurs mettent en évidence quelques logiques de choix modal. Ainsi, apparaissent des individus qui utilisent sous contrainte un mode tout en ayant une image négative de celui-ci, d'autres adoptant des pratiques multimodales en fonction de leurs besoins et de l'efficacité des modes, ou encore des individus qui utilisent un mode de manière exclusive même si celui-ci s'avère moins efficace. En effet, il apparaît que certains individus excluent de leurs choix certains modes de transports « par principe » (Flamm et Kaufmann 2006). La prise en compte des représentations semble ainsi particulièrement fondamentale dans la compréhension des comportements de mobilité (Freundendal-Pedersen 2007). Dans leur effort de conceptualisation de la motilité à travers un indicateur, De Witte et al. (2008) conçoivent la dimension de l'appropriation de motilité à travers la satisfaction relative à différents modes de transport et les 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. En effet, il apparaît dans diverses études que seul un changement extrêmement important des conditions de

²⁶ Nous reviendrons sur cette question dans le dernier chapitre, lors de la présentation de notre opérationnalisation du concept de motilité.

déplacement peut éventuellement faire changer ces habitudes et déboucher sur un report modal (Kaufmann 2008). L'importance des habitudes dans 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 des choix conscients comme l'entendrait davantage le concept de motilité.

Une autre approche de la dimension appropriation/projet de la motilité questionne les intentions, aspirations et dispositions à la mobilité. Ces recherches abordent les aspirations à vivre ailleurs, dans un autre cadre environnemental 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 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. Elles 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).

3.3.1 Besoins de mobilités

Ces deux approches – appropriation des moyens de transports et disposition à la mobilité - sont les seules à avoir été appliquées empiriquement jusqu'à présent dans les travaux sur la mobilité, selon la finalité de la recherche. Étant d'avis que la dimension appropriation/projet demande d'être approfondie, nous essayons ci-dessous d'élargir les pistes d'interprétation et de conceptualisation de cette dimension.

Kellerman (2012), dans ses travaux sur la motilité et la mobilité, 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. Il parle pour décrire ces éléments de « push effects », c'est-à-dire 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 à bouger, à se déplacer. En effet, il est tout à fait concevable de se déplacer pour le plaisir, en marchant, faisant du vélo ou en conduisant par exemple (Kaufmann 2002). Ainsi, la mobilité n'a pas uniquement une valeur dérivée, en nous permettant de nous rendre dans différents espaces pour y réaliser les activités souhaitées, mais également une valeur intrinsèque. D'ailleurs, une des manières les plus fortes de punir quelqu'un de ses actes est la peine de prison, c'est-à-dire la restriction du droit à la mobilité, à la locomotion. D'une manière plus générale, un discours renvoyant à la liberté accompagne bien souvent ceux sur la mobilité, en faisant particulièrement référence à la liberté que procure la possession d'une voiture (Freundental-Pedersen 2007). La curiosité, le troisième élément relevé par Kellerman (2012), renvoie au désir, quasi inné, de l'être humain, de vouloir 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 dans la compréhension de la mobilité. Divers travaux sur la fréquentation d'infrastructures culturelles, les voyages ou sur la frontière montrent que le manque d'information sur les différents objets et possibilités existantes ont des impacts très forts sur la mobilité. Spierings et van der Velde (2013a) observent que 20 % des Néerlandais vivant près de la frontière allemande évoquent le manque d'informations concrètes sur les possibilités de faire des achats dans le pays voisin pour expliquer leur non-franchissement de la frontière. Enfin, McKercher (2009) note que le manque d'informations sur les destinations potentielles de voyages constitue un frein aux voyages. En effet, ne pas savoir et/ou ne pas chercher à savoir, limite les

champs des possibles que les individus perçoivent. Ainsi, intégrer la curiosité, comme le propose Kellerman (2012), dans une perspective large de la dimension des projets et de l'appropriation de la motilité, nous paraît particulièrement pertinent.

3.3.1.A Un manque de projet

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. En effet, 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 transports.

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 étant exceptionnelles. L'isolement relationnel de ces personnes constitue la deuxième dimension. La troisième dimension que l'auteur évoque est la représentation et la qualification sociale de ces territoires par ses propres habitants : ces derniers les perçoivent comme discontinus, remplis de zones à éviter. Le dernier point renvoie à une logique d'adaptation à cette vie sur un territoire limité et à l'évitement intentionnel d'autres territoires (autolimitation) en raison des coûts élevés d'une part, mais aussi afin de ne pas se sentir étrangers ou catalogués comme « venant des banlieues » quand ces individus se trouvent dans d'autres territoires (Le Breton 2004). Dans un domaine connexe, on observe que certaines populations ne fréquentent pas les infrastructures culturelles (par ex. : musées ou bibliothèque) de peur d'être en décalage avec les autres visiteurs, à cause d'une mauvaise estime de soi et/ou, car elles considèrent plus généralement que de telles institutions ne sont pas pour elles et/ou 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 hors domicile de loisirs ou d'entreprendre des voyages. McKercher (2009), dans une étude sur le « non-voyage », observe par exemple que pour les deux tiers des Hongkongais qui n'avaient pas voyagé l'année de l'enquête, « voyager chaque année pour le plaisir » n'est pas important (voire vraiment pas important).

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 : en effet, avoir peur de prendre les transports publics ou de conduire, bien que relevant en partie des compétences, peut également limiter les projets de mobilité et par conséquent la mobilité. Par exemple, à propos de la conduite, ne pas être à l'aise en voiture peut ainsi limiter le rayon d'action des personnes, dans la mesure où ces dernières évitent les zones à fort trafic ou le centre-ville, ces zones se trouvant au-delà de la « zone de confort » de ces personnes. Une réflexion similaire peut s'appliquer au vélo, particulièrement tributaire des conditions de circulation et des capacités des individus ; les personnes âgées sont plus nombreuses à trouver le vélo dangereux et par conséquent ne pas en faire (Dubois, Kaufmann, et al. 2015). Certains types de transports (le RER par ex.), 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 (entre autres : Pain 1997; Law 1999). Ce sentiment d'insécurité peut limiter notamment pour une partie des femmes leur liberté de mouvement ou les amener à développer certaines précautions et stratégies, en évitant par exemple les endroits particulièrement anxiogènes, dormant chez des amis ou encore en adaptant leur tenue vestimentaire (chaussures qui permettent de courir, tenue sobre ou masculine) (Condon, Lieber, et Maillochon 2005). Les mêmes auteurs soulignent que la peur n'empêche pas nécessairement la mobilité : les femmes qui déclarent le plus avoir peur de

se déplacer la nuit seule dans leur étude sont aussi celles qui sortent le plus. La peur, toutefois, n'est pas uniquement influencée par le genre, mais aussi par d'autres variables telles que l'âge ou le statut ethnique (Madge 1997).

Les pistes développées ici, notamment autour de la curiosité et de l'envie de se déplacer, apportent une plus-value, du moins théorique, dans la conception de la dimension projet/appropriation de la motilité. La partie « résultats » servira à vérifier de manière empirique l'apport de ces ajustements dans la compréhension de la mobilité et des modes de vie.

3.4 LA MOTILITÉ DANS LE TEMPS

Après ce tour d'horizon des trois dimensions de la motilité, et la manière dont elles sont abordées dans la littérature, nous souhaitons encore nous attarder sur deux points, à savoir l'évolution temporelle de la motilité et le lien que la motilité entretient avec les territoires (au point suivant).

L'évolution dans le temps de la motilité et de ses différents composants n'a pas fait l'objet d'une attention très marquée dans 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 à la base du capital économique (Kaufmann, Bergman, et Joye 2004). Toutefois, les études sur la motilité soulignent que l'on peut en avoir beaucoup ou peu, mais que l'on peut en être doté différemment. Ainsi, l'évolution de ce capital ne semble pas véritablement pouvoir être comparée à celle du capital économique. On peut naître riche, mais on ne peut pas naître motile. Dans la même idée, il apparaît que les personnes âgées voient leur potentiel de mobilité peu à peu diminuer, ou du moins, sont amenées à le faire évoluer (Lord 2011).

L'évolution du potentiel de mobilité se fait sur le temps long, au gré des apprentissages personnels, des acquisitions d'objets, des formations, de la santé et des capacités physiques. Pour Jensen, l'acquisition du potentiel de mobilité se fait tout au long de la vie, pour Kaufmann et al. (2010), la motilité n'est jamais vraiment acquise :

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' (O. B. 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 à travers le fonctionnement des familles et leurs attitudes vis-à-vis de l'autonomie des enfants, de leur ouverture et de leur volonté de réguler la vie de leurs enfants. Il apparaît notamment que les familles qui accordent le plus de valeur à l'indépendance donnent aussi plus de liberté spatiale à leurs enfants. Ces derniers développeraient plus rapidement des compétences de gestion de l'espace. 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 socialise avec les expériences de la vie d'adulte, notamment dans l'idée de quitter le domicile familial. Dans cette perspective, Vincent-Geslin et Ravalet (Vincent-Geslin et Ravalet 2015a) cherchent à comprendre comment les individus se socialisent à la grande mobilité et aux compétences, normes, et valeurs qui l'accompagnent. Ils investiguent ainsi les expériences de grandes mobilités durant l'enfance tels que les déménagements ou le fait de grandir dans une famille où la mobilité est un métier (militaire, conducteurs de train, commerciaux, etc.). Il apparaît 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. Si être socialisé à la mobilité influence le vécu, il n'en détermine toutefois pas les pratiques.

Toujours à propos des grandes mobilités, Dubois et al. (2015) ont observé l'évolution de la motilité dans le temps (sur une période de 4 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. Par exemple, les personnes dont le revenu du ménage a baissé durant les 5 dernières années sont clairement plus disposées à se déplacer sur de longues distances, à passer des nuits hors du domicile voire à migrer pour des raisons professionnelles que les autres. Les réponses à ces changements sont différentes selon les individus : certains individus s'ouvrent davantage à toutes formes de mobilités, d'autres les refusent plus qu'avant, d'autres encore privilégient l'une ou l'autre forme de grande mobilité questionnées.

Il apparaît dans les éléments mentionnés ci-dessus que les trois dimensions de la motilité évoluent à des temporalités différentes. Les accès contextuels d'une personne ne changent que très peu dans le temps, sauf en cas de grands travaux d'améliorations ou de déménagement. L'accès aux outils facilitant la mobilité (voiture, ordinateur portable) peut évoluer à court terme. Finalement, si les compétences prennent du temps à être acquises, et pour certaines sont en grande partie figées à l'âge adulte (dans l'UE, seule une infime partie des adultes apprennent une nouvelle langue par ex.), elles peuvent néanmoins être développées en fonction des expériences, des activités entreprises, etc.

D'une manière générale, les trois dimensions de la motilité et leurs évolutions sont interreliées. Par exemple, améliorer sa capacité physique ou s'acheter un nouveau vélo participera à améliorer l'accessibilité aux activités désirées ; au contraire, se casser une jambe aura de fortes conséquences sur les compétences des individus, mais aussi sur les projets qu'ils peuvent entreprendre. Des stratégies particulières devront être mises en place pour pallier ce problème. Un autre exemple, l'achat d'un smartphone (accès) est l'aboutissement d'un projet, il demande des compétences particulières, mais permettra d'en développer de nouvelles et susciter éventuellement de nouveaux projets. Ceci nous amène au point suivant, à savoir l'effet d'entraînement des projets entre eux. En effet, un projet réussi peut appeler d'autres projets ; et inversement, un projet manqué ou non réalisé peut à amener à limiter les projets suivants ou à les modifier. Comme pour les représentations, les projets se construisent en partie sur les expériences antérieures des individus.

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, avec ceux qui n'ont pas entrepris un tel séjour, montrent que les premiers ont, quelques années plus tard, d'une part de meilleures situations professionnelles (moins de chômage, meilleur salaire, etc.). Et d'autre part, qu'ils étaient 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. Ces résultats peuvent être analysés en termes de compétences acquises lors de ce premier séjour universitaire, à travers l'apprentissage d'une langue étrangère ou le développement de compétences interculturelles ou génériques (confiance en soi, communication, management du temps, prise de risque, ouverture d'esprit, adaptabilité, etc.) et plus largement à travers des expériences de vie différentes (Scarinci et Pearce 2012). Ils peuvent également être abordés en termes de projet, car ces séjours à l'étranger s'accompagnent du développement d'une conscience européenne et d'une ouverture aux autres. Les auteurs décrivent le séjour à l'étranger de ces étudiants comme un premier pas important dans la mise en mouvement d'un projet de vie, d'une carrière. L'aisance à se confronter à des milieux différents et à se sentir chez soi ailleurs, se retrouve dans les carrières entreprises par les étudiants qui ont séjourné à

l'étranger dans le cadre de leurs études. En effet, ces derniers sont deux fois plus nombreux à avoir vécu à nouveau à l'étranger après leurs études que les autres (King et Ruiz-Gelices 2003). Ils sont par ailleurs quatre fois plus nombreux à avoir postulé à l'étranger. Cette étude montre ainsi qu'une première expérience à l'étranger a une grande influence sur les compétences de mobilité, mais aussi, et peut-être surtout, sur les projets de mobilité.

3.5 LA MOTILITÉ DANS L'ESPACE

La motilité n'évolue pas uniquement dans le temps, elle est aussi fortement spatialisée²⁷. Dans la mesure où l'offre de transport n'est pas la même selon le territoire de résidence et que les services et les aménités urbaines à proximité du logement dépendent de la localisation de celui-ci, il est légitime de se demander en quoi le lieu de résidence peut avoir une influence sur un potentiel de mobilité. Plus largement, l'environnement urbain, le potentiel des territoires, les normes et les manières de faire et les besoins de mobilité des individus diffèrent d'une ville à l'autre, d'un pays à l'autre. Ainsi, dans la mesure où l'on se déplace différemment d'un endroit à l'autre, le potentiel de mobilité diffère également.

Les outils de mobilité – par exemple les offres, les moyens de transport à disposition et les divers abonnements proposés, Internet ou d'autres technologies qui peuvent faciliter la mobilité – et les compétences de mobilité les plus utiles dépendent en premier lieu des personnes, mais aussi dans une certaine mesure de l'environnement dans lequel ils évoluent (Kellerman 2012). Dans certaines villes, comme Amsterdam ou Copenhague, utiliser un vélo pour ses déplacements quotidiens est très fréquent et fait partie des outils de mobilités usuels pour les habitants de ces deux villes. À Rome ou à Paris, un scooter permet de gagner du temps si l'on sait se faufiler à travers les automobiles. En Suisse, pour les utilisateurs fréquents du train, l'Abonnement Général est indispensable. Ce genre de constat est similaire en ce qui concerne les compétences. Ainsi, connaître et savoir utiliser l'application pour smartphone de la compagnie de chemins de fer suisse (CFF) peut se révéler très utile si l'on veut être tenu au courant des retards, des correspondances, des alternatives, etc. Parallèlement, l'usage et l'utilité des langues dépendent du contexte territorial. Si savoir parler anglais peut permettre d'ouvrir de nombreuses portes dans le monde professionnel, connaître la langue locale reste bien souvent une condition nécessaire pour la vie de tous les jours. En Suisse, par exemple, la maîtrise des différentes langues nationales – de même que l'anglais – est requise pour de nombreux postes à responsabilité.

S'agissant toujours des compétences de mobilité, la nécessité de savoir conduire n'a pas la même importance dans tous les territoires. Il est souvent plus aisé de se passer de la voiture en ville que dans les zones rurales, où les alternatives sont moins nombreuses et les distances plus grandes. La liste est longue des spécificités des outils de mobilité et des compétences qui stimulent le potentiel de mobilité, mais ces quelques exemples montrent que la motilité ne dépend pas uniquement des personnes et varie aussi grandement selon les contextes. 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. Un changement dans l'offre de transports, une nouvelle ligne ou une cadence augmentée peut, par exemple, amener les individus à construire de nouveaux projets de mobilité. De même, la suppression d'un service ou une congestion récurrente peut les obliger à développer de nouvelles stratégies.

Jensen (2006), en s'appuyant sur les travaux de Scollon et Scollon (2003), fait état de codes de mobilité. Si certains sont globaux, d'autres en revanche sont profondément locaux et s'intègrent dans des « cultures de mobilité » particulières. Dans certains cas, des « clash of mobility norms »

²⁷ Cette sous-partie est à la source de la partie théorique d'un chapitre d'ouvrage (Dubois et Ravalet 2015); les deux textes sont ainsi largement identiques.

s'observent lorsque des individus se retrouvent dans un environnement très différent où les normes et cultures de mobilité sont à l'opposé de ce qu'ils connaissent. Ces normes ou cultures de mobilité peuvent s'observer de manière très directe : le côté de la route où l'on conduit, les limitations de vitesse différentes entre pays, le design des panneaux de signalisation routière ou encore l'écartement des voies de chemin de fer. D'autres, en revanche, sont moins explicites ou relèvent des représentations collectives. Ainsi, traverser lorsque le feu est rouge est moins commun et accepté dans certains pays que d'autres. De même, l'image qu'ont les différents moyens de transport ou l'importance accordée aux aspects écologiques de ceux-ci diffère d'un territoire à l'autre. Analysant l'usage du Metrocable (télécabines urbaines reliées à la ligne de métro, implantées dans certains quartiers pauvres de Bogotá) sous l'angle de la motilité Brand et Dávila (2011) expliquent que certains utilisateurs devront acquérir des compétences très différentes de celles qu'ils ont développées dans le quotidien des quartiers « informels » de la ville. Il apparaît clairement ici qu'être motile dans un quartier pauvre de Bogotá n'implique pas nécessairement d'être motile partout. L'appropriation de ce nouveau moyen de transport est beaucoup plus aisée pour les travailleurs des secteurs formels que pour des employés travaillant dans les secteurs informels, car les premiers connaissent déjà en partie les normes et les codes d'usage nécessaires à son utilisation (Brand et Dávila 2011). Dans sa thèse, Maksim (2011) parle également de cultures de mobilité pour rendre compte de la manière dont les individus développent des comportements et des stratégies propres aux territoires qu'ils pratiquent. Ainsi, motilité et mobilité sont influencées et influencent le contexte spatial dans lequel elles s'insèrent.

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 y sont propres, et accorderont leurs projets de mobilité aux opportunités concrètes qui s'offrent à elles.

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

À travers les différents usages, conceptualisations et théories de la motilité, ainsi que les éléments relatifs à l'une ou l'autre des dimensions de la motilité présents dans la littérature, nous souhaitons revenir sur plusieurs points importants dans la compréhension de la motilité en guise de synthèse, avant de nous intéresser à la question de l'opérationnalisation²⁸. Ces points sont représentés dans la figure ci-dessous.

Élaborés autour de la définition de Kaufmann (2002), nous proposons quelques approfondissements quant 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

²⁸ Cette sous-partie est à la source de la partie conclusive d'un chapitre d'ouvrage principalement concernant les questions relatives à l'opérationnalisation (Kaufmann, Ravalet, et Dubois 2015); certains éléments des deux textes sont ainsi identiques.

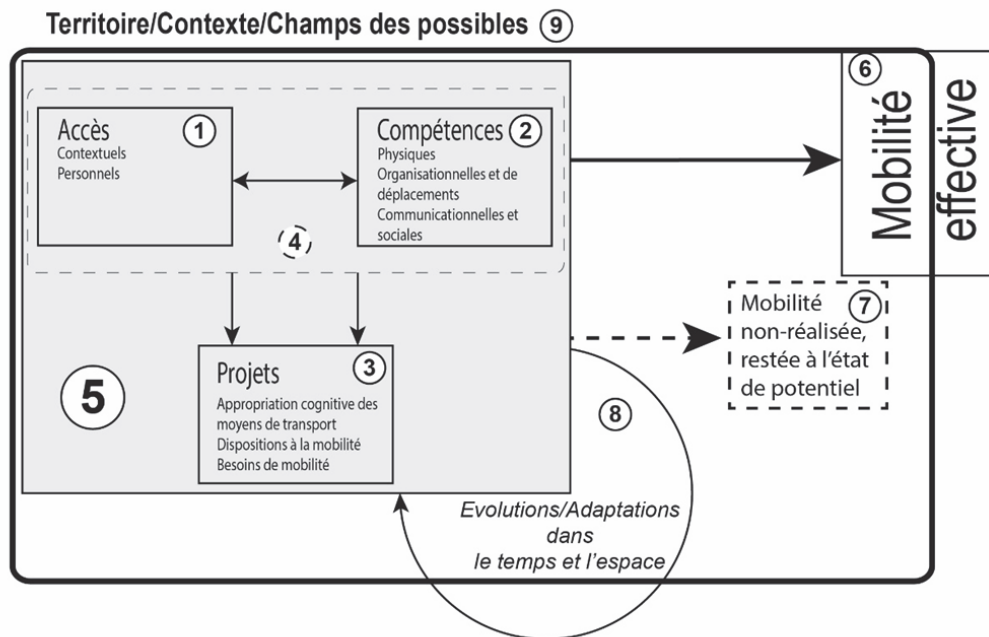
le notent Lebrun et Hubert (2015), l'intérêt de la motilité réside dans cette dualité, puisqu'elle permet d'aller plus loin que la notion d'accessibilité. Pour clarifier cet aspect, Dubois et Ravalet (2015) proposent de distinguer l'aptitude à la mobilité et le potentiel de mobilité, la première étant 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, permettant de mieux cerner la motilité et la mobilité des individus étudiés.

La deuxième dimension comprend toutes les compétences nécessaires à être mobile (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, 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).

Figure 3 : Synthèse motilité



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 d'avoir une plus grande marge de manœuvre ou de liberté de choix dans 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 pour naviguer entre les contextes, et faire leur les possibilités offertes par les territoires. C'est à travers ces adaptations, à la confrontation à des contextes nouveaux et à 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 spatiales que sont la distance géographique ou le nombre et la diversité des opportunités présentes à un endroit.

A 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. Ni la socio-économie des transports ni la recherche opérationnelle ne se sont saisies de cette notion pour en proposer des modélisations quantitatives solides. Les seules tentatives réalisées ou presque ont été faites au Laboratoire de

sociologie urbaine (LaSUR). Cette quantité 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 à de nombreux points cruciaux que soulève la notion de motilité 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 à 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 démunies 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 accès contextuels (proximité des différentes infrastructures de transport) peuvent relativement facilement être obtenues à l'échelon communal, voire inférieur (IRIS ou coordonnées XY) à l'aide de système d'informations géographiques et si les accès personnels – équipements en moyen de transports et en nouvelles technologies – font bien souvent partie des questions classiques des enquêtes de mobilité²⁹, il n'en va pas de même pour les dimensions des compétences et des projets. La récolte de ce genre d'informations nécessite a priori des enquêtes *ad hoc*, occasionnant, comme pour n'importe quelle enquête, 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 à 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 transports 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

²⁹ Comme le Microrecensement Mobilité et Transports en Suisse (MRMT) ou les Enquêtes Ménages-Déplacements en France (EMD).

mobilité et répondre aux défis qu'elle nous lance, qu'il s'agisse de défis environnementaux, économiques ou sociaux.

4 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 des lignes suivantes concerne en premier lieu les frontières nationales, les autres types de frontières apparaissent également en filigrane.

Lors des dernières décennies du XX^e siècle, des changements géopolitiques et économiques majeurs – comme la création d'entités supranationales telles que l'Union européenne ainsi que 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. Concomitant 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 limitant 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). Cette approche est qualifiée de « strong globalization » par Diener et Hagen (2009). S'opposant à ces thèses, plusieurs auteurs adoptent une posture plus consensuelle (« weak globalization ») 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 des frontières. De même, l'accroissement de la sécurité à la suite des attentats du 11 septembre 2001 à New-York s'est particulièrement fait sentir aux frontières et dans les aéroports (Nicol 2011). Les attentats qui ont secoué l'Europe ces dernières années à Londres, Madrid et plus récemment encore à Paris et Bruxelles renforcent d'autant plus cet état de fait. En outre, être autorisé à traverser les frontières (avec ou sans visa) reste inaccessible 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 grande évolution dans le statut et les 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 l'augmentation des technologies de surveillance – notamment pour lutter contre le terrorisme – s'imisce partout (Balibar 1998; Paasi et Prokkola 2008). Ainsi, le Royaume-Uni procède à des contrôles douaniers au départ de l'Eurostar à Lille ou Bruxelles, ainsi que dans le port de Calais. Dans la même idée, les autorités demandent aux agences de voyages, 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 ont une grande influence à des échelles plus fines, celles des territoires et des individus. Ce sont davantage ces aspects-là qui nous intéresseront par la suite. Avant d'aborder plus précisément les régions transfrontalières et les pratiques des individus, attardons nous sur les fonctions de la frontière et leur évolution, ainsi que sur les ressources et opportunités que les frontières peuvent, en raison de leur défonctionnalisation, désormais offrir aux acteurs qui souhaitent et qui peuvent les utiliser.

4.1 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 Etats (voire d'autres entités politique, comme la commune ou le canton). La frontière est ainsi un « lieu privilégié d'affirmation et de reconnaissance de pouvoirs politiques » (Groupe Frontière 2004), d'autant plus que pour que les frontières puissent fonctionner, ces dernières ont besoin d'une reconnaissance internationale (Gottmann 1980). Deuxièmement, la frontière 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 largement été diminuée à travers 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 à travers 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 résulte dans 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. En effet, 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, rendant les frontières « in a perpetual state of becoming and transforming » (Paasi 2006, cité dans Sohn 2012, 20). 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 [...]. Even "supra-national" decisions taken by organs of the European Union are applicable only to the extent of the territorial limits designated by its member States. Hence, territory continues to mark the sphere of jurisdiction of States and international institutions (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 à travers les accords de libre-échange perdent de leur importance (Blake 2000). Ainsi, la fonction fiscale de la frontière semble s'estomper dans différentes parties du monde, comme en témoigne la mise en place de différents traités

(Mercosur, NAFTA ou ASEAN). Toutefois, la récente élection de Donald Trump à la présidence des Etats-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) montre que cette évolution n'est pas nécessairement linéaire. Concernant la libre-circulation des personnes, la situation européenne quant à la circulation facilitée des personnes (à l'intérieur de l'Europe) demeure une exception. En effet, une forte tendance à la re-sécurisation des frontières se fait sentir : par exemple, entre le Canada et les USA, 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 lors 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.

Ainsi, l'intensification ou la diminution de l'importance des fonctions de la frontière est avant tout liée 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.

4.2 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 (Minghi 2002). Ce passage d'un intérêt porté à la ligne-frontière vers le territoire (trans)frontalier fait écho au débat séculaire dans la géographie qui porte sur la nature de la frontière, à concevoir en tant que ligne ou en tant que zone (Gottmann 1980). De nombreux travaux se penchent sur les questions d'intégration des territoires transfrontaliers (Wong Gonzalez 2004; Sohn, Reitel, et Walther 2009; de Oliveira 2009; Reitel 2013). Dans un registre similaire, Martinez (2005) propose une classification des types de régions transfrontalières à travers le prisme de l'interaction. Il les place sur une échelle de l'interaction, de la plus faible à la plus forte, les « alienated », « co-existent », « interdependent » et « integrated borderlands », en passant de régions en conflits, des régions post-confliktuelles 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 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 transfrontalières aux configurations souvent très particulières (Schuler 2014) et les frontières marquent de plusieurs manière les territoires qu'elles découpent 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. Dans la théorie des lieux centraux de Christaller et Lössch, la frontière est considérée comme un élément de distorsion des aires de marché qui empêchent le développement économique et fractionne les « hinterlands » des places centrales (Ratti 1991). Par ailleurs, selon cette approche les entreprises éviteraient de s'installer dans les régions frontalières, à cause d'une aire de marché restreinte (Wackermann 2003). Finalement, la situation bien souvent périphérique des régions frontalières – loin des centres économiques et politiques – péjore 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. Dans le cadre d'une recherche sur le Haut-Rhin, Hansen esquissait déjà à la fin des années 1970, une réflexion sur le potentiel que pouvait offrir une frontière ouverte : « in view of these considerations, 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 » (Hansen 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 visible 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, les pratiques ou les représentations s'exercent 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 de nombreux flux à travers les frontières, en raison justement de leur existence : les flux de pendulaires en provenance des pays voisins à Genève ou à 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 risques. Lorsque la situation se tend au niveau international entre deux états, c'est principalement les zones frontalières qui sont en première ligne (O. J. 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). Par exemple, lorsque les douaniers allemands, en 2004³⁰, ont appliqué à la lettre le règlement et contrôlé tous les véhicules franchissant la frontière avec la Suisse, d'énormes bouchons se sont constitués. Plus récemment encore, en France, la fin du régime d'exception concernant l'assurance-maladie des frontaliers entraîne une levée de boucliers, certains médias évoquant déjà des déménagements vers la Suisse pour éviter l'obligation de cotiser à la sécurité sociale³¹. Certes, ces exemples n'ont rien à voir avec les situations de régions frontalières en guerre, mais ils illustrent comment des décisions prises à des échelons supérieurs installent parfois de l'instabilité et de l'incertitude dans ces territoires particuliers, tant au niveau politique³² qu'à un niveau individuel. Par ailleurs, plus qu'un espace à risque, la frontière crée des espaces de négociations intenses, en témoigne les efforts plus importants qu'ailleurs à mettre en place pour réaliser certains (grands) projets, notamment des infrastructures de transports (Jemelin et Kaufmann 2008). De par des intérêts parfois divergents, un manque de connaissances mutuelles, des manières de faire ou des moyens disponibles différents, la coopération n'est pas toujours aisée, comme en témoigne 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 : ils sont abordés ci-dessous.

³⁰ Archives de la RTS, 19:30, 9 mars 2004, <http://www.tsr.ch/video/info/journal-19h30/114873-bale-les-douaniersallemands-creent-des-bouchons-a-la-frontiere.html>, accès le 10.01.2014.

³¹ ATS, 24 Heures, 3 janvier 2014, L'assurance-maladie plombe le moral des frontaliers <http://www.24heures.ch/suisse/L-assurancemaladie-plombe-le-moral-des-frontaliers/story/19562551>, consulté le 26.06.2016.

³² Voir aussi les conflits sur l'aéroport Bâle-Mulhouse (partie contexte).

4.2.1 L'utilisation de la frontière comme ressource

Une frontière perméable peut être assimilée à une ressource en offrant de nombreuses opportunités pour les institutions politiques, les acteurs économiques ou politiques, mais aussi les individus et les ménages (van Geenhuizen et Ratti 2001; Berg et van Houtum 2003). Sohn (2013) regroupe les ressources que la frontière peut représenter selon quatre catégories³³.

Le premier point se réfère à la situation géographique des acteurs ou des entités (villes, métropoles) se trouvant proches de la frontière. En effet, ces derniers profitent 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 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 qu'offre la France³⁴.

Le deuxième type de ressources qu'offrent les frontières est les différentiels liés à des prix moins élevés, des différences dans les systèmes légaux ou les régimes de taxations. On peut notamment penser à la taxation de l'alcool dans certains pays nordiques, qui entraîne de nombreuses pratiques d'achats transfrontalières (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 sont largement connues et discutées, tant dans la recherche que dans l'imaginaire collectif. Le développement des « maquiladoras » par les USA dans la région frontalière mexicaine est un bon exemple de l'utilisation d'une telle ressource par les acteurs économiques et régionaux (Sohn 2013). Mais c'est bien le travail frontalier qui illustre le mieux l'opportunité économique que représente le franchissement de la frontière. Particulièrement développé en Europe, et encore plus spécifiquement en Suisse, le travail frontalier profite tant aux acteurs économiques (les entreprises bénéficient d'une main-d'œuvre plus nombreuse, parfois moins coûteuse), qu'aux individus et 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 services (plus de choix, choix différent, autre qualité), les législations, mais aussi la culture ou l'« atmosphère ». Dans ce sens, ils s'approchent de 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 : en ce sens, elle peut favoriser des « logiques d'hybridation ou de nouvelles manières de faire et de penser » et des solutions créatives (Sohn 2012, 23). Comme le note Appadurai (cité dans Koehn et Rosenau 2002, 113) « the new power of imagination [...] is inescapably tied up with images, ideas and opportunities that come from elsewhere ». Par

³³ Bien que ces ressources concernent avant tout les villes, agglomérations ou régions, elles peuvent s'appliquer également aux individus et aux ménages.

³⁴ Antoine Vieillard, Maire de Saint-Julien-en-Genevois, 11 février 2011, <http://www.vive-saint-julien-en-genevois.fr/tag/loqement+%C3%A0+geneve>, consulté le 16.02.2017.

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 de lieu 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 USA et le Mexique est particulièrement intéressante, avec le déploiement d'une identité américano-mexicaine, basée sur le franchissement régulier de la frontière, consolidée par un mélange de langue, le « spanglish », et supportée par une communauté présente bien au-delà des zones-frontières (O. J. 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. En effet, la frontière 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 transports majeurs (pont de l'Øresund ou le RER franco-valdo-genevois) et le discours qui les accompagne ou encore la réalisation de monuments dédiés à la frontière (Cooper et Rumford 2013) symbolisent l'utilisation de la frontière comme 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, tant dans les projets d'aménagement qu'elles présentent que dans ses objectifs sociétaux et son slogan : *Au-delà des frontières, ensemble*.

4.3 MODE DE VIES ET FRONTIÈRES

Quels sont les impacts des changements majeurs des fonctions de la frontière sur les individus et 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 à cette plus grande porosité ?

D'après van Houtum (2000), les frontières ont été abordées selon trois grandes approches, selon celle des flux, celle de la coopération transfrontalière et celle des « individus ». C'est dans cette troisième voie que s'inscrit notre recherche. Contrairement à l'approche des flux, qui est une approche principalement économique où la frontière est traditionnellement considérée comme une barrière (Ratti 1991; Wackermann 2003), les approches de la coopération transfrontalière et celle des individus, apparues plus tardivement, présupposent une frontière perméable qui fasse office de pont. L'approche des individus vise à comprendre les comportements spatiaux, les points de vue, les actions et les identités des individus ou de petits groupes d'individus (van Houtum 2000). Bien que ces approches soient centrées sur l'individu, elles sont souvent abordées à travers les processus de territorialisation et d'intégration prenant place dans les régions, agglomérations ou métropoles transfrontalières (Herzog 1991; Buursink 2001; Ehlers 2001; O. J. 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. Cependant, pour profiter des opportunités auxquelles une frontière ouverte donne accès, certains prérequis et compétences aux dispositions sont nécessaires. En quoi l'utilisation de ces ressources contribue-t-elle à modifier les modes de vie individuels et plus largement les territoires ? En se situant au croisement des recherches sur la mobilité, des modes de vie et de la frontière, cette recherche permet d'apporter une vue globale de la vie quotidienne dans une agglomération transfrontalière et des impacts positifs et négatifs liés à la défonctionnalisation des frontières sur les habitants et les territoires.

Les points présentés ci-dessous passent en revue les résultats d'une série de recherches faisant partie du corpus des approches des individus. La grande diversité des travaux nous oblige à cibler quelque peu notre revue de la littérature. Nous concentrerons celle-ci d'une part principalement sur les mobilités quotidiennes (travail, loisirs, achats), les réseaux sociaux et les questions d'identités et d'attachement et d'autre part sur les contextes européens - à la fois sur les frontières intra-européennes ou entre l'UE et des pays non-membres (comme la Suisse ou la Norvège) – et américains, où une série de travaux ont notamment été réalisés sur les questions d'identités ou d'hybridation culturelle. En effet, les contextes asiatiques, sud-américains, mais surtout africains, voire proche-orientaux, avec la question du mur et de la sécurité en Israël, sont extrêmement différents³⁵.

4.3.1 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 (voir partie contexte). 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 son aspect juridique particulier, travailler dans un autre pays demande en général un permis, une autorisation ou implique du moins de s'annoncer à certaines autorités ce qui permet de quantifier le phénomène. Les traces administratives et statistiques, en plus de la visibilité et de la récurrence du déplacement (le passage de la frontière, les plaques de voiture de la région voisine) du travail frontalier ne se retrouvent pas pour les autres pratiques transfrontalières, telles que les achats, les loisirs ou les réseaux sociaux. D'une part, les fréquences de ces déplacements sont moins régulières et d'autre part, ils sont difficilement quantifiables (nous y reviendrons plus tard). En outre, l'importance de l'activité professionnelle dans l'agencement des modes de vie a des répercussions territoriales, à travers la mobilité résidentielle notamment, mais demande également des développements d'infrastructures et de services de transport.

En Suisse, ce sont environ 300 000 travailleurs frontaliers qui traversent quotidiennement (ou presque) les frontières nationales pour venir travailler sur le sol helvétique (voir chapitre contextuel). D'autres régions et d'autres pays connaissent également un développement important du travail frontalier. En 1995, des 418 000 travailleurs frontaliers vivant dans l'UE, la moitié provenait de France, et plus particulièrement de la frontière « est », entre Dunkerque et Saint-Louis (Hamman 2005). En 2015, la France est toujours le pays qui fournit le plus de travailleurs frontaliers en Europe : ils sont près de 440 000 à y résider³⁶. L'un des centres principaux du travail frontalier se situe dans la « Grande Région » - une zone formée de La Sarre, de la Rhénanie-Palatinat, de la Lorraine, du Luxembourg et de la Wallonie - puisqu'environ 40 % des déplacements liés au travail frontalier dans l'UE des 15 y prenaient place en 2003 (Auburtin 2005). Dans cette région, c'est principalement vers le Luxembourg (près des deux tiers) que les flux sont dirigés et dans une moindre mesure vers l'Allemagne (27 %). Relevons par ailleurs que la direction des flux n'est pas immuable, puisque jusque dans les années 60 ce sont les Luxembourgeois qui se rendaient en Lorraine pour travailler dans la sidérurgie et le mouvement s'est ensuite totalement inversé. De nombreuses recherches se penchent sur le travail frontalier dans divers territoires européens et américains (entre autres : O. J. Martinez 1994; Bucken-Knapp 2001; Gerber 2012; Klatt 2014).

³⁵ Ponctuellement, des travaux menés dans ces pays sont mentionnés, à l'image de travaux sur les pratiques d'achats entre Hong Kong et le reste de la Chine ou entre Singapour et la Malaisie.

³⁶ Pour plus de détails, cf. chapitre « L'agglomération transfrontalière de Bâle : analyse contextuelle », section « Travail frontalier en Suisse et dans la région bâloise ».

4.3.1.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. En effet, plusieurs études mentionnent le salaire comme une, si ce n'est, la motivation principale au travail frontalier (Soutif 1997; 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 de 75 % supérieure à celui d'un salarié de l'Ain ou de la Haute-Savoie³⁷ (Thomas et al. 2011). La pénurie d'offres d'emplois 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. En effet, prendre en compte les opportunités d'emploi situées de l'autre côté de la frontière élargit par la même occasion le champ des possibles de chaque individu. D'autant plus lorsqu'il s'agit de grandes villes ou de métropoles qui sont de l'autre côté de la frontière. En plus de la quantité d'emploi plus grande, la diversité des emplois l'est également dans les métropoles, de même que les emplois les plus spécifiques. Au niveau des conditions de travail, Chevailler (1990) précise que les possibilités de promotion professionnelle en Suisse, de même que l'ambiance de travail³⁸ y sont particulièrement appréciées par les travailleurs frontaliers français. Dans la région genevoise, Bolzman et Vial (2007) énumèrent les motivations les plus citées par les frontaliers : le meilleur salaire, mais aussi, le nombre d'emplois plus important, le fait de se sentir bien à Genève/en Suisse et les meilleures conditions de travail. Il est intéressant de relever que les motivations invoquées sont largement similaires 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 peuvent apporter le travail frontalier, la part des personnes traversant les frontières pour des raisons professionnelles reste à l'échelle nationale plutôt faible (van Houtum et van der Velde 2004) et ce alors que la libre-circulation des personnes, qui facilite largement le travail frontalier, est 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 mobiles*³⁹.

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 part des personnes en provenance des pays de l'UE établie dans un autre pays de l'UE par rapport à la population active et arrivent à la conclusion suivante : « The dominant mode of practice [...] of 98% of the workers, is cross-border immobility » (van Houtum et van der Velde 2004, 103). 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 - portée à ce qu'il se passe de l'autre côté de la frontière expliquent cette « immobilité ». En effet, 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 » franchit (van Houtum et van der Velde 2004). Néanmoins, une telle réflexion semble avant tout adaptée pour les contextes où le travail frontalier n'est pas (encore) développé et/ou dans les contextes où les

³⁷ À âge, sexe et catégorie professionnelle équivalents.

³⁸ Par exemple, les rapports moins hiérarchiques et plus horizontaux dans les entreprises suisses.

³⁹ 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 26.06.2016.

différentiels salariaux sont limités. En effet, dans les contextes luxembourgeois ou suisse, les rémunérations élevées des salaires sont connues loin à la ronde et la plupart des habitants des régions frontalières connaissent des individus travaillant de l'autre côté de la frontière, rendant ce « seuil d'indifférence » extrêmement petit, voire inexistant. Dans les autres régions, où le travail frontalier n'est pas ancré dans les mœurs et où les différences en matière de salaire sont plus limitées, cette analyse garde tout son sens. De même, pour les déplacements entre la Suisse ou le Luxembourg et leurs voisins par exemple, si un seuil d'indifférence n'est pas pertinent pour analyser les déplacements pour le travail, 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, sans utiliser cette métaphore du seuil, cherche à établir les facteurs « pull » et « push » qui permettent d'expliquer le travail frontalier : d'une manière générale, ils notent qu'une mauvaise situation économique n'est pas 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 dépasser ces obstacles (MKW et Empirica 2009). Ces obstacles, toujours selon la même étude, sont à l'échelle européenne en premier lieu liés 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 la taxation fiscale des frontaliers (parfois imposés à double), l'infrastructure de transports transfrontalière, la reconnaissance des qualifications, les droits sociaux (chômage, pensions, etc.) et les formalités administratives ou encore les différences de mentalités (MKW et Empirica 2009).

4.3.1.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 dans une certaine mesure dans la population. En effet, les travailleurs frontaliers sont 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 1 franc sur 5 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, 22).

Cependant dans la population, le travail frontalier fait peur et alimente un certain mécontentement. Une partie des habitants des régions les plus concernées par le travail frontalier 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 savoir, lorsque les profils étaient similaires (en envoyant de faux CV), qui du frontalier ou du résidant genevois serait préféré : il apparaît ainsi 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 qu'auraient certaines entreprises pour les frontaliers. Une étude tessinoise va dans la même direction en 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 créé 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 vers un nivellement par le bas des salaires, notamment dans les secteurs non-conventionnés s'observent (Crevoisier et Moine 2006). En outre, à Genève, il est relevé que d'une manière générale, les frontaliers soient moins bien payés (-5 %) (Flückiger et Perrin 2005). De même, les cas de dumping salarial, lorsque les frontaliers sont payés en dessous des minimas, ne sont pas rares, par exemple à travers les faux-indépendants ou des sous-traitants⁴⁰. D'une manière générale, les frontaliers peuvent se permettre d'être moins payés, car le coût de la vie dans leurs pays de résidence est plus faible, ce qui peut entraîner des distorsions sur le marché de l'emploi local. Des chercheurs tessinois relativisent l'impact du salaire plus bas que demandent les frontaliers, car il ne s'agirait que d'un facteur secondaire dans le choix des entreprises (Baruffini et al. 2015). Si l'effet direct du travail frontalier sur le chômage en Suisse n'est pas observé, tant les frontaliers que l'immigration (européenne) mais 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 fort rôle dans l'acceptation massive de la part des Tessinois (acceptée à 68%)⁴¹. 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 Tessin⁴² et dans plusieurs cantons romands (Genève ou Neuchâtel), diverses mesures sont discutées pour limiter les flux de frontaliers en provenance des régions limitrophes, à travers notamment la réinstauration de la préférence nationale (ou cantonale), disparue avec les accords de libre-circulation des personnes. L'application de cette initiative n'a toujours pas été définie tant les enjeux (européens) qu'elles soulèvent sont grands. 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 comité 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, avec la réforme en France notamment de l'assurance-maladie. Ces comités et syndicats ont une importance particulière, car les travailleurs frontaliers ne sont pas citoyens du pays où ils travaillent et ne peuvent pas avoir d'influence sur les lois qui encadrent leur activité professionnelle. D'une manière générale, il apparaît 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.

⁴⁰ 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.

⁴¹ Baliat, Lise, Tribune de Genève, 27.06.2015, <http://www.tdg.ch/suisse/malaise-frontalier-pousse-tessin-divorce/story/28138961>, consulté le 13.05.2016.

⁴² Par exemple, au Tessin, il est demandé aux personnes désirant venir y travailler de fournir un extrait du casier judiciaire, les autorités tessinoises se réservant le droit de refuser le permis de travail selon les éléments présents dans le casier. L'accès aux places d'apprentissages devrait également être restreint pour les frontaliers italiens. RTS, 11.05.2016, <http://www.rts.ch/info/regions/autres-cantons/7715716-le-tessin-continuera-a-exiger-un-extrait-de-casier-aux-demandeurs-de-permis.html>, consulté le 11.05.2016 et della Pietra, Nicole, RTS, 02.03.2017, <https://www.rts.ch/info/regions/autres-cantons/8429857-le-tessin-veut-aussi-accorder-la-priorite-aux-apprentis-indigenes.html>, consulté le 12.03.2017.

4.3.1.C Infrastructure de transports 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 à travers les questions de transports, de logement et d'urbanisation (le point suivant est dédié à la mobilité résidentielle).

Le problème des infrastructures de transports 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 montagnes, etc.). Deuxièmement, ces infrastructures ont d'une manière générale été laissées de côté, en raison d'une plus faible demande – les frontières ouvertes telles que nous les connaissons actuellement sont un phénomène relativement récent –, et en raison de la mise en place compliquée de tels projets (aspects financiers, gouvernance) de par la présence de deux (voire plus) 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. Le stationnement facilité, les parkings d'entreprise et voie publique ne contribuent pas non plus à réduire l'usage de la voiture. 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 la voiture, le seul moyen de transport utilisé.

La situation en matière de déplacement est également plutôt compliquée dans la région genevoise⁴³, tessinoise (Vigani 2011) et dans l'Arc jurassien franco-suisse avec une part largement dominante de la voiture dans les déplacements à travers les frontières. Le problème ne concerne pas uniquement les déplacements transfrontaliers, mais aussi ceux à l'intérieur des frontières. A Genève, dans les parties suisse et française, l'offre de transports est critiquée et peu adaptée aux besoins, ce qui donne une situation plutôt compliquée en matière de mobilité (Audikana, Kaufmann, et Messer 2015; Munafò et al. 2015). Au Tessin, si les plus grandes sources de tensions sont plutôt liées au marché du travail (voir section précédente), la question des transports soulève aussi de grands enjeux. Au-delà de la forte demande interne en mobilité des Tessinois - le territoire est particulièrement fragmenté au niveau fonctionnel résultant en une forte utilisation de la voiture -, les déplacements des travailleurs frontaliers majoritairement effectués en voiture contribuent à la forte congestion du réseau routier local (Vigani 2011). Ce même chercheur souligne plusieurs aspects contribuant à cette situation comme l'absence de politique spécifique de réduction de l'usage de la voiture, les problèmes institutionnels, 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 voitures par jour - ce qui entraîne de très gros problèmes d'embouteillages. La situation est d'autant plus compliquée que les liaisons en transports publics sont très limitées : il existe quelques lignes de trains, déjà bondées avec des cadences faibles concentrées le matin et le soir. La situation est encore plus complexe sur la ligne La Chaux-de-Fonds-Morteau-Besançon en raison de l'incompatibilité des systèmes de sécurité et du matériel roulant (ligne non-électrifiée) entre les deux pays, remettant régulièrement en cause la pérennité de la ligne. La question du financement et des problèmes de

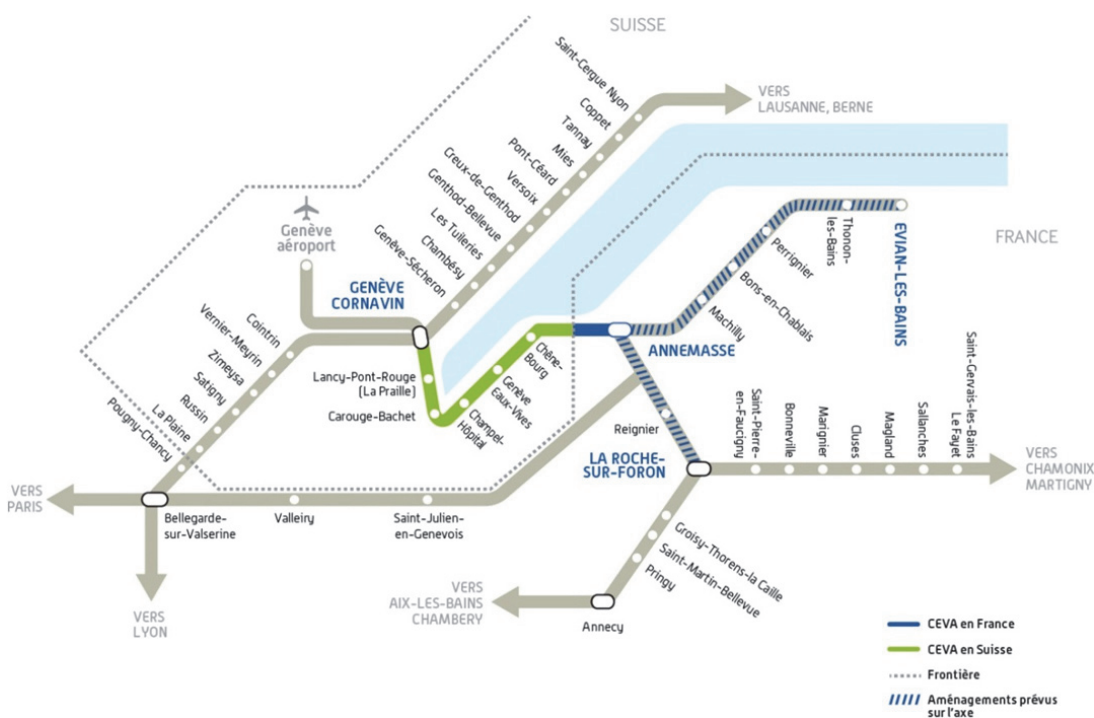
⁴³ CITEC, Enquête sur les flux de déplacements à la frontière: résultats 2011 Rapport technique, 2012.

décalages institutionnels entre les deux pays et l'éloignement relatif des centres de décisions (Berne et Paris) sont 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. En effet, le trafic frontalier contribue à créer des nuisances pour la population locale (congestion, bruit, pollution, etc.). La complexité dans la mise en place de projets transfrontaliers pour favoriser le report modal vers les transports publics contribue à ce que la situation ne s'améliore que peu.

Néanmoins, à Genève ou à Bâle par exemple (voir chapitre contextuel), 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 la planification de lignes de trams. Les liaisons intranationales françaises sont aussi visées : un bus à haut niveau de service a par exemple été mis en place à Annemasse⁴⁴. Le financement de ces infrastructures de mobilité à l'échelle de l'agglomération reste une équation complexe en raison de leur nature transfrontalière. Les autorités suisses et genevoises sont ainsi amenées à financer des infrastructures qui ne se situent pas sur le sol helvétique, créant passablement de remous au niveau politique⁴⁵. Par exemple, le bus à Annemasse, circulant uniquement sur le territoire français, a bénéficié d'une subvention atteignant 15 % de la facture totale de la part de la Confédération suisse : ces investissements se font à travers la politique des agglomérations.

Figure 4 : Tracé du Léman Express et son intégration dans le réseau de RER (Source : Site du Grand Genève)



4.3.2 Mobilité résidentielle dans les régions transfrontalières

Deux éléments principaux sont observés à propos de la mobilité résidentielle dans les régions frontalières : la « mobilité interne », c'est-à-dire de mouvements en direction de la zone frontalière

⁴⁴ Communiqué de presse, Annemasse Agglo : http://www.grand-geneve.org/sites/default/files/fichiers/espace-presse/11-CommuniquésPresse2015/dp-annemasse-agglo_inauguration-tango_19sept2015.pdf, consulté le 15.05.2016.

⁴⁵ En 2014, les Genevois ont refusé à 51.1 % de cofinancer 5 parkings relais en France voisine. Ce vote résulte d'un référendum lancé par le Mouvement Citoyen Genevois (MCG), un parti ouvertement anti-frontalier.

dans le but d'accéder (plus rapidement) aux emplois 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, principalement auprès d'une population jeune, qui s'y installe et travaille 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. Ces migrations sont plutôt importantes, car ces nouveaux résidents comptent pour près de 10 % de la population dans ces deux régions (Costa et Eggerickx 2011). 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.

Toujours sur le Luxembourg et plus précisément sur les Luxembourgeois déménageant dans les pays voisins, Carpentier et al. (2011) rendent compte des logiques principales de ces déménagements. C'est 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 %)⁴⁶. Les personnes qui ont déménagé de l'autre côté de la frontière vivent désormais dans des logements plus spacieux et beaucoup d'entre eux sont devenus propriétaires : la part de propriétaire augmente ainsi de 38 points entre la situation initiale et celle après le déménagement transfrontalier. Dans la mesure où ces personnes gardent dans la plupart des cas un travail au Luxembourg, il en ressort une très forte hausse des distances domicile-travail (+142 % en km) et de l'utilisation de la voiture, passant de 68 % à 83 % (Carpentier, Gengler, et Gerber 2011). Les Luxembourgeois étant à la source d'une petite partie de cette mobilité transfrontalière (environ 25 %), 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 garde 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, entre autres profiter 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 en entraînant 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 avec (Bertrand 2004). Néanmoins, la dépendance des territoires envers le pays voisin est telle qu'elle comporte des risques en cas d'évolution négative de l'économie ou des relations transfrontalières. Vélasco-Graciet (2005) observe des logiques similaires dans la région basque, où la partie française, autour d'Hendaye devient en quelque sorte une zone périurbaine de l'Espagne. Là, en revanche, ce sont des Espagnols qui viennent s'installer, il s'agit donc de mobilité résidentielle transfrontalière à part entière. Mais comme dans les exemples belges et luxembourgeois, ces derniers gardent leur lieu de travail dans le Pays basque espagnol. Le phénomène est tel que des promoteurs immobiliers ciblent les Espagnols et proposent des lotissements leur étant avant tout

⁴⁶ Les raisons familiales comme les mises en couple (26%), les séparations (13%), l'arrivée d'enfants (18%) ou encore des motifs culturels (problèmes d'intégration ou de langue) complètent le tableau.

destinés : dans certains d'entre eux vivraient jusqu'à 80% d'Espagnols, alors qu'à Hendaye, cette part s'élève à 30%, ce qui en fait à ce titre une région où la mobilité transfrontalière est particulièrement forte.

La situation suisse montre des similitudes avec celle observée dans le Grand-Duché en raison des différentiels de revenus et de prix de l'immobilier entre ce pays et ces voisins particulièrement grands. 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 de possibilité de financement (il est plus facile d'emprunter en France) et la disposition de plus de terrain pour des maisons individuelles (Rérat et al. 2011). Ces mobilités sont liées à des situations dans le parcours de vie particulières 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. 2008). 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).

Tant à Genève que dans l'Arc jurassien, la mobilité interne de Français s'installant à proximité de la Suisse pour y travailler a, en revanche, de forts impacts sur les territoires locaux avec une forte croissance démographique. Dans l'Arc jurassien, concentrée initialement dans les centralités françaises locales (Pontarlier, Morteau), elle s'étend maintenant à la plupart des communes périurbaines de la région (Crevoisier et Moine 2006). Ce développement est en grande partie dû à la présence des frontaliers⁴⁷. Cette présence a des fortes implications territoriales et sur 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 des 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 de grands risques d'exclusion et d'inégalités sociales croissantes entre travailleurs frontaliers et non-frontaliers soulevant de forts enjeux sur la cohabitation des habitants de ces régions. Un calcul des revenus disponibles entre frontaliers et non-frontaliers montre des écarts situés à près de 35% de plus pour les familles avec (au moins) un travailleur frontalier et même de près 42% de plus pour les célibataires frontaliers par rapport aux non-frontaliers.

À Genève, des problématiques similaires se posent, mais de manière nettement plus exacerbée par la pénurie de logements généralisée. En effet, la région franco-valdo-genevoise est une des régions d'Europe qui a connu la plus grosse évolution démographique 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 de forts impacts sur les populations et leurs localisations géographiques :

La ségrégation sociale se renforce : l'écart se creuse entre les villes centres qui assument bien des équipements d'agglomération et abritent les populations aux plus bas revenus, une première couronne genevoise agricole et résidentielle fortunée, un district de Nyon opulent et des périphéries françaises aux prix d'autant moins élevés qu'on s'éloigne du centre (Thomas et al. 2011, 14).

En effet, à travers le prix du logement, certaines tranches de la population les moins aisées peuvent se voir reléguer dans certaines zones de l'agglomération ce qui implique soit des mobilités transfrontalières (vers la France) ou empêche l'accès à la Suisse pour les moins riches. Des logiques similaires sont à l'œuvre au Luxembourg, où les prix du logement empêchent d'une part les frontaliers y travaillant les moins aisés de venir s'y installer et d'autre part, les

⁴⁷ Ces derniers comptant pour près de 50% des pendulaires à Morteau et un quart à Pontarlier, deux localités importantes de la région.

Luxembourgeois les moins aisés sont tentés d'aller habiter dans les pays voisins pour des raisons économiques également (Lord et Gerber 2010). Néanmoins, les auteurs observent qu'il ne s'agit pas (uniquement) d'exclusion ou de relégation par le prix, car certains Luxembourgeois plus aisés déménagement également dans les pays voisins, mais plutôt dans le but d'accéder à la propriété et à la maison individuelle, favorisant des logiques de périurbanisation à l'échelle transfrontalière.

Si l'on résume les principaux résultats qui émergent concernant la mobilité résidentielle dans les régions transfrontalières, les points suivants peuvent être mentionnés. Premièrement, ces divers exemples soulignent que les mobilités résidentielles transfrontalières sont dans l'ensemble assez faibles, sauf dans certaines régions (par ex. Pays basque). Malgré la grande proximité spatiale de deux territoires frontaliers voisins, force est de reconnaître que les différences d'ordre sociales, culturelles, administratives, linguistiques, etc. constituent un frein important pour 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 mobilités résidentielles se situe aussi (et peut-être avant tout) à l'intérieur des frontières nationales. En effet, une grande partie des individus attirés par le travail frontalier cherchent à rester vivre dans leur pays de résidence au plus près de la frontière (en partie, pour éviter les difficultés susmentionnées). Ceci suscite une grande demande sur le marché immobilier, avec comme résultats une explosion des prix et un fort développement de l'urbanisation, souvent peu maîtrisée 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. Dans l'agglomération transfrontalière genevoise, une partie des non-frontaliers ne peuvent plus habiter dans les zones frontières (même s'ils viennent de là et/ou y travaillent) et se voient repoussés toujours plus à l'extérieur. Ceci engendre parfois certaines tensions entre les « locaux » et les « néo-frontaliers » 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 suscitent de larges enjeux dans les territoires transfrontaliers, et bien souvent des deux côtés de la frontière. À quel pays ou quelles collectivités incombent de prendre en charge les externalités liées au trafic, au développement urbain ? À qui sont dus les impôts ? Toutes ces questions se posent aussi de manière intranationale à travers les pendulaires, mais dans les régions transfrontalières celles-ci sont exacerbées et par conséquent plus visibles. Un des avantages du travail frontalier pour l'économie du pays où ils travaillent, c'est dans une certaine mesure de ne pas avoir à s'occuper de leurs besoins en termes de logement, d'éducation, de services divers, etc. (Auburtin 2005). 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. Ce rapport soulève de nombreux enjeux, notamment en termes de consommation et de participation à la vie locale.

4.3.3 Achats, loisirs et pratiques de sociabilité

À côté du travail frontalier et des mobilités résidentielles dans les régions transfrontalières, une série de recherches se penchent sur les pratiques d'achats et de loisirs. D'une manière générale, il apparaît 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, de comptages de plaques étrangères dans les parkings, etc., montrant la

difficulté de disposer de données permettant de quantifier exactement la population concernée par ces pratiques.

Il faut toutefois relever que la place des pratiques transfrontalières, d'achats principalement, portent en elles une certaine ambiguïté. En effet, si elles sont encouragées, car signe d'une bonne intégration entre les différentes parties composant une agglomération transfrontalière, qu'elles permettent des rencontres entre les habitants ou du moins une meilleure connaissance mutuelle, elles soulèvent de nombreux enjeux d'ordre économique. En effet, l'argent qui est 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 les sciences sociales d'ailleurs, se fait largement l'écho de ces craintes. La Tribune de Genève titre « Vent de panique sur le commerce de détail suisse »⁴⁸. « Le Blick affirme, sur la base d'évaluation d'une chaîne de supermarché, que le tourisme d'achats « coûte » 20 000 emplois au secteur commercial suisse⁴⁹. Un journal bâlois décrit les « hordes » de Suisses déferlant dans les magasins allemands mettant certaines villes frontalières dans une situation proche de l'« effondrement »⁵⁰. 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, à travers le 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. En effet, dans certaines zones, le tourisme d'achats représente des sommes conséquentes : les acheteurs mexicains ont dépensé près de 6 milliards de dollars dans l'économie 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 ont été dépensés dans les zones frontalières du territoire helvétique en 2013⁵¹.

Les paragraphes suivants décrivent quelques études portant sur les pratiques transfrontalières et logiques principales à l'œuvre⁵². Spierings et van der Velde (2013a) investiguent à travers une enquête quantitative les pratiques d'achats 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 ces raisons contre environ 40 % des Néerlandais qui se sont rendus en Allemagne. Deux tiers des pratiques d'achats de ces derniers sont pour faire du shopping (dans une optique de loisirs ou d'achats ciblés) et près de quatre sur cinq pour les Allemands. En effet, les plus grandes villes de la région se trouvant aux Pays-Bas, elles attirent davantage pour leur offre supérieure. 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. Quant aux motifs invoqués pour expliquer le fait de ne pas aller faire des achats dans le pays voisin, la question de

⁴⁸ 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.

⁴⁹ 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>, consulté le 15.06.2016.

⁵⁰ Oppliger, Matthias, 26, mai 2015, Tageswoche, *Kaufen bis zum Kollaps – in Lörrach und Weil wächst der Unmut*, http://www.tageswoche.ch/de/2015_21/base/688737/, consulté le 15.06.2016.

⁵¹ GfK Switzerland : Achats à l'étranger 2014.

⁵² Dans le chapitre portant sur les pratiques transfrontalières dans l'agglomération transfrontalière de Bâle, nous aurons l'occasion de compléter avec d'autres références les recherches présentées ci-dessous.

l'effort à investir (du temps et de la distance), le manque de connaissance sur l'offre ou encore une certaine indifférence (pas de besoins spécifiques) - observée également à propos du travail frontalier par la même équipe de chercheurs (van Houtum et van der Velde 2004) - sont les plus souvent mentionnés. Mais le point fort de cette recherche réside dans son approche théorique et notamment 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, c'est-à-dire que l'on retrouve certaines similitudes dans les us et coutumes, l'atmosphère, etc., est 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), mais aussi plus largement dans la littérature, comme l'atteste un extrait d'une nouvelle de Graham Greene (*Another Mexico*, 1932).

Everything [at the Mexican border] is going to be different... The man seeking scenery imagines strange woods and unheard of mountains; the romantic believes that women over the border will be more beautiful and complaisant than those at home; the unhappy man imagines at least a different hell; the suicidal traveller expects the death he never finds. The atmosphere of the border – it is like starting over again; there is something about it like a good confession: poised for a few happy moments between sin and sin (cité dans O. J. Martinez 1994, 21).

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 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. Sur le long terme, les auteurs observent qu'à travers les pratiques des individus, ces derniers se familiarisent avec l'offre transfrontalière, jusqu'à ce que, pour certains, son attractivité liée à la nouveauté et l'exotisme disparaissent (Spierings et van der Velde 2013a). Ceci peut avoir comme effet une baisse de leurs pratiques : ils expliquent que les individus qui considèrent avant tout le prix et les aspects rationnels dans leurs achats sont plus nombreux à avoir augmenté leurs pratiques durant les cinq dernières années, tandis que ceux qui vont davantage dans une optique de loisirs, de découvertes, ont tendance à diminuer leurs pratiques avec le temps, car l'offre en devient trop familière.

Dans le Pays basque franco-espagnol, Guereño-Omil et al. (2013) évaluent à environ trois quarts des habitants qui se sont rendus au moins une fois de l'autre côté de la frontière pour des loisirs ou achats durant l'année précédant l'enquête. Plus précisément, ces auteurs distinguent des styles de mobilité transfrontalière qui mettent également en lumière quelques contraintes à la pratique de loisirs à cette échelle. Les individus du premier groupe, les « time-conscious workers », vont de l'autre côté de la frontière, mais se voient contraints dans leurs pratiques surtout par un manque de temps, un manque de connaissances locales et linguistiques. Le deuxième groupe est quant à lui composé principalement de Français motivés avant tout par les achats, moins chers dans les pays voisins, voire les sorties dans les bars ou autres discothèques situés dans la partie espagnole. De telles pratiques sont également mises en avant par Vélasco-Graciet (2005). Les « French shoppers » comme les nomment Guereño-Omil et al. (2013) sont moins formés et disposent de petits revenus, de ce fait ils déclarent être en partie contraints par des motifs économiques dans leurs pratiques à l'échelle transfrontalière. Les « jeunes mobiles » sont très actifs sur le plan transfrontalier malgré des contraintes économiques fortes, mais aussi un manque de connaissances locales et linguistiques, qui ne les empêchent toutefois pas de pratiquer intensément le territoire. Ils représentent néanmoins une très faible part de l'échantillon (4 %). Finalement, les « older less mobile » sont contraints dans leurs mobilités transfrontalières par une faible capacité à être mobile en raison de leur âge. Cette recherche souligne des points importants comme le frein aux pratiques transfrontalières que représentent les contraintes temporelles sur une partie des individus, qui seraient dans l'absolu tout à fait prêts à investir davantage l'échelle transfrontalière.

Entre la Suède et le Danemark, Bygvrå et Westlund (2005) investiguent l'évolution des achats avec l'ouverture du nouveau pont-tunnel reliant les deux pays. Tout d'abord, ils notent que la quantité de déplacements transfrontaliers a certes augmenté, mais pas autant qu'attendu. Ceci résulte en partie de l'intérêt financier d'acheter des produits dans les pays voisins pas aussi grand qu'il pourrait l'être entre le Danemark et l'Allemagne. En effet, sur cette frontière, les pratiques des Danois sont nombreuses pour acheter des produits alimentaires et de l'alcool, mais se limitent à ceci. En revanche, dans la région de l'Øresund (Copenhague-Malmö), les achats sont moins nombreux, mais plus divers et intègrent également des pratiques de loisirs.

Dans la région franco-valdo-genevoise, Bolzman et Vial (2007) s'intéressent plus spécifiquement aux frontaliers. Au registre des loisirs, ils observent que seuls 22% des frontaliers ne pratiquent pas le territoire suisse dans ce cadre, 46% ont une pratique transfrontalière modérée (1-2 types d'activités) et près d'un tiers s'y rendent fréquemment (3 à 7 type d'activités). 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 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, fréquenter des bars ou restaurants ou aller à la piscine. De même, autour 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 de loin pas l'unique déterminant des pratiques. Ils 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 récoltées directement auprès de leurs collègues suisses. Pour les loisirs ou les achats qui ne peuvent pas être réalisés en France, les villes suisses sont attractives pour les frontaliers et les non-frontaliers, mettant 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 faire évoluer les 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. Par exemple, avec l'ouverture du pont entre le Danemark et la Suède, des centres commerciaux se sont implantés aux deux entrées de celui-ci, espérant capter les consommateurs en provenance des pays voisins (Bygvrå et Westlund 2005). 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, passant des petits commerces vers des 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, dans le sens où 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. L'implantation de centres commerciaux ou d'autres offres de loisirs dans les zones frontalières pour capter la clientèle du pays voisin se retrouve très clairement dans la partie française de l'agglomération genevoise ou dans l'Arc Jurassien. Dans la région bâloise, le centre commercial *Rheincenter* à Weil am Rhein est implanté à quelques centaines de mètres de la frontière suisse. Crozat (2008), dans un article sur les sorties transfrontalières dans l'Eurométropole (Lille-Courtrai-Tournai), met en lumière la manière dont

ces dernières recomposent le territoire frontalier et comment celui-ci les influence en retour. Pour cela, elle distingue trois types de rapport à la frontière. Tout d'abord, la frontière « exotique », où son passage permet d'accéder à des opportunités, des ambiances différentes, mais suffisamment sûres pour ne pas effrayer. Ceci se retrouve également dans la notion d'(un)familiarity développée plus haut. Dans l'Eurométropole, cela se traduit par la présence de magasins spécifiques directement implantés à la frontière, comme des échoppes de souvenirs ou des restaurants/café, donnant à la frontière une présence matérielle. Le deuxième rapport renvoie à l'exploitation de différentiels de législation entre la France et la Belgique (frontière contractuelle), notamment dans le monde de la nuit. La zone frontière voit une très forte présence de boîtes de nuit, de maisons closes ou encore de bars divers à la source de nombreuses pratiques transfrontalières. Le troisième aspect relève davantage d'une question identitaire et marque la volonté des autorités lilloises de limiter ces pratiques afin que les Français restent sur le territoire, voire d'attirer d'autres personnes : les autorités locales ont ainsi favorisé la création d'un nouveau quartier festif à Lille tout en faisant de la ville un lieu important du tourisme urbain et nocturne en misant sur son aspect transfrontalier et donc cosmopolite. Dans la même idée, Timothy (1995) observe que les frontières sont des destinations touristiques en soi : en effet, 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. attirant 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 »).

4.3.4 Identités, représentations et réseaux sociaux transfrontaliers

Pour terminer ce tour d'horizon des travaux menés sur le lien entre les individus et les frontières, attardons-nous quelque peu sur les 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. En effet, l'identification à un territoire ne peut se faire sans liens avec celui-ci : les recherches présentées ci-dessous le montrent. Par ailleurs, dans quasiment toutes les recherches 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. En effet, 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, à travers ses fonctions de marquages de la souveraineté, de contrôle et de protection. L'identité se construit à travers la différence et la distinction qu'instituent les frontières nationales (D. Newman et Paasi 1998). Les médias, l'école – « the pedagogy of space », à travers ses manuels historiques et atlas – sont d'une importance majeure dans la construction et la reproduction des discours sur le « nous » [we] et 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 à travers les idéologies ou certains événements particuliers comme les parades militaires, les jours « nationaux » ou encore dans l'iconographie nationale. Par conséquent, les frontières se matérialisent, non pas sur le tracé frontalier, mais à une échelle nationale⁵³. 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

⁵³ cf. Introduction de cette section.

identités nationales au profit d'identités transfrontalières ou transnationales, bien loin des « craintes » liées à la « fin de l'État-nation » ou d'un « monde sans frontière » ; la plupart des individus gardent de forts liens ethniques ou nationaux (D. Newman et Paasi 1998; D. Newman 2006).

Lorsque nous parlons d'identités nationales, la question du nationalisme et de la place de la langue n'est pas très loin. Sans entrer dans les détails, il est nécessaire de mentionner les deux grandes tendances qui ont marqué l'histoire du nationalisme, entre les tenants d'une approche « culturelle » à l'allemande, où la nation se baserait sur une culture, une langue ou une « race » commune, et une approche « volontariste » à la française, - ou à la suisse - où la nation reposerait davantage sur la volonté des individus de construire un projet commun (Jurt 2012). Indirectement, ces questions touchent à plusieurs titres la thématique des frontières et plus précisément notre cas d'étude. Tout d'abord, ces débats entre intellectuels et artistes (Fichte, Renan, Strauss) datent du XIX^e où les guerres franco-prussiennes se jouent, avec entre autres la question de la souveraineté sur l'Alsace et la Lorraine. Ces deux approches du nationalisme sont invoquées à la fois pour légitimer l'annexion de ces régions par la Prusse en raison de leur proximité linguistique et pour défendre leur maintien avec la France, avançant que malgré leurs origines germaniques, les habitants souhaiteraient rester avec la France. Deuxièmement, dans ces débats, la Suisse est fréquemment mentionnée comme l'exemple même de la possibilité de faire une « nation » tout en étant composée d'individus parlant différentes langues, se revendiquant de différentes religions, etc. Ceci nous amène au troisième point : s'il est possible de construire une nation ou une identité commune sans pour autant parler la même langue, il ne faut pas sous-estimer son importance dans ce processus. Dans beaucoup de régions transfrontalières, dont celle de Bâle, différentes langues sont parlées, ce qui peut compliquer l'établissement de liens forts, émotionnels et identitaires à l'échelle transfrontalière.

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. Plus précisément, ils s'intéressent aux pratiques de coopération des habitants des deux parties en regard des questions d'identités et de représentations. Ils observent que la distance mentale reste forte entre les deux communautés malgré les fortes relations et la coopération entre les deux pays. En outre, la plupart des habitants continuent de s'identifier avant tout avec leur pays de résidence, même si cela n'empêche pas le développement d'identités transfrontalières. Dans 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. Mais peut être plus fondamentalement encore, et qui souligne l'importance encore accordée aux frontières, c'est que l'enjeu le plus crucial de ces projets, est que le bénéfice soit mutuel. Pour les personnes impliquées dans ces projets, il est fondamental qu'aucun des deux côtés ne soit avantagé par rapport à l'autre. 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. Alors qu'ils promouvaient une frontière hermétique, ces zones frontalières connaissaient beaucoup de passages : « *Borderlanders considered the border not so much as a line of separation – as the state did- but as « a way of life »* » (de Fátima Amante 2013, 30). Ces passages, souvent

illégaux, font partie du discours de la mémoire collective et participent à la construction d'une identité transfrontalière. Dans la deuxième région, plus urbaine, les relations sont avant tout effectuées pour du shopping de loisirs et contrairement à l'autre 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. Si le « nous », Espagnols et Portugais, apparaît dans les discours des habitants de la région, il n'empêche que l'appartenance nationale et les différences soient réaffirmées, de même que l'existence des frontières. L'auteure note, en guise de conclusion, 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'identités et de cultures propres au territoire transfrontalier sont particulièrement prégnantes (O. J. 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 celles des Mexicains aux États-Unis (en plus des travailleurs frontaliers) - dans certaines zones proches de la frontière (aux USA), les Mexicains comptent jusqu'à 80 % de la population locale - rendent le terrain très fertile pour des hybridations culturelles et identitaires. À part, le « spanglish », langue qui mélange l'espagnol et l'anglais et 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. Liés en partie aux accords de commerce (NAFTA) entre les deux pays, ils sont aussi les témoins d'un intérêt pour les goûts de l'autre. En termes de mode de vie, le modèle suburbain californien se diffuse au Mexique, parmi ceux qui ont de l'argent. Ces forts liens entre les deux pays et les deux cultures - la moitié des nouveau-nés en Californie sont d'origine hispanique - suscitent à la fois des réactions positives, comme à travers le développement d'écoles bilingues, mais aussi certaines crispations de la part des « Anglos », voire des immigrants mexicains assimilés de longue date, notamment en raison de la forte immigration et d'une crainte de la perte d'identité « étatsunienne ». Finalement, dans le registre artistique, Dear et Burridge (2005) observent une esthétique post-frontière dans les créations des artistes, situés à Tijuana notamment. Le festival d'art contemporain *Insite* par exemple, est organisé à Tijuana-San Diego, et s'intéresse à la question de la frontière et de sa spatialité. La photo ci-dessous, montre l'œuvre-performance de l'artiste Javier Tellez propulsant un boulet de canon humain au-dessus de la frontière entre les deux pays.

Image 1 : Œuvre-performance de Javier Téllez



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

Dans une approche plus quantitative, Enaux 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 a également une dimension identitaire et symbolique, ce qui nécessite une certaine adéquation entre les caractéristiques du pays et les valeurs de l'individu. D'un point de vue empirique, l'attachement aux lieux dépend tout d'abord du pays de résidence. Alors qu'en Lorraine et en Wallonie, l'attachement des frontaliers est le plus fort en ce qui concerne le pays, suivi du bassin de vie, dans les régions allemandes enquêtées, le bassin de vie est plus important. Dans les trois régions, la commune est l'entité à laquelle les frontaliers sont le moins attachés. Parmi les individus qui sont attachés ou très attachés au bassin de vie, plus de 80 % d'entre eux considèrent que leur lieu de travail en fait partie, ce qui signifie qu'ils sont attachés au territoire transfrontalier. Le territoire a d'autres effets sur l'attachement, notamment à travers la distance domicile-travail. Plus celle-ci est grande, plus l'attachement au territoire transfrontalier est faible, en raison a priori des contraintes imposées par la distance (en termes de temps notamment) et de l'attachement à d'autres lieux structurants très loin du Luxembourg. De manière très intéressante, on constate que l'attachement est assez indépendant des pratiques (loisirs, achats) : ceux qui pratiquent beaucoup le Luxembourg dans leur temps libre ne sont pas nécessairement plus attachés que les autres. Par contre, le fait d'y avoir des relations sociales est l'élément le plus important dans l'attachement, de même que les connaissances linguistiques en luxembourgeois. La satisfaction de l'emploi joue également un très grand rôle dans l'attachement au bassin de vie transfrontalier.

Dans la région de l'Øresund, entre la Suède et le Danemark, Bucken-Knapp (2001) a investigué la question de l'identité et des représentations dans cette région et plus largement l'intérêt qui y est porté dans la perspective de l'ouverture du pont reliant les deux pays (en 2000). Un très fort décalage s'observe entre l'intérêt porté à la région transfrontalière de l'Øresund par les Danois, peu intéressés, et par les Suédois qui le sont beaucoup plus. Mais 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 déclarent l'être. En outre, environ la moitié des habitants de la région seraient intéressés à 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 dans 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 dans la région franco-valdo-genevoise, il apparaît qu'un peu moins d'un tiers des frontaliers ont un réseau d'amis transfrontalier, 21 % ont de la famille des deux côtés de la frontière (5 % ont de la famille uniquement en Suisse) et 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 beaucoup d'entre eux ont travaillé à un moment ou un autre de leur carrière en Suisse ou sont en couple avec un ou une frontalière.

5 HYPOTHÈSES ET QUESTIONS DE RECHERCHE

La mobilité a pris une place importante dans notre société actuelle et dans le quotidien des individus : on se déplace plus, 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 à travers les frontières nationales. Plus largement, les individus apparaissent plus libres dans leurs choix et moins déterminés par leur provenance sociale dans la manière de vivre leur quotidien. Ceci se matérialise, entre autres, par des rapports différenciés à l'espace et la mise en place de modes de vie singuliers, traduisant les aspirations individuelles, leurs préférences, mais aussi leurs compétences et les ressources dont ils disposent. En effet, les individus ont une marge de manœuvre individuelle plus ou moins grande dans le déploiement de leurs modes de vie, à la fois influencée par leurs caractéristiques individuelles (revenu, formation, âge, etc.), leur potentiel de mobilité, mais aussi par les caractéristiques du territoire. Ce dernier 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 pour s'insérer 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, contribuant à des inégalités potentielles. La motilité (Kaufmann, Bergman, et Joye 2004) permet d'aborder les différences interindividuelles dans le potentiel de mobilité. Ce concept est construit 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).

Comme nous l'avons vu, la mobilité quotidienne, et par extension les territoires, s'affranchissent dans certains cas des frontières nationales et se déploient à l'échelle transfrontalière. En effet, ces dernières décennies les frontières ont vu leurs fonctions changer de manière importante, vers plus d'ouverture. Cette ouverture a permis le développement de régions transfrontalières et dans ces conditions la frontière peut devenir une ressource. En effet, à travers ses fonctions de barrière et de pont, en séparant et en reliant les territoires, la frontière peut produire des territoires dont le potentiel d'accueil est particulièrement riche et diversifié. Ainsi, les régions frontalières présentent 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 la partie précédente illustrent l'utilisation des ressources situées à l'échelle transfrontalière. Toutefois, la frontière ne représente 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, tout le monde ne cherche pas à saisir les opportunités qu'offre la frontière par manque d'informations, de compétences (linguistiques par exemple), d'infrastructures de transports pour y accéder ou parce que les opportunités ne sont pas jugées suffisamment attrayantes (qualité/diversité de l'offre, prix/salaire, etc.). En effet, l'ouverture « physique » des frontières ne signifie pas pour autant 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 qu'elle offre est individuel : il dépend des intérêts des individus, de leur situation et de leurs relations sociales (Wallman 1978; Berg et van Houtum 2003).

Dans cette recherche, nous proposons de mobiliser le concept de motilité (Kaufmann, Bergman, et Joye 2004) qui permet 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 qu'entretiennent les acteurs et par extension leur mode de vie. En effet, 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 dans 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 », telles que linguistiques, sociales ou culturelles.

Les recherches existantes sur les habitants des régions transfrontalières se penchent en général sur l'un ou l'autre des aspects de la vie quotidienne — le travail frontalier, les identités, le tourisme d'achats, etc. —, mais adoptent 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 (ex. : les frontaliers) et/ou à un seul côté de la frontière (ex. : les Français ou les Suisses, mais pas les deux ensemble).

Basé 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 nous penchons plus spécifiquement sur 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, entre autres les questions d'attachement aux espaces et d'identité. De plus, nous tenons compte de l'ensemble de la population d'une agglomération transfrontalière, qu'ils soient frontaliers ou non, qu'ils vivent d'un côté ou de l'autre de la frontière.

Une telle approche, en abordant de manière multidimensionnelle la vie quotidienne dans les régions transfrontalières permet d'identifier l'influence des frontières, et notamment les impacts de leur ouverture, sur les individus et les territoires. En effet, l'impact de ces mouvements à travers les frontières sont perçus de manière négative dans certaines régions et par manque de données, la recherche s'est jusqu'à présent peu penchée sur ces questions. En s'intéressant au mode de vie des habitants - à leurs conditions de vie, à leurs pratiques de mobilité, etc. -, il est possible de mieux comprendre les enjeux auxquels font face ces régions transfrontalières.

Sur la base des éléments présentés dans les parties précédentes, nous proposons d'organiser notre recherche autour d'une question principale et 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 : ceci 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 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 (termes de profit économique par exemple) ou générer certaines contraintes supplémentaires.

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

MÉTHODOLOGIE



1 INTRODUCTION

Pour la réalisation de cette thèse, nous avons mis en place un dispositif méthodologique mixte. En plus de l'analyse de la littérature, une analyse contextuelle a permis de baliser et d'approfondir notre champ de recherche et notre cas d'étude. Sur ces bases, un dispositif mixte combinant une approche quantitative et une approche qualitative a été utilisé. Plus précisément, l'enquête qualitative a été effectuée en amont de l'enquête statistique, dans un design séquentiel, afin notamment de construire l'instrument quantitatif ; l'analyse quantitative constituant la pièce centrale de notre dispositif méthodologique.

1.1 THÉORIE/APPORTS DES MÉTHODES MIXTES

Ces dernières années, les méthodes mixtes ont connu un développement important dans la recherche, notamment en sciences sociales, représentant une troisième voie hybride, à côté des approches mono-méthodes qualitatives et quantitatives. De manière assez simple et schématique, les méthodes mixtes combinent au moins un élément quantitatif et un élément qualitatif (Bergman 2008).

Les méthodes mixtes prennent différentes formes notamment selon la temporalité de la collecte de données et l'analyse ou l'importance respective accordée aux différents éléments composant l'appareil méthodologique de la recherche en question (entre autres : Creswell, Plano Clark, et Garrett 2008; Johnson 2014). Ainsi, le design de la recherche peut être concurrentiel/parallèle, c'est-à-dire que la collecte/analyse des données de l'approche quantitative et qualitative sont effectuées en même temps, ou séquentiel quand les éléments quantitatifs et qualitatifs sont employés l'un après l'autre. Pour ce dernier cas de figure, Creswell et al. (2008) parlent de « explanatory sequential design » quand la partie qualitative vient en aval de la partie quantitative dans le but d'expliquer les résultats de l'enquête quantitative ou d'« exploratory sequential design » où le qualitatif, situé en amont, vise à explorer le terrain et la thématique et de cette manière à préparer la phase quantitative. S'agissant du poids et de l'importance respectifs, accordés aux deux éléments, il apparaît, bien souvent, que l'une des approches est dominante (Johnson, Onwuegbuzie, et Turner 2007; Bergman 2008) ; Tashakkori et Teddlie (2008) parlent de « quasi mixed-methods » pour décrire ce type de dispositif.

Les principaux avantages, ou du moins les principales motivations, recensés dans les recherches employant des méthodes mixtes sont diverses. En voici quelques-unes parmi les plus fréquemment mentionnées (Bryman 2008; Tashakkori et Teddlie 2008; Johnson 2014) :

- La triangulation des données, dans la mesure où les deux méthodes (qualitative et quantitatives) permettent d'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 d'une des deux approches pour faciliter l'échantillonnage de l'autre.

D'autres éléments sont également mentionnés comme la possibilité de générer de nouvelles hypothèses avec une méthode et de les confirmer avec l'autre et la diversité des vues qu'offre la combinaison du qualitatif et du quantitatif. D'une manière générale, les méthodes mixtes permettent de dépasser les faiblesses des deux approches pour n'en garder que le meilleur (Bergman 2008).

Si les méthodes mixtes ont connu un développement important, elles ne sont pas exemptes de critiques. Au niveau théorique tout d'abord - dans un débat dans lequel nous n'entrerons toutefois pas -, puisque les approches quantitatives et qualitatives relèvent de paradigmes théoriques bien

différents, (post-) positivistes pour les premières et constructivistes pour les deuxièmes (Bergman 2008). Mais aussi au niveau pratique : comme Bryman (2008) le note, les motivations du choix d'un tel dispositif méthodologique ne sont que rarement décrites en détail, et de plus, les justifications théoriques de leur emploi ne correspondent pas nécessairement à leur utilisation pratique dans la recherche. Par ailleurs, le recours aux méthodes mixtes répond parfois davantage d'un prétexte pour recevoir un financement (de tels dispositifs méthodologiques sont souvent une condition *sine qua non* en raison de leur popularité actuelle), que d'un véritable apport scientifique, diminuant *de facto* les apports des méthodes mixtes (Bergman 2008).

1.2 DESIGN DE LA RECHERCHE

Pour faire suite à ce tour d'horizon introductif des méthodes mixtes, intéressons-nous concrètement au design mis en place dans cette recherche.

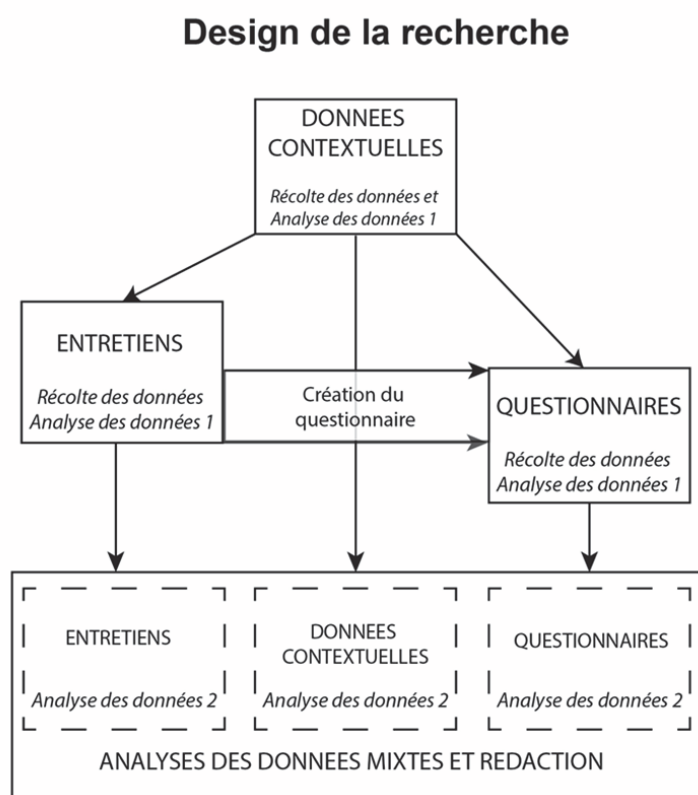
Concernant le design de la recherche, le choix d'une enquête quantitative s'est fait en raison du manque de données standardisées et fiables et l'échelle transfrontalière sur la mobilité et les modes de vie. Cependant, il est vite apparu que pour développer au mieux l'enquête quantitative, l'apport d'une phase qualitative en amont pour aider à la conception de celui-ci était indispensable. De plus, les entretiens sont utiles pour affiner le cadre théorique et le questionnement général. Nous avons donc opté pour un dispositif méthodologique mixte. Par ailleurs, les entretiens sont aussi utiles dans l'analyse pour confirmer les résultats, apporter des pistes explicatives ou encore offrir une vue plus large et compréhensive du phénomène observé.

Si nous nous référons aux terminologies existantes, comme celles de Creswell et al. (2008), nous pouvons décrire notre dispositif comme un dispositif séquentiel exploratoire, c'est-à-dire que la phase qualitative se situe en amont du quantitatif, avec une dominante quantitative. Cette description offre une vision simplifiée de la recherche et ne répondrait pas totalement aux besoins de la recherche. Comme s'accordent à le dire plusieurs auteurs, il est nécessaire de sortir de ces « cadres » pour construire le design le plus approprié pour la recherche en question (Bergman 2008).

Ainsi, en plus des éléments qualitatifs et quantitatifs, une troisième source de données, à savoir des données territoriales, a été mobilisée. Ces dernières comportent tant des éléments quantitatifs (cartographiques, statistiques) que qualitatifs (avis d'experts, littérature grise, articles de presse, etc.). À un niveau temporel, la récolte des données contextuelles et leur analyse s'étale sur toute la durée de la recherche, puisque cette source de données 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'explications contextuelles, tant aux analyses quantitatives que qualitatives.

En outre si la récolte des données se fait bien en deux phases distinctes, qualitatives puis quantitatives (sans considérer les données contextuelles) comme le schéma ci-dessous le montre, la temporalité des analyses présente une structure bien plus complexe. Certes, 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 effectuée. 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. De plus, à travers cette manière de faire le degré de « mixité », à savoir quantitatif et qualitatif, de l'analyse serait renforcée par rapport à deux analyses séparées temporellement puis mises en relation seulement à la fin de la recherche. Une telle manière de faire n'exclut pas que pour certaines analyses ou certains chapitres des approches davantage mono-méthodes soient employées.

Figure 5 : Un design de recherche mixte personnalisé



La question de la mixité des analyses renvoie également à la manière de présenter les résultats, à savoir comment les analyses quantitatives et qualitatives sont intégrées dans le document final. Sur ce point, les auteurs traitant des méthodes mixtes ont des avis divergents. Pour certains, il est préférable de s'en tenir à une séparation des analyses qualitatives et quantitatives en différents chapitres, puis mettre en relation les deux analyses dans un chapitre « final ». Au contraire, d'autres auteurs favorisent une écriture beaucoup plus intégrée et suggèrent ainsi de véritablement « mixer » les approches au niveau même de la production du texte (cf. Leech 2012).

Concrètement, l'analyse croisée des trois sources de données — principalement concernant 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. Certes, ce processus et la volonté de « mixer » les méthodes à la fois dans l'analyse, mais aussi dans l'écriture, sont chronophages, mais permettent d'enrichir considérablement les résultats. Ainsi, pour certains chapitres, l'analyse qualitative a par exemple servi à structurer l'ensemble, puis les éléments quantitatifs sont venus s'insérer au milieu de cette structure, même si finalement ces derniers constituent la plus grande partie du texte.

La volonté exprimée ici de créer un produit véritablement mixte ne nous a pas empêché d'adopter pour certaines thématiques ou certaines parties de la thèse une approche mono-méthode. Certains aspects sont uniquement traités à travers le qualitatif, d'autres par le volet quantitatif, bien que la plupart le soient avec les deux sources. Nous n'avons pas cherché à être symétrique dans l'analyse : le choix d'une méthode plutôt que l'autre s'est fait en fonction de leur capacité à répondre au mieux à nos interrogations.

Après avoir présenté le dispositif d'enquête mixte et la manière dont les trois éléments, les données contextuelles, les entretiens et le questionnaire, sont imbriqués, les parties suivantes se plongent successivement sur les trois approches suivant un ordre chronologique.

2 ANALYSES TERRITORIALES

Premier élément de notre dispositif méthodologique, les analyses territoriales visent à caractériser d'une manière générale l'agglomération transfrontalière de Bâle. Les analyses territoriales visent d'une part à décrire avec précision l'agglomération transfrontalière de Bâle dans un but contextuel, et d'autre part à comprendre l'influence du territoire sur les individus et leurs modes de vie ou vice versa, l'influence des modes de vie sur le territoire.

Caractériser un territoire transfrontalier est une tâche compliquée. En effet, peu de données existent à l'échelle transfrontalière, la plupart d'entre elles sont 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 CEAT (Faure et al. 2013) sur la production de données statistiques dans l'agglomération franco-valdo-genevoise a relevé l'ampleur des différences dans les systèmes (et par conséquent les données). Ainsi, la volonté de disposer de données comparables peut s'avérer être très difficile, voire être un objectif inatteignable. Travailler à cette échelle demande donc parfois des compromis sur les données utilisées, par exemple en trouvant dans les données disponibles le plus petit dénominateur commun aux trois pays. Néanmoins, ceci ne signifie pas pour autant que les analyses effectuées ont une validité moins grande car il s'agit en effet bien souvent seulement de détails qui diffèrent ; pour plus de transparence, nous nous efforçons de mentionner, le cas échéant, si les données utilisées présentent des différences importantes entre les pays.

La première étape des analyses territoriales concerne la caractérisation du 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 se fait principalement à l'aide d'indicateurs économiques, démographiques ou encore morphologiques, à la fois de manière cartographique et statistique. À ces données quantitatives s'ajoutent également des données plus qualitatives issues de la littérature, d'entretiens avec des experts ou encore d'illustrations. Les éléments issus des entretiens qualitatifs offrent un complément sensoriel à ceux précédemment évoqués et permettent de mettre en lumière d'autres aspects territoriaux cruciaux.

Dans un deuxième temps, ces éléments d'ordre territoriaux, qu'il s'agisse du pays ou plus précisément du secteur de résidence, sont également 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 (voir ci-dessous) sont également employés dans l'analyse. Ces facteurs territoriaux sont utilisés en parallèle ou de manière conjointe avec d'autres facteurs relatifs aux ressources et contraintes individuelles (par ex. : facteurs sociodémographiques) pour expliquer au mieux les comportements observés. L'influence du territoire fait d'ailleurs l'objet d'une hypothèse de travail à part entière (H4). Dans l'enquête quantitative, la commune de résidence voire le quartier ou la localité (pour les plus grandes communes) est renseignée, tout comme le lieu de travail/formation, ainsi que certains lieux de loisirs ou d'achats. Ces données permettent de multiples analyses spatiales. Notons pour terminer que certains indicateurs, comme celui du potentiel de mobilité, se basent également sur des éléments spatiaux calculés *a posteriori* dans le cadre de ces analyses territoriales.

2.1 CRÉATION D'INDICATEURS CONTEXTUELS

Les analyses spatiales demandent bien souvent la construction d'indicateurs contextuels spécifiques, car ceux-ci n'existent pas nécessairement sous la forme, sur le périmètre ou à

l'échelle souhaitée, d'autant plus dans une agglomération transfrontalière. Ceci demande donc de combiner plusieurs sources de données relatives à différentes thématiques, par exemple à l'économie et à la démographie, tout en spatialisant ces données. Le calcul de ces indicateurs s'est fait en générale à l'aide de SPSS (voire Excel) et d'Arcgis, un système d'information géographique (SIG), qui permet dans les grandes lignes de localiser dans l'espace un élément d'ordre statistique. Ci-dessous est présenté un indicateur contextuel créé spécifiquement pour les besoins de la recherche ; d'autres sont présentés au fil du texte dans les parties analytiques ou en annexe⁵⁴ (typologie des communes).

2.1.1 Qualité de desserte par les transports publics

Cet indicateur vise à définir la qualité de desserte par les transports en commun de tous les territoires enquêtés. Il servira notamment dans la création de la typologie de la motilité. Cet indicateur s'inspire fortement des niveaux de qualité de la desserte par les transports publics construits par l'ARE (Office fédéral du développement territorial)⁵⁵. Ce dernier vise pour chaque arrêt de transports publics à déterminer sa qualité, ainsi que le territoire qu'il dessert. Pour cela, la cadence des passages des transports publics à chaque arrêt est mesurée, de même que le type d'arrêt dont il s'agit (catégorie 1 : nœuds ferroviaires ; catégorie 2 : lignes ferroviaires ; catégories 3 : tramway, bus, car postal, bus sur appel et bateaux ; catégorie 4 : transports à câble). En fonction de ces deux éléments, des cercles concentriques de rayons différents (et de qualité différente) sont apposés autour de chaque arrêt⁵⁶.

Deux problèmes se présentent toutefois pour l'utilisation de cet indicateur « tel quel » dans notre étude pour qualifier la desserte en transports publics autour du domicile des enquêtés ou plus largement des communes de la région. D'une part, cet indicateur n'existe que pour le territoire suisse. Par ailleurs, d'après nos recherches, aucun indicateur similaire n'existe pour la partie allemande et la partie française de l'agglomération. D'autre part, en lien avec la typologie de la motilité, nous souhaitons disposer d'informations relatives à chaque individu, non pas géoréférencées à l'adresse de domicile (nous ne disposons pas de cette information pour chaque personne), mais à sa commune de domicile. Ce dernier point signifie que les différents niveaux de qualité de chaque arrêt doivent être agrégés à la commune ou au quartier/localité (pour Bâle, Weil am Rhein et Kandern)⁵⁷. Nous définirons ainsi la qualité de la desserte en transports publics par commune ou par quartier. Pour calculer cet indicateur, trois grandes étapes ont été nécessaires : 1) le géoréférencement des arrêts et des lignes de transports publics en France et en Allemagne ; 2) l'établissement du niveau de la qualité de desserte de chaque arrêt suivant la méthode de l'ARE ; 3) l'adaptation de l'indicateur de l'ARE à un échelon communal/infracommunal.

1) Le géoréférencement des arrêts et des lignes de transports en commun (Allemagne et France).

Dans un premier temps, il a été nécessaire de géoréférencer manuellement tous les arrêts et lignes de transports publics situés dans le périmètre d'étude (les arrêts et lignes sont uniquement exhaustifs pour les communes enquêtées) pour la France et l'Allemagne. En Suisse, ce sont les données de l'ARE qui sont utilisées telles quelles (disponibles sur l'entier du territoire). Ce travail fastidieux a été réalisé pour la France à l'aide du site ViaAlsace⁵⁸ qui contient des informations

⁵⁴ Annexe V. « Typologie des communes ».

⁵⁵ cf. Annexe IV. « Qualité de la desserte par les transports publics ». Pour plus d'informations sur la méthode de calcul : ARE, Niveaux de qualité de desserte par les transports publics – Méthodologie de calcul, Ittigen, 2011 https://www.are.admin.ch/.../niveaux_de_qualitededesserteparlestp-methodologiedecal, consulté le 22.01.17.

⁵⁶ *Ibid.*

⁵⁷ En effet, pour ces trois grandes communes nous avons procédé à un découpage infracommunal, suivant les contours d'entités statistiques ou d'anciennes communes (Weil am Rhein et Kandern) : plus d'informations se trouvent en annexe III « Découpage des grandes communes ».

⁵⁸ <http://www.vialsace.eu/> consulté le 07.04.2017.

tant sur les horaires que sur la localisation des arrêts ; pour l'Allemagne, deux sources principales ont été utilisées, d'une part le modèle de navigation des CFF⁵⁹ pour la localisation des arrêts et d'autre part des fichiers PDF contenant les horaires issus du site des transports publics de la région de Lörrach⁶⁰ (www.rvl.de). Le temps pris par ce travail, en grande partie manuel, ne nous a pas permis d'intégrer tous les arrêts et les lignes de l'agglomération transfrontalière, mais nous a amenés à nous concentrer uniquement sur les communes choisies pour l'enquête.

2) L'établissement du niveau de la qualité de desserte

Dans un deuxième temps, à l'aide des horaires récupérés pour chaque arrêt et par ligne, le nombre de fréquences (dans une direction⁶¹) entre 6 h et 20 h a été compté puis divisé par 840 (minutes), ce qui donne la cadence des passages de toutes les lignes pour chaque arrêt. Ce travail de géoréférencement et de calcul de la cadence a été effectué à la fois pour les lignes de bus/trams et de trains (S-Bahn). Ensuite, en fonction de la cadence et du type de moyen de transport, la catégorie de l'arrêt est attribuée, puis le territoire que chaque arrêt couvre⁶². Le tableau suivant recense toutes les lignes de transports en commun qui ont été intégrées et utilisées pour la création de cet indicateur.

Allemagne	France	Suisse
Regio Bâle-Freiburg et Grandes lignes Bâle - Freiburg im Breisgau - ... (Train)	TER Bâle-Mulhouse et Grandes Lignes Bâle - Mulhouse - ... (Train)	
S-Bahn 706 Bâle-Zell im Wiesental (Train)	1 Blotzheim - Saint-Louis - Huningue	
S-Bahn 705 Weil am Rhein - Zell im Wiesental (Train)	8 Bartenheim - Allschwil	
Regio Bâle-Bad Säckingen- ... (Train)	7 Bâle - Kembs	
1 Kandern Bus Bahnhof - Lörrach Bus Bahnhof	3 Bâle - Village-Neuf	
2 Kandern Bus Bahnhof - Binzen - Rümplingen- Lörrach	4 Bâle - Saint-Louis	
3 Riehen - Lörrach	2 Buschwiller - Village-Neuf	
4 Marzell Fachklinik - Kandern - Müllheim	713 Sondersdorf - Ferette - Saint-Louis	
12 Ötlingen - Weil am Rhein	759 Biederthal - Saint-Louis	
15 Schliengen - Lörrach	755 Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse	
16 Weil am Rhein - Brombach, Tafelladen	724 Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse	
38 Allschwil-Wyhlen	829 Saint-Louis - Altkirch	
55 Basel Bad -Kandern	6 Kembs - Saint-Louis	
66 Weil am Rhein- Haltingen	12A Saint-Louis - Héisingue	
264 Müllheim-Kandern	12 B Saint-Louis - Buschwiller	
	714 Liebenschwiller - Leymen - Saint-Louis	
	725 Sierentz - Uffheim - Mulhouse	
	11 Saint-Louis Aéroport	
	10 Saint-Louis - Héisingue	
	833 Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse	
	5 Bartenheim - Saint-Louis	

*Données « prêtes à l'emploi » provenant de l'ARE, comprenant toutes les lignes de transports en commun.

* Les arrêts de tram de Leymen (en France) (ligne 10) et ceux situés à Weil am Rhein (ligne 8) ont été intégrés à leur réseau de transport national respectif

Ces éléments ont permis de créer diverses couches d'informations géographiques représentant les arrêts et lignes de transports en commun, ainsi que la qualité de la desserte en transports en commun autour des arrêts.

3) Le calcul d'un indicateur de la qualité de desserte à l'échelon communal/intercommunal.

La deuxième étape pour la création de l'indicateur en question a consisté à trouver une manière d'agréger les informations à disposition (pour chaque arrêt) à un échelon supérieur (commune ou quartier). L'idée principale est d'attribuer à chaque commune/quartier une valeur en fonction de la surface couverte par les différents arrêts de transports en commun et de leurs niveaux de qualité. Pour éviter que les communes peu urbanisées soient « pénalisées » lors du calcul de la surface

⁵⁹ <https://www.sbb.ch/fr/>, consulté le 07.04.2017.

⁶⁰ <http://rvl-online.de/>, consulté le 07.04.2017.

⁶¹ L'ARE calcule le nombre de fréquences dans les deux sens puis divise l'ensemble par deux. Dans la mesure où, dans notre cas, le recueil et le traitement des horaires se font manuellement, nous avons pris la décision de compter uniquement les passages dans un sens, assumant les très petites différences pouvant résulter de cette différence de calcul entre la Suisse (données fournies par l'ARE) et la France et l'Allemagne (données calculées manuellement).

⁶² cf. Annexe IV. « Qualité de desserte par les transports publics ».

couverte par les transports publics par rapport à la surface de la commune, nous avons pris en compte uniquement les surfaces urbanisées⁶³. Ainsi, nous avons créé des ratios de la surface urbanisée couverte par chaque qualité de desserte (très bonne, bonne, moyenne, faible) en fonction de la surface urbanisée totale par commune (ou quartier). Ensuite, ces ratios ont été pondérés (qualité A x 1, qualité B x 0.75, qualité C x 0.5, qualité D x 0.25) et additionnés pour créer l'indicateur de qualité de la desserte en transports publics par commune ou quartier. Toutes ces procédures ont été réalisées à l'aide du système d'information géographique Arcgis : pour faciliter la reproduction des calculs (pour les trois pays et les trois communes subdivisées), un modèle a été créé (avec l'outil « modelbuilder »⁶⁴). Les résultats issus de cet indicateur sont présentés dans le chapitre « L'agglomération transfrontalière de Bâle : analyse contextuelle ».

3 ENTRETIENS

La deuxième composante du dispositif méthodologique est qualitatif, soit des entretiens semi-directifs (la grille d'entretien se trouve en annexe⁶⁵). Ces entretiens ont pour but d'une part d'aider à la création du questionnaire, 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. D'autre part, ces entretiens ont été utilisés comme un matériau à part entière pour comprendre certains processus, mettre en évidence des manières de faire ou des discours spécifiques.

Les entretiens de type semi-directifs ont été réalisés durant l'été-automne 2013 dans la région de Bâle (Suisse et France). La durée de ceux-ci était de 1 h-1 h30 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 (cf. pseudonymes ci-dessous) puis retranscrits entièrement. Concernant la retranscription, il nous semblait fondamental de disposer de l'entier des entretiens plutôt que d'une sélection des moments considérés comme les plus intéressants. En effet, l'analyse des entretiens se déroulant en deux temps, les aspects qui auraient été considérés comme utiles pour la création du questionnaire au temps *T1*, n'auraient pas été nécessairement les mêmes qu'au temps *T2*, c'est-à-dire lors de l'analyse conjointe des données qualitatives et quantitatives. Disposer de l'entièreté des entretiens, nous a permis d'éviter cette sélection et d'analyser les entretiens à travers différents angles d'approches à différents moments. Par ailleurs, l'analyse effectuée est en grande partie de type dit thématique.

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 effectuée par Daniel Baehler, géographe et doctorant à l'Université de Lausanne, puis retranscrits en « bon allemand » (« Hochdeutsch »). Les autres entretiens, en français, ont été réalisés par le chercheur lui-même.

⁶³ La couche d'informations géographiques provient de Swisstopo, elle a été ensuite « découpée » en suivant les contours des communes (ou quartiers).

⁶⁴ Un extrait du modèle utilisé pour le calcul de l'indicateur de la qualité de desserte en transports publics par commune/quartier se trouve en annexe IV « Qualité de la desserte par les transports publics ».

⁶⁵ cf. Annexe I. « Grille d'entretien ».

3.1 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 sont exploratoires et visent 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 sur une période donnée en fonction du temps à disposition (Johnson et Christensen 2014). En effet, dans la mesure où les entretiens devaient être réalisés, retranscrits et analysés avant de pouvoir les utiliser dans le but de créer le questionnaire, un phasage serré a été mis en place.

Malgré le statut exploratoire de ces entretiens, nous avons souhaité obtenir une certaine homogénéité dans les profils de personnes rencontrées. Certains critères de choix précis ont été mis en place. Le premier point concerne l'activité professionnelle : nous avons enquêté uniquement des actifs. Cette condition nous a permis de distinguer les frontaliers des non-frontaliers (actifs), soit le deuxième de nos critères. Le troisième critère a trait au lieu de résidence : nous avons choisi de concentrer notre terrain qualitatif en Suisse et en France. Concentrer notre terrain sur deux pays et de limiter notre enquête exploratoire à une quinzaine d'entretiens répondait également à des contraintes temporelles. Réaliser ces entretiens tant en Suisse qu'en France, a permis de récolter des éléments cruciaux notamment sur les frontaliers, tant du point de vue des Suisses (où les flux de travailleurs frontaliers se dirigent) et des Français (pays dans lequel résident de nombreux frontaliers), qu'ils soient frontaliers ou non. En effet, la question du travail frontalier est parfois très épineuse et soulève souvent de grandes discussions dans la population⁶⁶. Ce choix a aussi permis d'aller plus loin sur la composante bilingue de l'agglomération. Notons également que les personnes enquêtées ont été choisies grâce à l'intermédiaire de contacts locaux. Puis dans un second temps, il a été demandé aux enquêtés de nous transmettre d'autres contacts, selon une méthode « boule de neige ».

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 enfants
Anja	Bâle	32	Femme	Bâle	Non	Seule
Eric	Rheinach (CH)	53	Homme	Münchenstein	Non	En couple sans enfants (grands enfants)
Christian	Bâle	50	Homme	Berne	Non	En couple sans enfants
Julia	Bâle	31	Femme	Aarau	Non	En couple sans enfants
Sandra	Bâle	36	Femme	Riehen et Bâle	Non	Vit seule
Aurélié	Saint-Louis (FR)	29	Femme	Bâle	Oui	En couple (living apart together)
Claude	Saint-Louis (FR)	61	Homme	Bâle	Oui	En couple sans enfants (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 enfants (grands enfants)
Quentin	Sierentz (FR)	30	Homme	Bâle	Oui	En couple avec enfants
Sébastien	Uffheim (FR)	24	Homme	Bâle	Oui	En couple sans enfants
Karim	Bartenheim (FR)	54	Homme	Mulhouse	Non	En couple avec enfants

Dans l'ensemble, ce sont quinze personnes qui ont été rencontrées. Neuf d'entre elles habitent en France, six en Suisse. En tout, cinq sont frontaliers (en France uniquement). Bien que cet échantillon ne vise pas à 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 amené à rencontrer des jeunes avec de bas revenus et de mettre en lumière la manière par

⁶⁶ Comme nous le verrons par la suite, ce constat est un peu différent à Bâle qu'à Genève ou au Tessin par exemple.

laquelle les individus dans cette situation peuvent « jouer » avec les frontières pour trouver des solutions. Corollairement à la surreprésentation des jeunes, nous avons rencontré peu de familles avec enfants ; la plupart des personnes rencontrées vivaient seules ou en couples, mais n'avaient pas ou plus d'enfants à charge. Dans la mesure où ces entretiens sont exploratoires, et que le nombre d'entretiens réalisés ne permet de toute façon pas d'atteindre une représentativité parfaite, ces « biais » ne posent pas véritablement problème.

3.2 DU QUALITATIF AU QUANTITATIF

Le passage du qualitatif, c'est-à-dire du matériel issu des entretiens, au questionnaire a une importance cruciale dans le dispositif méthodologique. Il s'agit notamment de définir quelles thématiques sont abandonnées, ajoutées ou affinées lors de la deuxième étape, soit l'enquête quantitative.

À un niveau thématique, les thèmes identifiés comme important lors de la phase qualitative l'ont aussi été dans la phase quantitative. L'approche quantitative visant à mesurer des phénomènes, certains éléments ont été traités uniquement dans cette partie comme l'influence des facteurs sociodémographiques et territoriaux sur les modes de vie, même si certaines tendances ont pu émerger déjà lors des entretiens. Par ailleurs, l'opérationnalisation de la motilité ne s'est faite qu'à un niveau quantitatif, mais s'est largement basée sur les résultats des entretiens. Afin de conceptualiser au mieux ces deux éléments centraux de la thèse, la phase qualitative a été d'un grand secours en permettant de tester certaines pistes, de valider ou au contraire supprimer certains éléments, qui avaient dans un premier temps été envisagés.

Tableau 3: Thématiques traités 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 transports, 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

Le premier exemple concerne le mode de vie et notamment la question des « valeurs », la prise en compte des « valeurs » avait été imaginée tout d'abord à travers des valeurs générales guidant les individus dans leurs vies quotidiennes, celles-ci étant souvent mesurées et opérationnalisées avec les valeurs dites de Schwartz (2006) ou certaines approches dérivées⁶⁷. D'une part, une telle manière de faire aurait pris une place importante dans notre questionnaire déjà passablement chargé, d'autre part, ce type de « valeurs » est de nature très différente de notre conception avant tout spatiale du mode de vie. La réalisation des entretiens nous a ainsi permis de recentrer notre questionnement sur des attitudes qui sont liées à l'espace, comme l'attachement au lieu, les questions d'identités spatiales, les valeurs relatives à la mobilité, comme la recherche de rapidité, l'écologie ou encore la recherche de la proximité dans les pratiques ou dans la consommation. Deuxième exemple, le potentiel de mobilité, un autre élément central de la recherche, a également pu bénéficier des entretiens qualitatifs. Dans la littérature, une des lacunes soulignées du concept est sa prise en considération des compétences sociales. La phase qualitative a ainsi permis de comprendre comment ces compétences sociales entraînent en jeu dans le potentiel de mobilité, d'autant plus dans un

⁶⁷ cf chapitre « Théorie et concepts », partie « Spatialité des modes de vie ».

contexte transfrontalier, où traverser la frontière implique une certaine ouverture à l'altérité, 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. La typologie de la motilité retenue est très fortement imprégnée de ces considérations faites pendant le terrain qualitatif, nous reviendrons sur ces aspects en détail plus loin⁶⁸.

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 freinent les pratiques transfrontalières, principalement en termes de consommation, voire de loisirs. En effet, les différences dans le prix ou l'offre ou encore la question du revenu concernant le travail frontalier sont souvent évoquées dans les 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 données par les enquêtés étaient dans la plupart des cas analogues 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 ces effets liés aux prix ou au revenu seraient de toute manière abordés de manière indirecte. D'autres aspects nécessitaient plus d'attention pour aborder la question des pratiques transfrontalières, notamment les liens entretenus par les habitants de la région avec d'autres grandes villes localisées non pas directement dans la « région », mais dans un espace plus large, et qui revêtent néanmoins une certaine importance dans leur vie quotidienne. En effet, les villes de Strasbourg, Mulhouse, ainsi que de Berne et Zurich, sont apparues comme particulièrement significatives comme lieux d'emploi, lieux de consommation ou comme étapes particulièrement importantes (études par exemple) dans les parcours de vie. Ainsi, une question relative aux pratiques de trois grandes villes (suprarégionales) par pays a été ajoutée. Un autre point sur lequel les entretiens qualitatifs nous ont confortés dans notre idée de nous y attarder est l'utilisation des différents modes de transports et les valeurs qui y sont associées. En effet, il apparaît d'une part que l'usage des modes de transports est grandement influencé par le territoire, voire le pays de résidence, mais plus encore que les pratiques transfrontalières sont conditionnées par les préférences modales des individus. Si pour un automobiliste « convaincu », un lieu de l'agglomération transfrontalière n'est pas facilement accessible en voiture, il y a de grandes chances pour qu'il ne s'y rende pas et vice versa pour quelqu'un qui ne se déplace qu'en transports publics ou à vélo. Dans la mesure où les accessibilités en voiture ou en transports en commun sont fortement territorialisées, certains individus renoncent probablement à ces potentielles activités transfrontalières principalement pour ces raisons d'où l'intérêt de leur prise en compte.

Finalement, il est crucial de relever que ce que nous avons appelé ici « le passage du qualitatif au quantitatif » s'est fait fréquemment par un passage par le cadre théorique. En effet, les entretiens nous ont permis de questionner, d'affiner et de faire évoluer nos questionnements généraux, avant de les traduire en questions et indicateurs dans la phase quantitative. Par ailleurs, écrire qu'une grande partie des thématiques sont similaires dans le terrain qualitatif et quantitatif, comme nous l'avons fait en préambule, est un peu réducteur et n'illustre pas le processus d'affinage à l'œuvre entre ces deux étapes. En effet, d'une question générale ou d'une idée émergente dans les entretiens relatifs à une thématique, naissent au bout d'un long processus une ou plusieurs questions très précises ; tout ceci en étant passé par le cadre théorique pour vérifier que ces indicateurs sont bien utiles et sont en phase avec la théorie. Ces éléments sont traités dans la partie suivante relative à l'enquête quantitative.

⁶⁸ cf. chapitre « Modes de vie et potentiel de mobilité : les frontières au quotidien ? ».

4 ENQUÊTE QUANTITATIVE

Élément principal de notre dispositif méthodologique, la partie quantitative vise à mesurer et quantifier d'une part les modes de vie dans l'agglomération transfrontalière de Bâle, et d'autre part à déterminer ce qui influence les modes de vie. Ces analyses sont bien entendues couplées avec des éléments d'ordre qualitatif et contextuel, présentés ci-dessus. La nécessité de la réalisation d'une enquête *ad hoc* se situe principalement dans le manque de données uniformisées à l'échelle transfrontalière et portant sur les modes de vie. En effet, 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 vie⁶⁹. Ces enquêtes existantes ne permettent par conséquent pas de répondre à notre questionnement rendant la réalisation d'une enquête spécifique indispensable. Plus précisément, il s'agit d'un questionnaire administré (voie postale), comprenant également un dispositif de type « mixed modes » avec la possibilité de remplir le questionnaire sur Internet. L'échantillon total s'élève à 1615 enquêtés, soit un taux de réponse de plus de 19 %.

4.1 CONCEPTION DU QUESTIONNAIRE

Le questionnaire a été créé à partir de trois sources principales. Premièrement, il se base sur les éléments mis en avant dans les entretiens qualitatifs (voir à ce sujet la partie précédente). Deuxièmement, les différentes recherches menées sur les concepts de motilité et de mode de vie ont été des sources d'inspirations pour la conception du questionnaire, de même que d'autres sources sur la mobilité en général, par ex. celles sur les logiques de choix modal menées au LaSUR. La formulation des questions ou le choix des items dans les grandes enquêtes, telles que l'European Social Survey ou le Microrecensement Mobilité et Transports ont également été consultés de sorte que nos questions et réponses soient les plus compréhensibles, complètes et adaptées dans les trois pays. Troisièmement, la revue de la littérature nous a permis de mettre en évidence certaines lacunes ou certains points à améliorer tant dans la recherche sur la mobilité transfrontalière, que sur les modes de vie ou la motilité, inspirant de nouvelles questions pour aborder ces problématiques. Par ailleurs, dans la mesure du possible et selon l'intérêt, certaines questions sont similaires à celles posées dans les études de Dubois et Rérat (2012) sur les pratiques spatiales transfrontalières dans l'Arc jurassien franco-suisse et de Thomas et al. (2011) sur les modes de vie dans l'agglomération franco-valdo-genevoise, afin de disposer de points de comparaison.

S'appuyant sur ces trois sources, sur le cadre théorique et sur le questionnement scientifique, les besoins en question ont été évalués. Dans la mesure où le questionnaire ne doit pas être trop long pour rester attractif et que d'autres thématiques indispensables doivent être abordées, il est obligatoire de faire certains choix et viser une certaine concision dans les questions posées (par exemple pour créer l'indicateur de motilité). Il est ainsi nécessaire de vérifier à la fois que toutes les questions du questionnaire soient utiles, c'est-à-dire qu'elles puissent répondre aux questions et hypothèses de recherche et être rattachées aux concepts utilisés (pas de questions en trop) et que toutes les questions nécessaires pour répondre aux objectifs ou pour permettre de créer les concepts indispensables soient présentes (pas de questions qui manquent). En effet, l'utilisation d'un questionnaire ne permet pas de revenir en arrière une fois que celui-ci a été lancé, contrairement aux entretiens où il est possible de faire évoluer, dans une certaine mesure, les questions posées. Un large travail en amont de choix, de vérification, de tests, etc. est indispensable. Par exemple, pour répondre à notre hypothèse H2 « *Les modes de vie, et les échelles auxquelles ils se déploient, sont influencés par la motilité des acteurs et leurs*

⁶⁹ Nous reviendrons plus longuement sur cette question dans le chapitre « Mobilité dans l'agglomération transfrontalière : quelles pratiques transfrontalières » en mettant notamment en lumière l'intérêt de disposer de données mixtes sur cette question.

caractéristiques sociodémographiques (ressources et contraintes individuelles) », il est nécessaire de poser des questions sur les caractéristiques sociodémographiques (que nous ne détaillons pas ici) et de définir les questions nécessaires pour la notion de « motilité ». Ainsi, cette dernière est divisée en 3 dimensions, qui elles-mêmes sont subdivisées : les accès (contextuels et personnels), les compétences (organisationnelles et de déplacements, communicationnelles, sociales et socio-spatiales), les projets (dispositions, curiosité spatiale et connaissances locales). Puis à chacune de ces subdivisions ou sous-concepts correspondent une ou plusieurs questions qui permettent de les appréhender. Mises ensemble, elles permettent de former un indicateur opérationnalisé du concept de motilité⁷⁰, servant à analyser les modes de vie. L'ensemble du questionnaire est disponible en annexe (II).

Tableau 4 : Exemple issu du tableau « Hypothèses-concepts-questions »

Hypothèse principale	Concept	Sous-concept/subdivision I	Sous-concept/subdivision II	Questions correspondantes dans le questionnaire
« Les modes de vie, et les échelles auxquelles ils se déploient sont influencés par la motilité des acteurs et leurs caractéristiques sociodémographiques (ressources et contraintes individuelles)	Motilité	Accès	Accès personnels	De combien de voitures disposez-vous dans votre ménage ? Disposez-vous personnellement d'un vélo (en état de fonctionner) ? De quels abonnements de transports publics disposez-vous ?
			Accès contextuels	Combien de temps, avec les modes de transports que vous utilisez habituellement, mettez-vous environ pour vous rendre dans le centre de Bâle ? (en min.) <i>Éléments géolocalisés (accès aux réseaux de transports)</i> Disposez-vous du permis de conduire (voiture) ? J'ai du mal à me repérer et à m'orienter dans l'espace Je suis à l'aise dans les espaces inconnus
		Compétences	Compétences organisationnelles et de déplacement	Lorsque je me déplace, j'utilise au maximum les temps de trajets (repos, travail, loisirs, etc.) Je suis souvent en retard Les horaires de transports publics sont lisibles et compréhensibles Je connais les possibilités qu'offre Internet pour organiser/planifier mes déplacements J'aime planifier mes activités longtemps à l'avance Je crée facilement des liens avec des personnes que je ne connais pas J'arrive à garder contact avec des connaissances qui ne vivent pas dans la région
			Compétences communicationnelles, sociales et socio-spatiales	Je peux facilement compter sur mes amis, ma famille en cas d'imprévus En cas de besoin, je m'adapte facilement et je suis prêt à changer mes projets. Comment évalueriez-vous votre niveau de langue en français ? Comment évalueriez-vous votre niveau de langue en alsacien ? Comment évalueriez-vous votre niveau de langue en bon allemand ? Comment évalueriez-vous votre niveau de langue en anglais ?
		Projets	Connaissances du territoire	Je connais les opportunités (loisirs, restaurants, magasins) du Haut-Rhin Je connais les opportunités (loisirs, restaurants, magasins) de la partie suisse de la région trinationale de Bâle Je connais les opportunités (loisirs, restaurants, magasins) de la partie allemande de la région trinationale de Bâle Dans quelle mesure seriez-vous d'accord de... habiter de l'autre côté de la frontière, en Suisse ?
			Disposition à la mobilité (transfrontalière)	Dans quelle mesure seriez-vous d'accord de... habiter de l'autre côté de la frontière, en Allemagne ? Dans quelle mesure seriez-vous disposé à vous faire soigner (dentiste, médecin, hôpital) de l'autre côté de la frontière, en Suisse ? Dans quelle mesure seriez-vous disposé à vous faire soigner (dentiste, médecin, hôpital) de l'autre côté de la frontière, en Allemagne ?
		Attitudes et besoins de mobilité	Combien de temps au maximum seriez-vous prêt à passer dans les transports (voiture, transports publics, vélo, etc.) par jour ? (en minutes) Pour mes loisirs, je reste volontiers chez moi J'aimerais que mes activités quotidiennes (travail, loisirs, achats, etc.) se déroulent plus près de mon logement. D'une manière générale, j'aimerais changer mes habitudes de déplacements J'aimerais explorer davantage les opportunités de la région trinationale de Bâle (musées, restaurants, magasins, etc.) D'une manière générale, je cherche à toujours explorer de nouvelles régions, de nouveaux endroits	
		Facteurs sociodémographiques		NON-DETAILLES

⁷⁰ Toutes les questions mentionnées n'ont pas été utilisées pour former cet indicateur, cf. chapitre « Modes de vie et potentiel de mobilité : les frontières au quotidien ? ».

4.1.1 Formulation, prétest et contenu

Au-delà de savoir si chaque élément, chaque thématique, a sa place dans le questionnaire en fonction du questionnement général et du cadre de théorique, il est important que le type de question (ouverte, fermée, etc.) et la formulation (clarté, neutralité, etc.) permettent de répondre aux attentes.

Les questions choisies sont la plupart du temps de type fermé, c'est-à-dire que les différentes modalités de réponses sont limitées et prédéterminées. Les entretiens exploratoires ont permis de cibler au mieux les modalités de réponses. Néanmoins, des espaces pour commentaires ont été ajoutés pour donner la possibilité aux enquêtés d'apporter des compléments. Malgré la prépondérance des questions fermées, un certain nombre de questions ouvertes, notamment sur les lieux fréquentés ou sur l'image des modes de transports, ont été ajoutées. Ces questions ont récolté un peu moins de réponses, en raison de leur caractère ouvert et peu plus complexe. Par ailleurs ce type de question est plus chronophage à coder pour l'enquêteur, notamment pour les lieux. Ceux-ci doivent tout d'abord être localisés et ensuite être codés d'une certaine manière (par exemple en fonction du code de la commune) pour être utilisés de manière statistique.

D'une manière générale, une grande attention a été portée sur la formulation des questions pour éviter les doubles sens, les formulations peu précises ou ambiguës, etc. Dans les questions comportant plusieurs sous-questions, la formulation des questions a été alternée entre positive (« je peux/je sais/c'est facile ») et négative (« je ne sais pas/j'ai du mal », etc.). La phase de prétest, menées avec plus d'une trentaine de personnes, a largement permis de souligner les problèmes de formulation et de compréhension. Ce panel de prétest a été composé de personnes résidentes dans la région, de personnes disposant de formations diverses, des personnes « âgées », de personnes non francophones (langue maternelle) pour la version française et de non-germanophones pour la version allemande pour vérifier que les questions étaient suffisamment simples et compréhensibles pour chacun. En parallèle, le contenu du questionnaire et la formulation des questions ont été discutés avec des spécialistes des questions de mobilité et de la conception de tels questionnaires.

4.1.2 Différentes versions

Pour terminer cette partie consacrée à la conception du questionnaire, il est nécessaire de préciser qu'en raison de la nature transfrontalière et multilingue du terrain d'étude, plusieurs versions du questionnaire ont dû être créées.

La plus grande différence entre les versions concerne bien entendu la langue du questionnaire. Le questionnaire original a été pensé et produit en français. Après une première traduction en allemand par l'auteur, la traduction a été reprise par Daniel Baehler, géographe et doctorant germanophone. Dans un second temps, plusieurs germanophones ont lu le questionnaire pour vérifier les derniers détails orthographiques et de formulations. Ce travail a permis la réalisation d'une version germanophone du questionnaire de très bonne qualité du point de vue de la traduction.

Après cette première adaptation importante, les questionnaires ont été déclinés pour créer trois versions nationales de celui-ci. Il s'agit notamment de faire en sorte que les pratiques au niveau national soient questionnées en premier lieu, puis celles des deux autres pays, de même pour les connaissances linguistiques, pour lesquelles une adaptation pour chaque pays est nécessaire.

Tableau 5 : Question sur les compétences linguistiques, différentes versions

Version France					Version Allemagne	Version Suisse
32. Comment évalueriez-vous votre niveau de langue en.... ?					32. Wie gut sprechen Sie die folgenden Sprachen?	32. Wie gut sprechen Sie die folgenden Sprachen?
	Très bon	Bon	Mauvais	Pas de connaissances		
a. Français	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	a. Hochdeutsch	a. Hochdeutsch
b. Alsacien (ou suisse-allemand)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	b. Badisch (oder Schweizerdeutsch)	b. Schweizerdeutsch
c. Allemand (bon allemand/Hochdeutsch)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	c. Französisch	c. Französisch
d. Anglais	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	d. Englisch	d. Englisch
e. Autre, précisez :	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	e. Andere, genauer angeben :	e. Andere, genauer angeben :

Deuxièmement, les formulations de certaines affirmations concernant le sentiment d'appartenance, les connaissances du pays ou la consommation ethnocentriste, ont été déclinées pour chaque pays. Dans la version française, on trouve par exemple, « *Pour mes achats, je privilégie les produits français* », dans la version allemande, « *Für meine Einkäufe bevorzuge ich deutsche Produkte* ».

Troisièmement, des modalités de réponses spécifiques ont été créées pour les questions relatives à la formation et le revenu (voir ci-dessous). 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). De plus, dans la version bâloise et la version allemande, la question sur le domicile précisait le quartier de résidence⁷¹. 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 en respectant leur sensibilité nationale.

4.1.2.A Formation

Un des points critiques de cette recherche à cheval sur trois pays, mais plus généralement, des recherches visant à comparer ou du moins à inclure différents contextes nationaux, est l'utilisation et respectivement la création de données dans les grandes lignes similaires dans différents contextes. La question de la formation n'échappe pas à cette règle, puisqu'elle dépend en grande partie des pays, voire d'entités administratives infranationales, comme les cantons en Suisse ou les *Länder* en Allemagne. Un grand enjeu du questionnaire et par la suite de l'analyse des données est de concevoir une variable suffisamment précise pour que les individus y trouvent la formation qu'ils ont suivie, et que dans un second temps, ces formations puissent être agrégées à des niveaux supérieurs pour être comparées entre les trois pays.

Afin de disposer de classes avec des effectifs suffisants, nous avons choisi, une répartition en trois groupes, utilisée notamment par l'OFS, qui se base entre autres sur la nomenclature internationale ISCED. Il s'agit de 1) Pas de formation post-obligatoire ; 2) Secondaire II ; 3) Tertiaire⁷². En l'Allemagne, la manière de concevoir le niveau de formation est un peu différente que dans les deux autres pays, puisqu'elle différencie d'un côté les diplômes scolaires « *Schulabschluss* » (jusqu'au niveau de l'« *Abitur* » (Maturité)) et de l'autre les diplômes

⁷¹ Les trois communes de Bâle, Weil am Rhein et Kanderne sont particulièrement grandes et ont été subdivisées en quartier, cf. Annexe III « Découpage des grandes communes ».

⁷² le détail par pays des modalités de réponse à la question sur la formation se trouve dans l'annexe II « Questionnaire ». Lors de la conception du questionnaire, une attention particulière a été portée, au fait que les items « nationaux » relatifs à la formation puissent être regroupés facilement dans ces trois catégories.

professionnels « Berufabschluss » (apprentissage, formation professionnelle, université). L'ESS, par exemple, utilise deux questions pour traiter du niveau de formation. Dans la mesure où nous souhaitons disposer de données similaires pour les trois pays, nous avons choisi d'intégrer ces deux composants dans une seule question, ce qui a demandé quelques adaptations. Si l'intégration des diplômes scolaires et professionnels en une seule variable présente de grands avantages dans l'optique de créer une base de données trinationale et de traiter les données à une échelle internationale, il est cependant plus difficile de comparer les résultats issus de notre enquête avec d'autres données allemandes, puisque les deux variantes ne mesurent pas exactement la même chose (cf. partie sur la pondération).

4.1.2.B Revenu

Dans un contexte trinationnel, créer un indicateur sur le revenu demande de tenir compte des spécificités territoriales, qu'il s'agisse de la distribution des salaires, de la monnaie utilisée ou du niveau de vie.

En effet, premier élément, la monnaie n'est pas la même dans les trois pays : en France et en Allemagne, il s'agit d'euros et en Suisse de francs suisses. Pour créer un indicateur standardisé, il a été décidé de convertir les francs suisses en euros ; la question étant de savoir à quel taux cette conversion serait faite en raison de la forte évolution qu'a connue la valeur de ces monnaies durant les mois précédents l'enquête. Nous avons choisi de prendre le taux moyen sur une période d'une année (juillet 2014-juillet 2015) prenant en compte les périodes avant la fin du taux plancher et après ce dernier, une solution qui nous semblait la plus optimale pour mieux rendre compte des pratiques déclarées et rétrospectives, s'inscrivant pour la plupart dans le long terme. Ce taux s'élève à 1 euro pour 1.13 francs suisses⁷³. Le deuxième point relève des différences dans la structure des salaires : en Suisse, les salaires sont plus élevés qu'en France et en Allemagne ; ainsi, les modalités de réponses ont été adaptées pour être à la fois représentatives des salaires du pays en question, mais aussi d'être standardisables facilement à l'échelon trinationnel. Néanmoins, si les salaires moyens sont différents dans les trois pays, il ne faut pas oublier qu'une part non négligeable des Allemands et des Français (surtout) sont des frontaliers et ont des salaires suisses ; ainsi, les modalités de réponse (8 en tout) en France et en Allemagne, devaient également être assez larges pour prendre en compte cette réalité-là. Dans ces deux pays, la première catégorie est « moins de 1000 € » et la plus élevée plus de 12 000 € ; en Suisse, les modalités de réponse s'étendent de moins de 3000 frs à plus de 14 000 frs.

Un autre aspect sensible du travail sur les revenus est celui des non-réponses. En effet, les questions sur les thématiques liées à l'argent sont en général plus délicates pour les enquêtés, tous ne souhaitant pas y répondre. Dans cette enquête, le taux de non-réponse pour cette question s'élève à 25 % en Allemagne, 21 % en Suisse et 15 % en France. Pour éviter de nous priver d'effectifs plutôt importants dans les analyses, nous avons choisi d'imputer les revenus manquants. Pour cela, nous avons créé un modèle (régression linéaire) de manière similaire aux travaux menés dans la recherche *Job Mob* (N. Schneider et Meil 2008) . Un tel modèle a été créé pour chaque pays⁷⁴ : Pour les individus ayant répondu à la question sur les revenus, c'est cette valeur qui est utilisée, pour les autres, c'est les revenus imputés qui le sont. Si l'on compare le revenu moyen avant et après imputation, on observe que ceux-ci sont dans les grandes lignes similaires.

⁷³ Pour des raisons pratiques arrondi à 1.15.

⁷⁴ Le R^2 ajusté du modèle, c'est-à-dire la variance expliquée par les variables utilisées pour prédire le revenu, est élevé pour les trois pays (Allemagne 0.632 ; France 0.644 ; Suisse 0.546), ce qui démontre sa fiabilité et sa validité.

Tableau 6 : Revenu avant et après imputation

	Revenus sans imputation (en euros)	Revenu combiné: (avec et sans imputation) (en euros)
% Valide	80 %	100 %
% Manquant	20 %	0 %
Moyenne	6130	6097
Médiane	5000	5150
Écart type	3339	3264
Plage	12043	12043
Minimum	1000	1000
Maximum	13043	13043

L'avant-dernière étape de la création de cet indicateur consiste à appliquer un facteur correctif en fonction du coût de la vie dans chaque pays. En effet, on observe des différences, notamment concernant le prix des marchandises, plus faibles en Allemagne, qu'en France et en Suisse. EUROSTAT et l'OFS calculent des indicateurs qui comparent les prix dans chaque pays⁷⁵ : bien qu'imparfait, car calculé à un niveau national et ne tenant pas compte des prix dans la région, utiliser un tel indicateur reste néanmoins intéressant en raison des forts différentiels de prix dans la région. Les valeurs de corrections s'élèvent à 1.22 pour l'Allemagne, 1.07 pour la France et à 0.8 pour la Suisse. Notons également que l'indicateur du revenu utilisé tient également compte de l'unité de consommation des ménages⁷⁶. Pour terminer la création de cet indicateur, nous avons séparé les revenus en trois catégories de taille égale (env. 33 %) : bas, moyens et hauts revenus^{77,78}.

4.2 ENVOI ET VERSION INTERNET

Afin de garantir la représentativité de notre échantillon, nous avons choisi de nous concentrer sur certains secteurs de l'agglomération. Pour définir les secteurs et les communes dans lesquels l'enquête quantitative a pris place, nous avons défini une série de critères, répondant soit à des interrogations liées à la thèse ou à des impératifs statistiques. Le choix des critères et la description des secteurs se trouvent dans le chapitre contextuel.

Ainsi, sept secteurs dans l'agglomération ont été choisis comme zone d'études. Dans chacun d'eux ont été envoyés 1200 questionnaires, indépendamment de la taille de la population de chaque secteur. Ainsi, dans les secteurs les plus peuplés le nombre d'envois de questionnaire par habitant est plus faible que dans les secteurs les moins peuplés. En revanche, à l'intérieur des secteurs, le nombre d'envois par commune s'est fait au prorata du nombre d'habitants. Le tirage aléatoire s'est fait ainsi de cette même manière, c'est-à-dire en fonction du nombre d'envois à effectuer par commune et du nombre d'habitants, ou plus précisément du nombre d'entrées par commune dans la base d'adresse : une personne sur X a donc été tirée aléatoirement au sort. Le nombre d'envois, faible par commune, ne présente pas de problèmes

⁷⁵ 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.

⁷⁶ INSEE, Unité de consommation du ménage, <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1802>, consulté le 06.04.2017.

⁷⁷ Pour ce faire, nous avons utilisé la pondération « Equal » qui donne aux trois pays une taille d'effectif similaire, afin d'éviter de donner trop de poids à la Suisse dans la création des classes (voir ci-dessous). Toutefois, par la suite, dans la plupart des analyses, c'est une pondération de type proportionnelle qui est utilisée, amenant une légère variation dans la distribution des revenus dans les trois pays.

⁷⁸ En complément à cette approche, nous avons également cherché à calculer un indicateur pour chaque pays utilisé pour les analyses uniquement « nationales ». En effet, un Suisse peut par exemple avoir en comparaison avec les autres résidents suisses un revenu moyen, alors qu'en comparaison transfrontalière, il s'agirait plutôt d'un revenu élevé (même si le revenu est corrigé en fonction du coût de la vie). Toutefois, en croisant ces deux indicateurs, on note que dans 80 % des cas, les individus se retrouvent dans la même classe de revenus à la fois avec l'indicateur « transfrontalier » et l'indicateur « national ». Ce résultat nous incite donc à n'utiliser que l'indicateur « transfrontalier » dans nos analyses.

en soi, puisque les analyses sont effectuées uniquement au niveau du secteur ou par type de communes en regroupant celles de plusieurs secteurs⁷⁹.

Pour assurer une récolte similaire des données dans les trois pays, il est nécessaire de disposer de bases d'adresses plus ou moins semblables. Dans l'idéal, nous aurions souhaité disposer de bases d'adresses officielles issues des registres communaux. Toutefois, ce type de données n'existent pas en France puisque les individus ne sont pas tenus de s'enregistrer officiellement dans les communes, comme c'est le cas en Allemagne ou en Suisse⁸⁰. Ainsi, comme il était impossible pour la France d'avoir accès aux registres communaux, nous avons choisi d'utiliser les annuaires téléphoniques, tout en étant conscients des biais que ceux-ci impliquent auprès de certaines couches de la population (les plus pauvres, les plus riches), certaines catégories d'âge (les plus jeunes, etc.)⁸¹.

Pour présenter la recherche et l'auteur de celle-ci, ainsi que pour décrire les modalités du renvoi, de la confidentialité, le temps de remplissage, etc. un courrier accompagnait l'envoi du questionnaire. 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 Laboratoire de Sociologie Urbaine, 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 de favoriser la participation⁸².

Enfin, nous avons donné la possibilité aux enquêtés de répondre par Internet afin de maximiser le taux de réponse (« mixed modes »). En effet, donner cette alternative aux personnes qui préfèrent les supports numériques (ordinateurs, smartphones) et la liberté supplémentaire qu'ils offrent notamment en permettant aux enquêtés d'éviter de devoir poster le courrier de réponse peut permettre de faire baisser le taux de non-réponse en touchant également un autre public. Cette manière de faire permet de ne pas influencer la validité des éléments récoltés (de Leeuw et Hox 2008). De plus, l'utilisation d'une technique « mixed modes », envoi postal-internet, permet sensiblement de faire réduire les coûts d'affranchissement (retours) et surtout de réduire le temps de codage des questionnaires. Ainsi, dans le courrier, un lien Internet facile à reproduire a été ajouté pour se rendre sur la page du sondage en ligne: pour la France, lasur.epfl.ch/questionnaire; pour l'Allemagne lasur.epfl.ch/umfrage et pour la Suisse (y compris Bâle) lasur.epfl.ch/umfrage-basel.

Ces trois différents liens (en français ou en allemand) renvoyaient ainsi vers trois versions du questionnaire, une pour chaque pays. Le choix de créer trois questionnaires plutôt qu'un seul, a été fait pour faciliter la conception du questionnaire, en raison des légères différences de questions entre les pays, et surtout des différences de langue entre la France et l'Allemagne/Suisse. Pour la réalisation du questionnaire en ligne, nous avons choisi la plateforme SurveyGizmo qui a l'avantage d'être bon marché et de pouvoir créer des questions à filtre⁸³. Les questionnaires remplis en ligne sont directement enregistrés dans un fichier de type Excel, avec une variable par colonne, ce qui permet de disposer des données dans un format numérique (compatible avec SPSS) très rapidement.

⁷⁹ Le détail du nombre d'envois par commune se trouve dans l'annexe II. « Questionnaire ».

⁸⁰ L'INSEE, pour pallier ce problème, utilise des données spécifiques, mais qui ne sont pas disponibles pour les autres organismes de recherches (car trop sensibles).

⁸¹ Pour la Suisse et l'Allemagne, l'acquisition de DVD comprenant les adresses des personnes a été réalisée, permettant dans une certaine mesure une extraction facilitée des données. Pour la France, en revanche, une telle base informatisée n'ayant pas été trouvée, l'extraction s'est faite de manière manuelle.

⁸² Ces enveloppes préaffranchies, achetées auprès de la Poste suisse (et imprimées par nos soins) ont la particularité de n'être facturées (hormis l'impression) que si elles sont utilisées. Des versions nationale (pour la Suisse) et internationale des enveloppes de retour ont été imprimées pour permettre aux habitants des trois pays d'utiliser ces enveloppes gratuitement. Cette manière de faire nous a permis de grandement diminuer les coûts de l'enquête.

⁸³ Initialement, nous souhaitions utiliser la plateforme SurveyMonkey, mais l'absence de possibilités pour ajouter des filtres aux questions (un système par embranchement existe toutefois, mais était peu pratique dans notre cas), nous a fait renoncer à utiliser cette plateforme.

Figure 6 : Extraits du questionnaire sur la plateforme Surveygizmo (version française)

Questionnaire sur votre vie quotidienne dans la région trinationale de Bâle

20. Comment évaluez-vous votre niveau de langue en... ? *

	Très bon	Bon	Mauvais	Pas de connaissances
Français	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Alsacien (ou suisse-allemand)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Allemand (bon allemand / Hochdeutsch)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anglais	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

21. Êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ? *

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Pas d'avis
Je suis souvent en retard	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les horaires de transports publics sont lisibles et compréhensibles	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai du mal à me repérer et à m'orienter dans l'espace	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je crée facilement des liens avec des personnes que je ne connais pas	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je suis à l'aise dans les endroits que je ne connais pas	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'arrive à garder contact avec des connaissances qui ne vivent pas dans la région	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je peux facilement compter sur mes amis, ma famille en cas d'imprévu	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime planifier mes activités longtemps à l'avance	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
En cas de besoin, je m'adapte facilement et je suis prêt à changer mes projets	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je connais les possibilités qu'offre Internet pour organiser/planner mes déplacements	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'utilise au maximum les temps de trajets (repos, travail, loisirs, etc.)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Précédent Suivant

95% |

SurveyGizmo powered by SurveyOnline
surveygizmo

4.3 DESCRIPTION DES RETOURS

Dans l'ensemble, la qualité et la quantité des données récoltées est bonne. L'échantillon final se monte à 1615 enquêtés sur 8400 envois. Le taux de réponse se situe ainsi à un peu plus de 19 %. Si l'on compte uniquement les envois effectivement arrivés au destinataire (certaines adresses utilisées n'étant plus actuelles ou fausses), le taux de réponse dépasse même les 20 %. Pour la méthode choisie (enquête autoadministrée par voie postale) et le public cible (la population adulte sans autres spécifications), le taux de réponse peut être considéré comme plutôt bon.

Au titre des différences de taux de réponse entre les pays, on note que c'est en Suisse que celui-ci est le plus élevé (23.4 %). En France, il s'élève à 18.9 %. En Allemagne, le taux de réponse est un peu plus faible et se monte à 13.3 %. Ce dernier résultat représente peut-être la moins grande imbrication du territoire allemand dans l'agglomération transfrontalière (voir partie analytique). Au contraire, on aurait pu imaginer que la thématique transfrontalière toucherait moins les Suisses, mais la forte participation dans ce pays semble montrer un intérêt important de la population sur ces questions. Pour information, le taux de réponse à Bâle s'élève à 24.7%. Ces différences dans les taux de réponse impliquent certains ajustements en matière de pondération des effectifs (cf. partie suivante).

Quant à la version Internet, seuls 74 questionnaires ont été remplis en ligne, ce qui représente 4.6 % des retours. Cette faible part de questionnaires remplis sur Internet nous interroge puisque nous avons imaginé que plus de personnes auraient été intéressées à répondre de cette manière. Plusieurs pistes ont été supposées pour comprendre les raisons de cette faible participation en ligne : 1) les individus disposant d'un questionnaire « papier » et d'une enveloppe préaffranchie ont trouvé plus accommodant de répondre de cette manière ; 2) la possibilité de répondre par Internet n'était mentionnée qu'à la fin de la lettre d'accompagnement : il est possible que tous les enquêtés ne l'aient pas lue jusqu'au bout ; 3) l'adresse web du questionnaire qui se voulait facile à écrire sur l'ordinateur (ex : lasur.epfl.ch/questionnaire) a pu tromper certains enquêtés, puisqu'elle ne contenait pas les « traditionnels » « www. ». Plusieurs e-mails reçus des enquêtés en sens confirment d'ailleurs cette hypothèse ; 4) des problèmes d'accès au site Internet pour des raisons indéterminées ont pu décourager certains participants. En apportant quelques améliorations aux problèmes relevés, le potentiel de l'utilisation d'Internet peut-être important et les coûts de mises en place limités. Si l'on compare les deux échantillons (Internet et

version papier), tout en restant conscient de l'effectif limité des répondants par Internet, les hommes sont surreprésentés dans la version Internet, de même que les jeunes. Dans ce dernier cas, il est tout à fait possible que certains d'entre eux n'auraient pas participé à l'enquête si seule la version papier avait été disponible, contribuant ainsi au but du dispositif de récolte « mixed modes », soit augmenter le taux de réponse général et plus spécifiquement de certaines catégories de la population, comme les jeunes.

4.4 PONDÉRATION

Les méthodes d'enquêtes classiques, comme l'enquête autoadministrée, font pour la plupart face à des problèmes de représentativité de l'échantillon. En effet, il est très fréquent que les personnes répondant à l'enquête ne reflètent pas à l'identique la population cible choisie. Pour corriger cela, il est possible de pondérer les données pour corriger la représentation de l'échantillon en fonction de la population cible. Il s'agit donc de donner un poids plus ou moins important à certains individus ou groupes si ceux-ci sont respectivement sous- et surreprésentés dans l'échantillon.

La littérature fait état de deux types de biais pouvant entraîner des écarts entre la composition de l'échantillon et celle de la population cible. Le premier type concerne les biais de design ou de couverture (« coverage »), c'est-à-dire que toute la population cible n'a pas la même chance d'être contactée (de Leeuw et Hox 2008). En effet, certaines personnes n'apparaissent pas dans les bases de données classiques (annuaire, voire registres communaux) si elles sont en situation illégales, sans domicile fixe ou qu'elles viennent de déménager par exemple. Dans notre cas, l'usage de l'annuaire téléphonique entraîne quelques biais de couverture, les jeunes y étant moins représentés, car ils utilisent proportionnellement moins les téléphones fixes ou, car ils habitent encore chez leurs parents. De même, il est possible que dans certains couples, seul le nom d'une personne (souvent d'un homme) soit inscrit dans l'annuaire, augmentant *de facto* la probabilité que la personne contactée soit un homme. Comme nous l'avons évoqué tout à l'heure, l'annuaire téléphonique, malgré ses défauts, s'est avéré être la meilleure des solutions. Pour pallier ce problème spécifique, dans la lettre accompagnant le questionnaire, il a été indiqué que le questionnaire pouvait être rempli par la personne contactée ou par un autre membre adulte du ménage. Le deuxième type de biais est la non-réponse. Il s'agit des biais qui ne dépendent pas de la probabilité ou non d'être contacté ou non, mais de participer à l'enquête. En effet, certaines catégories de la population, les plus pauvres, les moins formés, voire les migrants, ont tendance à moins participer aux enquêtes. Pour ces raisons, il est souvent nécessaire d'apporter des solutions en termes de pondération.

Pour cette recherche, en plus d'un critère géographique, deux critères sociodémographiques ont été retenus pour procéder à la création d'un coefficient de redressement, à savoir l'âge et le genre. Il se base sur la distribution de ces caractéristiques dans la population dans chaque pays, connues grâce aux statistiques officielles des communes retenues pour l'étude⁸⁴ : les poids de correction sont calculés et appliqués à l'échelle du secteur. À partir de cette première étape de correction, plusieurs coefficients de pondération ont été créés. On notera également qu'il est possible que les arrondis induits par les coefficients de pondération génèrent des écarts de quelques dixièmes entre les effectifs après pondération et les effectifs de la population réelle.

Comme le montre le tableau ci-dessous, les hommes sont surreprésentés dans l'échantillon, comme nous l'avons supposé plus haut. L'utilisation de l'annuaire peut expliquer cette

⁸⁴ Les données utilisées proviennent des recensements de la population par commune. Pour la Suisse, il s'agit de données datant de 2013 (31 décembre), pour la France de 2012 et pour l'Allemagne de 2013 (31 décembre). Pour le secteur 01 allemand (Weil am Rhein), les données officielles étaient suffisamment fiables et ont été utilisées, pour le secteur 02, par contre, ce sont les valeurs de l'ensemble du *Landkreis* de Lörrach qui ont servi de base pour le redressement.

surreprésentation. On note que les jeunes sont clairement sous-représentés. Là encore, l'utilisation de l'annuaire peut avoir une forte influence, dans la mesure où de plus en plus de jeunes renoncent au téléphone fixe, utilisant uniquement un téléphone portable, et de cette manière ne figure plus automatiquement dans l'annuaire.

Tableau 7 : Catégories d'âge et genre dans l'échantillon, avant et après correction

	Avant correction		Après correction	
	Homme	Femme	Homme	Femme
Allemagne	68.7 %	31.3 %	47.6%	52.4%
France	61.4 %	38.6 %	48.8%	51.2%
Suisse	53.5 %	46.5 %	48.2%	51.8%
Total	58.7 %	41.3 %	48.1%	51.9%

	Avant correction						Après correction					
	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus
Allemagne	6.1 %	8.3 %	25.0 %	22.4 %	24.0 %	14.1 %	15.2%	18.3%	23.1%	16.8%	13.2%	13.5%
France	15.1 %	15.1 %	24.9 %	23.1 %	14.6 %	7.1 %	19.3%	21.7%	20.5%	18.6%	10.6%	9.3%
Suisse	4.6 %	10.7 %	22.4 %	20.4 %	23.3 %	18.5 %	16.6%	18.8%	21.1%	16.6%	14.1%	12.8%
Total	7.8 %	11.5 %	23.6 %	21.5 %	21.0 %	14.5 %	16.5%	18.9%	21.5%	16.9%	13.5%	12.6%

Après avoir corrigé la structure de l'échantillon en termes de genre et d'âge en fonction de leur répartition dans les trois pays, un second critère au coefficient a été attribuer pour donner une structure représentative de la population (25 ans et plus) à chaque secteur. Pour cela, nous nous sommes basés sur les données issues de la nouvelle définition des agglomérations en Suisse, et avons découpé l'agglomération trinationale en 7 secteurs, suivant la même méthode appliquée pour choisir nos communes d'enquêtes (voir dans le chapitre suivant), afin de calculer la part respective vivant dans chaque secteur⁸⁵.

Après pondération, l'échantillon est donc représentatif de la population de l'agglomération (25 ans et plus)⁸⁶ : les Suisses représentent environ 65 % de la population (21% à Bâle, 20.1% dans le 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).

Deux autres coefficients ont été créés : le premier est utilisé pour les analyses par pays et vise à corriger la sous-évaluation des effectifs que le coefficient précédent engendre, notamment en France, où la population totale est nettement moins grande qu'en Allemagne et en Suisse. Le dernier coefficient ne vise à pas être représentatif de la population, mais à supprimer les différences de taille d'échantillon entre les secteurs/pays. L'objectif d'un coefficient du genre est de supprimer l'effet de la taille du pays/secteur pour observer les autres processus à l'œuvre : il a été utilisé notamment pour la création d'un indicateur de revenu et surtout pour la typologie de la

⁸⁵ Comme notre découpage entre secteur urbain et périurbain n'existe pas au niveau statistique, nous avons classifié les communes avec les mêmes critères que pour notre choix de communes enquêtées, soit une séparation entre 5 et 7.5 km pour le secteur urbain suivant les limites communales (lorsque cette règle « simple » était difficilement applicable, nous avons choisi d'intégrer dans le secteur urbain les communes de types « centre secondaire »). Pour le secteur périurbain, nous avons fixé comme limite le périmètre de l'agglomération.

⁸⁶ Les effectifs totaux de la population de plus de 25 ans sont calculés à partir des chiffres des communes de l'enquête et estimés ensuite pour les autres communes ; Source : OFS, 2012.

motilité⁸⁷. Une telle technique a notamment été employée dans l'enquête européenne *Job Mob* pour contrôler l'effet du pays et de sa taille (N. Schneider et Meil 2008).

Le tableau ci-dessous comprend toutes les informations relatives aux effectifs et pourcentages de chaque secteur avant et après pondération (avec les différents coefficients de pondération utilisés).

Tableau 8 : Echantillon à travers les différents coefficients de pondération

	Sans pondération		Pondération Age-Genre (étape 1)		Pondération Agglomération		Pondération Pays		Pondération secteur/pays égal	
	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	Effectifs	Effectifs	%	Effectifs	%
ALL01	153	9.5 %	155	9.6 %	247	15.2 %	197	12.2 %	271	16.7 %
ALL02	165	10.2 %	165	10.2 %	155	9.5 %	123	7.6 %	270	16.7 %
Allemagne	318	19.7 %	320	19.8 %	402	24.7 %	320	19.8 %	541	33.3 %
FR01	211	13.1 %	211	13 %	70	4.3 %	188	11.6 %	270	16.7 %
FR02	243	15.0 %	242	15 %	98	6 %	266	16.4 %	271	16.7 %
France	454	28.1 %	453	28 %	168	10.3 %	454	28 %	541	33.3 %
CH-BALE	297	18.4 %	297	18.3 %	341	21 %	274	16.9 %	180	11.1 %
CH01	304	18.8 %	307	18.9 %	326	20.1 %	262	16.2 %	180	11.1 %
CH02	242	15.0 %	243	15 %	385	23.7 %	310	19.1 %	180	11.1 %
Suisse	843	52.2 %	847	52.2 %	1052	64.8 %	846	52.2 %	540	33.3 %
Total	1615	100 %	1621	100 %	1621	100 %	1621	100 %	16221	100 %

En raison des arrondis, l'effectif total après pondération est très légèrement différent de l'effectif initial (sans pondération).

4.4.1 Éléments non-pondérés

Comme évoqué dans la partie précédente, les données ont été pondérées en fonction de trois éléments, à savoir la localisation du domicile (par secteur), l'âge et le genre. En revanche, nous avons choisi de ne pas corriger les autres variables présentées ci-dessous (formation, activité, type de ménage, frontaliers) en raison de l'impossibilité de trouver des données fiables et standardisées pour les trois pays pour procéder à une pondération correcte, tout en tenant compte simultanément des trois autres critères, le secteur/pays de domicile, le genre et l'âge.

Dans les lignes qui suivent, nous ne cherchons pas à discuter de la composition de l'échantillon en termes « analytiques », mais bien à distinguer dans quelle mesure l'échantillon s'écarte ou non de la distribution réelle de ces caractéristiques dans la population. Ces différentes variables seront discutées et analysées plus loin dans la partie résultats et plus précisément dans la partie « ressources et contraintes ».

⁸⁷ En raison du découpage de l'échantillon en 7 secteurs (2 en France, 2 en Allemagne et 3 en Suisse), l'échantillon a d'abord été découpé en trois « parts » (par pays), puis chaque « part nationale » en 2 (pour la France et l'Allemagne) et en 3 pour la Suisse. Ainsi, avec ce coefficient, les secteurs français et allemand représentent chacun 1/6 de l'échantillon, les trois secteurs suisses chacun 1/11 (3X 1/11=33 %).

Tableau 9 : Répartition de l'échantillon en fonction du type de ménage (et par pays)

	Allemagne	France	Suisse	Total
Personne seule	22.1 %	22.6 %	25.4 %	24.3 %
Famille monoparentale	2.5 %	6.5 %	3.4 %	3.5 %
En couple, sans enfants	34.1 %	30.4 %	31.5 %	32.0 %
En couple, avec enfant(s)	36.6 %	38.7 %	36.7 %	36.9 %
Autres	4.7 %	1.8 %	3.0 %	3.3 %
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Lorsque l'on cherche à comparer les résultats relatifs au type de ménage avec la distribution réelle de ces caractéristiques, on se heurte à un problème méthodologique classique pour ce type d'enquête. À savoir, les personnes vivant seules ont plus de chances de participer à l'enquête que les personnes vivant dans des ménages à plusieurs, car un seul questionnaire est envoyé par ménage, ou le cas échéant, une seule personne du ménage est interrogée par téléphone. Par ailleurs, la plupart des statistiques présentent cette thématique à travers des résultats au ménage et non pas à la personne, comme c'est le cas dans notre enquête. Néanmoins, en mettant en parallèle différentes sources (recensement de la population, EMD/MRMT) dans les trois pays, calculées à la fois à la personne (si disponible) ou au ménage, on peut dire que les personnes seules sont légèrement surreprésentées, les familles monoparentales sous-représentées et les couples avec enfant(s) sous-représentés. Cependant, au vu des sources disponibles, il est difficile de calculer avec exactitude les écarts entre notre échantillon et la population réelle dans les trois pays.

Tableau 10 : Répartition de l'échantillon en fonction du niveau de formation (et par pays)

	Allemagne	France	Suisse	Total
Pas de formation post-obligatoire	10.1 %	6.7 %	4.8 %	6.3 %
Secondaire II	39.6 %	42.3 %	38.7 %	39.3 %
Tertiaire	50.3 %	50.9 %	56.5 %	54.4 %
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

En ce qui concerne la formation, il est également difficile de savoir pour les trois pays, dans quelle mesure la distribution de notre échantillon s'écarte la distribution réelle, tant les données sont présentées et disponibles de manière différente selon les pays. En Suisse, nous disposons de données fiables à l'échelle de la Suisse du Nord-Ouest : les personnes sans formation post-obligatoire comptent pour 10 %, celles avec un niveau secondaire II 48 % et tertiaire 42 % (parmi la population des plus de 15 ans). Pour la France, les EMD représentatives de la population que nous avons à disposition (Haut-Rhin et Bas-Rhin), regroupaient de manière inopportune, les personnes n'ayant aucun diplôme post-obligatoire avec celles disposant d'un CAP (niveau secondaire II), rendant leur utilisation impossible. Nous avons finalement choisi de confronter nos résultats avec un échantillon représentatif de la population au niveau français et non pas du Haut-Rhin ou de l'Alsace⁸⁸ : 19.5 % n'ont pas de formation post-obligatoire, 47.9 % ont une formation de niveau secondaire II et 32.7 % de niveau tertiaire. Finalement, s'agissant de l'Allemagne, la comparaison est encore plus compliquée, bien que nous disposions de données à l'échelle du *Landkreis* de Lörrach. En effet, comme nous l'avons mentionné auparavant, les statistiques allemandes font la différence entre diplômes scolaires et diplômes professionnels, rendant les comparaisons difficiles. Selon le recensement allemand, 25.3 % des habitants du *Landkreis* de Lörrach ont une formation de niveau tertiaire, 45 % ont fait un apprentissage ou une formation professionnelle (*beruflich-betriebliche* ou *beruflich-schulische Ausbildung* ; niveau secondaire II)

⁸⁸ Il s'agit d'un panel représentatif de la population utilisé par EDF et fourni par l'entreprise TNS-SOFRES.

et 28.0 % n'ont pas de formation professionnelle⁸⁹. En mettant en perspective ces données avec des données issues d'une EMD réalisée dans la région, on peut estimer qu'environ la moitié d'entre eux ont une formation de niveau secondaire II (donc en tout environ 60 %) et l'autre aucune formation post-obligatoire (donc environ 14 %). Ainsi, à la lumière de ces chiffres (issus dans certains cas d'estimations), comparés à notre échantillon aux caractéristiques réelles de la population sur cet aspect-là, on note que les personnes les mieux formées sont clairement plus représentées dans notre échantillon que dans la population réelle et celles disposant d'un bas niveau de formation sont sous-représentées. Comme bien souvent dans les enquêtes, on observe un biais d'autosélection, c'est-à-dire que certaines catégories de la population ont plus de chances de répondre à l'enquête : c'est le cas notamment pour les personnes avec de bonnes formations. Il est ainsi attendu que pour certains comportements où le niveau de formation joue un rôle que les résultats s'éloignent légèrement de la réalité.

Tableau 11 : Répartition de l'échantillon en fonction de l'activité professionnelle et sa localisation (et par pays)

	Allemagne	France	Suisse	Total
Actif	63.6 %	68.1 %	65.5 %	65.3 %
<i>Actif non-frontalier</i>	41.7 %	28.2 %	65.5 %	
<i>Actifs frontaliers</i>	21.9 %	39.9 %	0.0 %	
Retraité(e), Rentier/ère	29.1 %	25.3 %	28.4 %	28.3 %
Autres	7.30 %	6.60 %	6.00 %	6.40 %
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Le dernier élément où la représentation dans notre échantillon est différente de la population « réelle » est la question du statut d'activité et plus précisément des frontaliers en France et en Allemagne. En Suisse, ce phénomène est quasiment inexistant à l'échelle suisse. En France et en Allemagne, la part des frontaliers est sur-évaluée dans notre échantillon selon une estimation effectuée à partir de sources de l'INSEE (France) et de l'OFS (France et Allemagne) : dans la population des 25-64 ans, les frontaliers comptent pour environ 34 % de cette tranche d'âge en France et environ 15 % en Allemagne (uniquement les frontaliers travaillant en Suisse⁹⁰). Dans notre enquête, cette part s'élève pour la France à 49.1 % et 29 % pour l'Allemagne, donc pour les deux pays, environ entre 13 et 15 points de plus. Dans l'enquête menée sur les questions transfrontalières dans l'Arc jurassien, les frontaliers étaient 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 à l'enquête (Dubois et Rérat 2012).

Notons encore qu'en raison de la manière très spécifique à l'enquête avec laquelle l'indicateur du revenu a été créé (en fonction du coût de la vie), nous n'avons pas cherché à savoir dans quelle mesure notre échantillon était à ce sujet représentatif de la population de l'agglomération trinationale. Cette partie a permis de mettre en lumière certains écarts dans la distribution de certaines de ces variables en comparaison avec la population réelle, bien qu'il soit difficile de trouver des données fiables et comparables à l'échelle transfrontalière. Les écarts sont ainsi en grande partie des estimations. Conscients de ces écarts, nous nous efforcerons d'en tenir compte dans nos analyses.

4.5 ANALYSES STATISTIQUES

Les analyses statistiques quantitatives réalisées dans la recherche ont deux objectifs principaux : tout d'abord, il s'agit de décrire l'échantillon, certaines tendances, mais aussi et surtout de déterminer les liens qui existent entre différentes variables. Plus précisément, le but est

⁸⁹ Pour ces derniers, cela ne signifie pas pour autant qu'ils n'ont pas fait de formation post-obligatoire : un gymnasien (secondaire II) qui n'aurait pas fait d'autre formation après son baccalauréat (Abitur) se trouverait également dans cette catégorie.

⁹⁰ Le nombre d'Allemands travaillant en France est quasiment nul.

d'identifier l'existence statistique d'un lien, de sa force et de sa forme. Les lignes ci-dessous présentent brièvement les analyses principales réalisées dans le travail. Notons encore qu'elles ont été réalisées avec le logiciel SPSS. Pour un aperçu plus détaillé des analyses statistiques, d'un point de vue théorique ou plus pratique, il est possible de se référer aux manuels ou sites internet sur la question⁹¹.

À côté des analyses visant à décrire l'échantillon à travers une série de variables (analyses univariées), les analyses bivariées sont importantes : elles visent à observer le lien entre deux variables. En fonction de la nature des variables, quantitative ou qualitative (catégorielle), différents types d'analyses s'imposent. Les trois analyses bivariées principalement utilisées dans la recherche sont : 1) le tableau croisé (deux variables qualitatives) ; 2) l'anova (une variable quantitative et une variable qualitative) ; 3) la corrélation (deux variables quantitatives). Toutes trois sont accompagnées d'un test qui vérifie l'existence d'une relation statistique, sous la forme d'un degré de significativité (voir ci-dessous) et d'un indice mesurant la force du lien⁹².

Dans les sciences sociales, on utilise en général un seuil de significativité de 0.05 : c'est-à-dire que l'on considère un résultat comme statistiquement significatif, si la probabilité que le lien soit dû au hasard n'excède pas 5%⁹³. De manière complémentaire, des précisions sont données sur le niveau de significativité, parfois à l'aide de trois niveaux, symbolisés par des « étoiles »*. Une étoile * signifie que le niveau de significativité est de 0.5 ; deux étoiles ** de 0.01 ; trois étoiles *** de 0.001. Ce troisième niveau est le meilleur car il signifie que la probabilité que le lien observé soit dû au hasard est de moins de 0.1%, voire quasiment nulle. À titre de précision, les tests de significativité accompagnent à la fois les analyses bivariées et les analyses multivariées, voire aussi univariées (sous la forme par exemple d'intervalle de confiance).

Le deuxième type d'analyse concerne les analyses multivariées, qui permettent d'observer le lien entre une variable dépendante (à expliquer) et plusieurs variables indépendantes (explicatives). En effet, une des principales limites des analyses bivariées renvoie au risque de présupposer d'un lien entre la variable X et Y, alors que l'effet vient de la variable Z (non-incluse dans l'analyse). Il est certes possible de contrôler l'effet de la variable Z dans ces analyses (ce procédé est d'ailleurs parfois utilisé dans cette recherche), mais les analyses multivariées ont l'avantage de permettre l'intégration dans un modèle de plusieurs variables, en l'occurrence Y et Z (ou d'autres), pour mesurer leur effet sur X. Le choix des variables à intégrer dans les modèles est complexe et répond à divers critères : en fonction de la théorie, des variables ayant le plus d'effet, des hypothèses, etc. Il est parfois intéressant de mettre des variables dans le modèle qui n'ont pas d'effet significatif sur la variable dépendante, si le but est de démontrer l'existence ou non d'un lien entre deux éléments. Dans nos modèles, les variables sociodémographiques (âge, sexe, formation, revenu, etc.) sont systématiquement intégrées, même si leur apport est non-significatif. En effet, le but de nos analyses est de montrer l'effet (ou l'absence d'effet) de ces variables sur divers phénomènes et non pas de construire le modèle prédictif le plus efficace⁹⁴. Deux types d'analyses multivariées principales sont utilisées en fonction de la nature des variables dépendantes (variables à expliquer) : les régressions linéaires sont utilisées lorsque celles-ci sont

⁹¹ Le livre, *Discovering Statistics Using IBM SPSS Statistics* d'Andy Field (2013) offre un large aperçu des analyses statistiques les plus courantes (et des procédures SPSS). De même, le site de l'Université de Sherbrooke (Canada) offre une description théorique et opérationnelle des tests statistiques les plus communs : <http://spss.espaceweb.usherbrooke.ca/>, consulté le 05.02.2017.

⁹² Par exemple, dans le cas du tableau croisé, il est accompagné d'un test du chi carré, et éventuellement de l'indice du V de Cramer, qui mesure l'intensité du lien (entre 0 et 1).

⁹³ Dans ce travail, une règle générale veut que tous les résultats présentés répondent à ce critère. Si tel n'est pas le cas, une note explicative le mentionne. En effet, dans certains cas, notamment avec de faibles effectifs, il est utile de considérer également les résultats dont la significativité se trouve entre 0.05 et 0.1.

⁹⁴ Cette manière de procéder peut faire diminuer l'indice qualifiant l'effet global de toutes les variables sur le phénomène observé. Par exemple, dans une régression linéaire, cet indice est le R^2 : il mesure la part de variance expliquée par le modèle sur le phénomène.

continues et les régressions logistiques binaires lorsque celles-ci sont catégorielles et dichotomiques (c'est-à-dire, que la variable a deux modalités : oui et non).

Une limite théorique et technique dans l'utilisation des analyses multivariées se pose lorsque les phénomènes observés sont déterminés à la fois par des facteurs sociodémographiques et des facteurs territoriaux. En effet, ces variables se situent à des niveaux différents : individuels pour les variables sociodémographiques comme l'âge, le sexe, etc., et à un niveau supérieur pour les variables territoriales, comme le quartier, la ville ou le pays. Ceci signifie que l'influence des caractéristiques du niveau individuel peut varier en fonction de l'ensemble supérieur dans lequel ces individus se situent. Dans notre cas, par exemple, les jeunes vivant en Suisse n'ont pas nécessairement le même comportement que ceux vivant en France ; mettre toutes les variables dans le même modèle impliquerait que l'influence de l'âge est similaire dans les trois pays. Une telle assomption est probablement correcte dans de nombreux cas, mais nous ne pouvons pas présumer systématiquement l'absence de variations dans l'effet des variables sociodémographiques entre les trois pays. Pour certains auteurs, les modèles de régressions se basent de toute manière sur de telles assomptions à propos des liens entre les variables (y compris entre des variables sociodémographiques). Ainsi, des facteurs territoriaux sont ajoutés dans les modèles avec des facteurs sociodémographiques, malgré les biais potentiels : en effet, les autres méthodes (voir ci-dessous) ne permettent pas nécessairement de répondre à leurs objectifs ou ne sont pas adaptées aux données que les auteurs exploitent (Viry, Kaufmann, et Widmer 2009; Dinaucourt 2004).

D'autres auteurs préfèrent se tourner vers des solutions différentes comme les modèles multiniveaux, qui ont l'avantage de tenir compte des niveaux différents des variables. Néanmoins, la littérature s'accorde à dire que ces modèles ne sont pas utilisables lorsque le nombre d'observations au niveau supérieur (pays, commune, etc.) est faible, c'est-à-dire moins d'une trentaine (Chaix et Chauvin 2008; Maas et Hox 2005; Bryan et Jenkins 2013). Comme dans notre cas, nous avons seulement trois pays à comparer, ce type de modèle n'est pas adapté. Ainsi, deux techniques ont été envisagées. La première consiste à ajouter des effets d'interactions dans le modèle (Dinaucourt 2004 ou dans la méthodologie de l'European Social Survey)⁹⁵, c'est-à-dire qu'en plus de mettre toutes les variables choisies dans le modèle (niveau individuel et contextuel), des variables comprenant à la fois des informations du niveau 1 (individus) et du niveau 2 (pays) sont ajoutées⁹⁶. Dans ce type de modèle, s'il est possible de déterminer a posteriori l'effet des variables sociodémographiques dans les différents pays, il n'est pas possible de calculer l'effet du pays uniquement⁹⁷. Bien que la précision du modèle se voie éventuellement être améliorée par une telle manière de procéder, elle ne permet pas d'évaluer avec précision l'effet propre du pays de résidence, un des buts principaux de nos analyses. Pour cette raison, nous n'utilisons pas cette méthode. La deuxième technique consiste à créer plusieurs modèles, soit un modèle global (ne tenant pas compte des facteurs géographiques), puis à décliner ce modèle dans chaque unité géographique (Bryan et Jenkins 2013). Dans notre cas, il s'agit de réaliser un modèle à l'échelle de l'agglomération, tenant compte de tous les habitants, puis de décliner ce modèle dans chaque pays (Allemagne, France, Suisse). Les effets des variables sociodémographiques sur le phénomène en question peuvent ensuite être comparés entre les différents modèles nationaux. Enaux et Gerber (2008), qui travaillent sur l'attachement spatial des frontaliers dans trois pays (Belgique, Allemagne et France), utilisent cette méthode. De par sa relative simplicité et les biais faibles qu'elle implique, nous avons choisi cette technique : en

⁹⁵ La possibilité d'utiliser plusieurs modèles parallèles est également mentionnée dans la méthodologie de l'ESS : <http://essedunet.nsd.uib.no/cms/topics/multilevel/ch2/3.html>, consulté le 05.02.2017.

⁹⁶ Par exemple : « Homme-Suisse », « Homme-France », « 25-44 ans-Suisse », « 45-64 ans-Suisse », etc. Dans les modèles de régression, une des modalités de la variable est utilisée comme modalité de référence, c'est pourquoi les modalités « femme », « Allemagne » ou « 65 ans et plus » ne sont pas mentionnées.

⁹⁷ Si par exemple, la Suisse est le pays de référence, l'effet observé pour la France ne le sera pas par rapport à tous les Suisses, mais pour les Suisses selon toutes les catégories de références utilisées, c'est-à-dire par rapport aux Suisses de 45-64 ans, de sexe féminin, vivant dans un couple avec enfant, de formation intermédiaire, etc.

parallèle, l'effet propre du pays est quant à lui évalué séparément dans une analyse bivariée. Relevons que dans la partie analytique, en général, seul le modèle principal est représenté graphiquement et les différences entre les modèles nationaux sont décrites dans le texte.

**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 se trouve 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. En effet, on compte environ 55 000 frontaliers qui travaillent dans les deux cantons de Bâle, 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 matière de coopération transfrontalière (Walther et Reitel 2013), tant au niveau politique qu'au niveau de la gestion de la mobilité (plusieurs lignes de S-Bahn, tram ou bus à l'échelle transfrontalière ont été mises en place) (Beyer 2007; Jemelin et Kaufmann 2008). Un autre symbole des liens à travers les frontières est l'aéroport de Bâle-Mulhouse-(Freiburg) et son fonctionnement binational, qui remonte aux années 1950.

En termes d'intégration (O. J. 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 permettent de lier le centre avec 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 achats⁹⁸. 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 font parties 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 à travers des schémas directeurs, des projets d'agglomération et la mise en place de l'Eurodistrict Trinational de Bale (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. La région 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 parlés 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 identité commune (S. Eder et Sandtner 2002)⁹⁹.

⁹⁸ cf. chapitre « Mobilité dans l'agglomération : quelles pratiques transfrontalières ? ».

⁹⁹ cf. chapitre « L'épaisseur sociale de la frontière ».

Cette partie contextuelle se découpe en deux temps : tout d'abord, nous nous pencherons 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. Ensuite, nous nous intéresserons plus spécifiquement aux différents secteurs concernés par l'enquête, et approfondirons la question du cadre de vie des habitants de l'agglomération transfrontalière (logement) à l'aide des données issues de notre propre enquête.

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 et, à ce titre, elle est souvent citée en exemple. Les structures actuelles que nous présenterons ci-dessous résultent d'échanges initiés dans l'après-guerre, suite à l'apaisement général en Europe. Si les structures de coopérations transfrontalières ou les divers projets transfrontaliers mis en place au niveau local ou régional sont rendus possibles par des traités nationaux ou supra-nationaux (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 très largement urbanisé (Reitel 2013). En effet, 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 et a été un des éléments qui a contribué à ce que Bâle-Ville se tourne 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 vue trop importantes entre les populations et les autorités de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne¹⁰⁰. 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 Bâle¹⁰¹. 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

¹⁰⁰ Gigon, Ariane, Swissinfo, 15.09.2014, <http://www.swissinfo.ch/fre/politique/cantons-suisse-le-mariage-apparement-impossible-des-deux-b%C3%A2le/40693054>, consulté le 08.04.2017.

¹⁰¹ RTS, 28.09.2014, La fusion entre Bâle-Ville et Bâle-Campagne est enterrée, <https://www.rts.ch/info/regions/autres-cantons/6179127-la-fusion-entre-bale-ville-et-bale-campagne-est-enteree.html>, consulté le 08.04.2017.

financement de différentes institutions (théâtre, université¹⁰², etc.) ou encore autour de la mobilité¹⁰³.

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 est l'association Regio Basiliensis en 1963 sous l'impulsion d'acteurs publics, mais aussi de la société civile (entreprises, université)¹⁰⁴. Toujours active, elle remplit deux fonctions majeures : elle est à la fois une association visant à la promotion du développement régional transfrontalier et de la coopération transfrontalière, mais elle est aussi le « service de coordination intercantonal auprès de la Regio Basiliensis », c'est-à-dire un organe intercantonal (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 coopération avec la Regio Basiliensis est ouvert en 1993 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, associations, entreprises, administrations et élus (INFOBEST PALMRAIN¹⁰⁵). Cette institution a été lancée sur le modèle d'un bureau similaire, ouvert deux 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 disposent de nouveaux outils (et de moyens financiers) pour soutenir le développement transfrontalier. À Bâle, l'Agglomération Trinationale de Bâle est créée au milieu des années 1990 et vise à 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 deviendra dès 2007 l'Eurodistrict Trinationale de Bâle (ETB) (Reitel 2013). L'ETB est actif notamment dans l'aménagement du territoire, les transports ou encore le développement durable et vise aussi à soutenir la coopération transfrontalière et à promouvoir l'identification à la région transfrontalière. Il est également responsable du projet urbain 3Land¹⁰⁶ et de l'exposition internationale d'architecture IBA Basel 2020 (Internationale Bauausstellung), qui met la thématique transfrontalière, au cœur de cette édition¹⁰⁷. 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 transports également hors des frontières nationales avec le prolongement du tram 8 en direction de l'Allemagne. Cette politique se base 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)¹⁰⁸.

¹⁰² 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.

¹⁰³ cf. chapitre « Modes de vie et potentiel de mobilité : les frontières au quotidien ? », section « L'agglomération trinationale de Bâle : quels enjeux pour le développement de la région ? ».

¹⁰⁴ <http://www.regbas.ch/fr/info/bref-portrait/>, consulté le 01.02.2017.

¹⁰⁵ Site de l'INFOBEST PALMRAIN, <https://www.infobest.eu/fr/a-propos-dinfobest/>, consulté le 01.02.2017.

¹⁰⁶ Nous reviendrons sur ce projet dans la conclusion. Site du projet 3Land : <http://3-land.net/start/fr/projekt/>, consulté le 29.03.2017.

¹⁰⁷ Site de l'Eurodistrict Trinationale de Bâle (ETB), <http://www.eurodistrictbasel.eu/fr/>, consulté le 01.02.2017.

¹⁰⁸ Site du Projet d'Agglomération, <http://www.agglobasel.org/>, consulté le 01.02.2017.

Le think tank metrobasel, initié par Novartis et 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 majeures (*Beyeler, Musée Tinguely, etc.*) ou sportives (FC Bâle).

Les organes de coopération ne se limitent pas uniquement à l'échelle urbaine comme l'ETB, mais concernent également d'autres échelles, comme la Regio TriRhena, qui regroupe les structures de la Regio Basiliensis, la Regio du Haut-Rhin et la Regio Schwarzwald-Oberrhein, dans le but de renforcer la coopération transfrontalière et renforcer le développement économique régional. À une échelle plus large encore, on trouve la Conférence du Rhin supérieur et la Région métropolitaine du Rhin supérieur¹⁰⁹, qui regroupent les autorités exécutives et législatives d'un périmètre encore plus important (voir ci-dessous). Le réseau Eucor, qui regroupe plusieurs universités suisse, allemandes et françaises est un autre exemple de coopération transfrontalière sectorielle dans l'enseignement supérieur.

Les paragraphes précédents 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 de l'autre : Bâle assume un rôle de leader et d'initiateur dans la mise en place de ces projets (Walther et Reitel 2013). En comparaison avec Bâle, l'Eurodistrict dispose de moyens financiers largement inférieurs. Plus spécifiquement sur la gouvernance des transports dans l'agglomération, ces deux auteurs montrent que les acteurs les plus importants sont suisses (Walther et Reitel 2013). Cependant, ils observent que les informations traversent plutôt bien les frontières entre les acteurs concernés et que si l'impulsion et la vision de l'agglomération promue proviennent avant tout de Suisse, 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. De manière intéressante, ces mêmes auteurs ne soulèvent pas de problèmes linguistiques dans la transmission des informations ni dans la mise en place de projets transfrontaliers. À propos de la coopération transfrontalière dans l'agglomération de Genève, si les mêmes problèmes concernant la différence dans les compétences, les prérogatives et les moyens disponibles entre Genève d'un côté et ses voisins français (voire suisses) sont observés, des problèmes plus importants dans l'échange d'informations, la connaissance mutuelle des acteurs, des territoires et des démarches entreprises ont été mis en lumière (Faure et al. 2013). De manière plus générale, certaines tensions se sont fait ressentir entre les acteurs impliqués, tant au niveau des techniciens que des élus, symboles d'une situation relativement crispée dans l'agglomération transfrontalière genevoise.

¹⁰⁹ Site de la Conférence du Rhin Supérieur et de la Région métropolitaine du Rhin Supérieur.

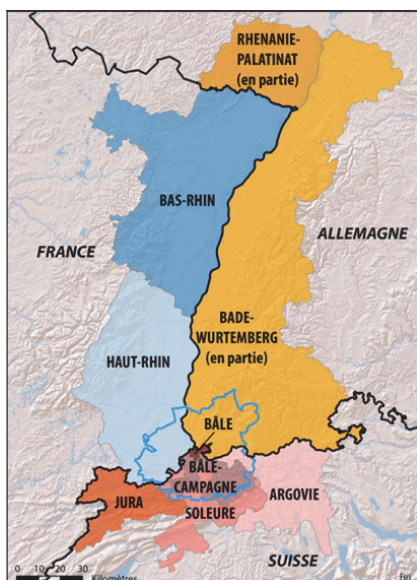
2.1 DÉCOUPAGES INSTITUTIONNELS DE L'AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

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

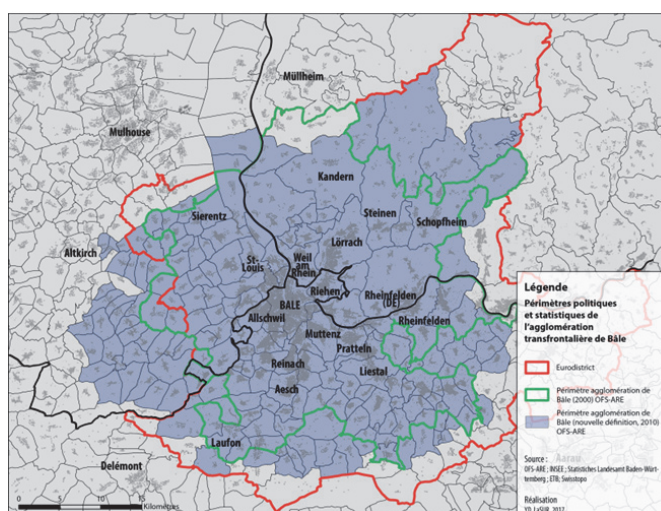
À l'échelle macro-régionale, la « Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur » comprend l'Alsace avec les villes de Strasbourg, Colmar ou Mulhouse, plusieurs *Landkreise* du Bade-Wurtemberg avec les villes, entre autres de Karlsruhe, Baden-Baden, Fribourg-en-Brigau et une partie de la Rhénanie-Palatinat avec Landau. En Suisse, le périmètre s'étend sur 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.

Sur la deuxième carte, 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. Ce périmètre est également celui des Projets d'Agglomérations mentionnés ci-dessus. Finalement, le troisième périmètre en bleu correspond à la nouvelle définition des agglomérations, construite par l'ARE en 2012¹¹⁰. Étant donné que celui-ci est le périmètre le plus récent et qu'il renvoie à un espace davantage fonctionnel qu'institutionnel et politique, il sera utilisé comme périmètre de référence pour la suite de la recherche. Relevons toutefois que dans l'ensemble, les trois périmètres sont relativement similaires.

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



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



¹¹⁰ 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.

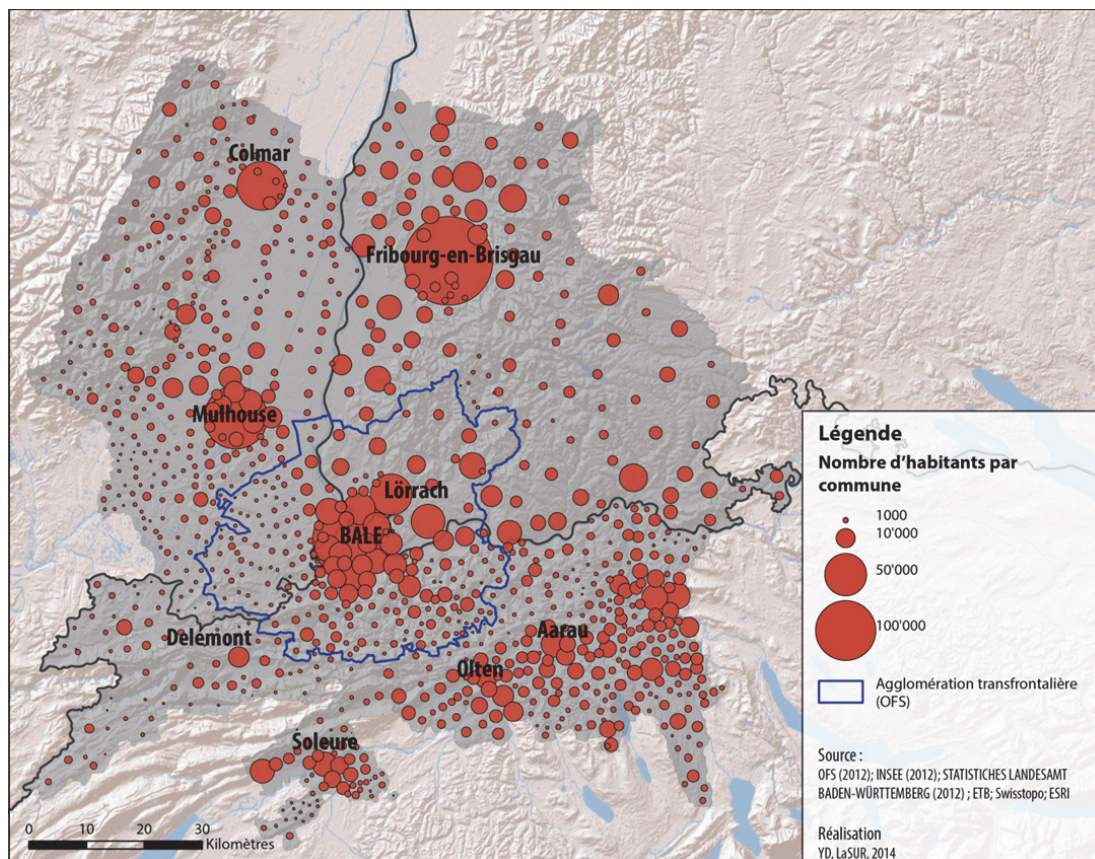
3 POPULATION

L'agglomération trinationale de Bâle compte environ 830 000 habitants. Si la majeure partie habite en Suisse, plus du tiers des habitants de l'agglomération résident 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), trois villes se distinguent des autres en termes de population : Fribourg-en-Brigau avec 218 000 habitants, Bâle avec 173 000 habitants et dans une moindre mesure Mulhouse qui compte 110 000 habitants. Autour d'elles, dans leur couronne, se trouvent de nombreuses communes comptant plusieurs milliers d'habitants. Dans le tableau ci-dessous, il apparaît que la plupart des villes allemandes et françaises les plus importantes se trouvent dans les agglomérations de Fribourg-en-Brigau et Mulhouse.

Les villes de Colmar en France et celle de Lörrach en Allemagne, à proximité de Bâle (respectivement 67 000 et 48 000 habitants), complètent le tableau des villes grandes et moyennes de la région. Une grande zone de peuplement importante se trouve sur le Plateau Suisse autour des villes d'Aarau, Wettingen, Olten, Soleure ou encore Granges. Composé de centres moyens (autour de 15 000-20 000 habitants) et de nombreuses communes d'agglomération à vocation principalement résidentielle, il s'agit d'une des zones les plus peuplées de Suisse. À titre d'illustration, les cantons de Soleure et d'Argovie comptent un peu moins d'un million d'habitants, soit environ un huitième de la Suisse, et ce sans compter sur leur territoire, de villes de plus de 20 000 habitants.

Carte 3 : Population dans la région TriRhena



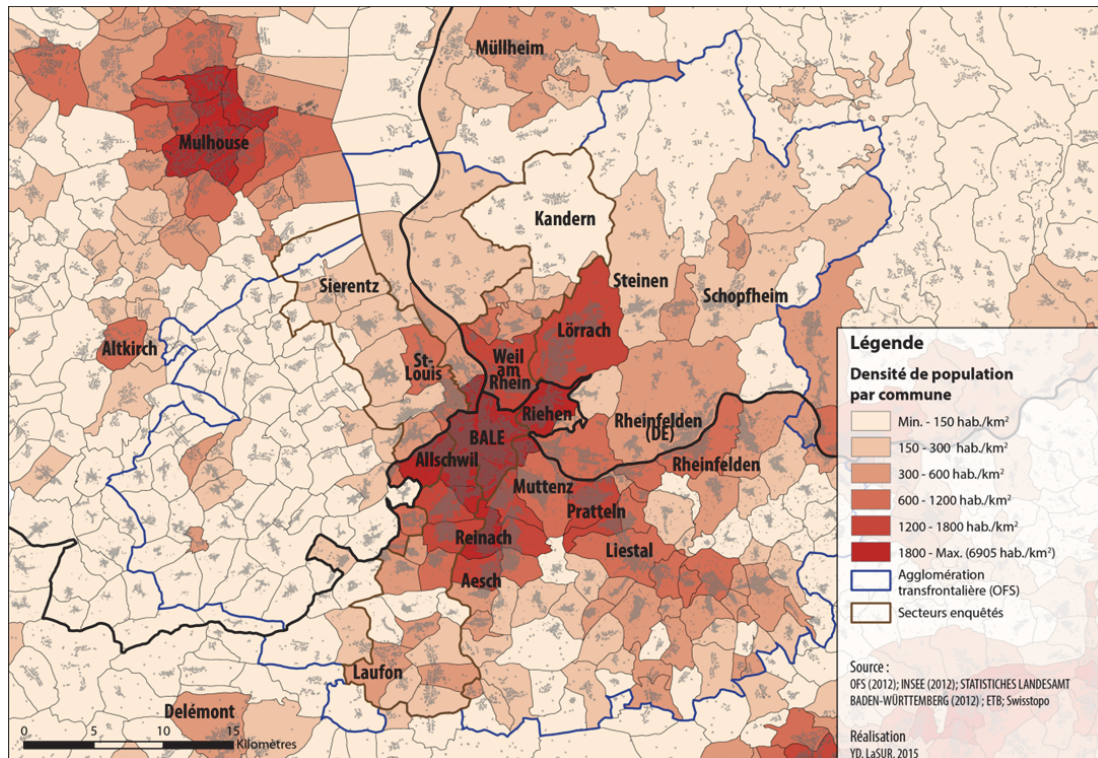
Le tableau ci-dessous regroupe, pour chaque pays, les 15 plus grandes communes de la région. Celles qui font partie de l'agglomération transfrontalière de Bâle sont marquées en gras. Au premier coup d'œil, on note déjà que les communes allemandes et suisses sont plus peuplées, et que de nombreuses d'entre elles se situent à proximité de Bâle. En France, seule Saint-Louis avec 20 000 habitants, se trouve dans l'agglomération trinationale, alors qu'en Allemagne Lörrach, Rheinfelden ou Weil am Rhein — pour les plus grandes —, en font partie. La partie française est en effet moins urbanisée et moins peuplée. En Suisse, on compte plusieurs communes de la banlieue proche bâloise qui compte entre 15 000 et 20 000 habitants, à l'instar de Riehen, Allschwil, Reinach ou encore Muttenz pour les plus peuplées.

Tableau 12 : Population des plus grandes villes de la Regio TriRhena, par pays

Allemagne		France		Suisse	
Villes	Population	Villes	Population	Villes	Population
Freiburg im Breisgau	218 043	Mulhouse	110 351	Basel	173 484
Lörrach	48 160	Colmar	67 409	Riehen	20 699
Rheinfelden	31 926	Saint-Louis	20 294	Wettingen	20 135
Weil am Rhein	28 935	Illzach	14 679	Aarau	20 103
Emmendingen	26 122	Wittenheim	14 262	Allschwil	19 898
Waldshut-Tiengen	22 574	Rixheim	13 145	Reinach	18 661
Waldkirch	21 048	Kingersheim	12 955	Baden	18 522
Schopfheim	18 829	Riedisheim	12 180	Muttenz	17 339
Müllheim	18 286	Guebwiller	11 517	Olten	17 133
Bad Krozingen	17 070	Cernay	11 451	Solothurn	16 465
Bad Säckingen	16 240	Wittelsheim	10 335	Grenchen	16 173
Breisach am Rhein	14 218	Pfastatt	9 111	Pratteln	15 282
Grenzach-Wyhlen	13 956	Thann	7 930	Wohlen (AG)	14 879
Denzlingen	13 306	Wintzenheim	7 573	Binningen	14 817
Wehr	12 671	Ensisheim	7 292	Liestal	13 708

(en gras : communes de l'agglomération transfrontalière de Bâle)

À l'échelle urbaine, après Bâle (6905 habitants au kilomètre carré, qui est la commune la plus dense de la région), ce sont Birsfelden et Binningen (4100 et 3337 hab./km²) qui présentent les densités les plus élevées. Ces communes sont adjacentes à Bâle et le tissu urbain est continu. Ce ne sont pas nécessairement les communes les plus peuplées de l'agglomération, mais la deuxième compte tout de même près de 15 000 habitants. En l'occurrence, les plus grandes communes suisses de l'agglomération, comme Riehen, Allschwil et Reinach, sont denses et se trouvent toutes dans la première catégorie de densité. Les autres grandes communes bâloises, comme Pratteln (1432 hab./km²), Oberwil (1352 hab./km²), Muttenz (1038 hab./km²) et Liestal (754 hab./km²) sont quant à elles un peu moins denses.

Carte 4 : Densité de population par commune (habitants au kilomètre²) dans l'agglomération transfrontalière de Bâle

La carte permet de distinguer les grands axes de l'urbanisation bâloise (du côté suisse) : avec un axe sud en direction de Münchenstein, Reinach, Aesch et un axe sud-est en direction de Muttenz, Pratteln, Liestal. À l'ouest de l'agglomération, se situe également une série de grandes communes comme Allschwil, Binningen ou Oberwil séparées de l'axe principal par le relief (notamment le plateau du Bruderholz), ainsi qu'à l'est le long du Rhin, en direction de Rheinfelden. La topographie avec notamment 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. Mise à part Saint Louis, relativement étendue ce qui explique en partie sa densité limitée (1183 hab./km²), aucune autre commune ne dépasse les 10 000 habitants. Huningue, située entre Saint-Louis et Bâle, avec ces 6700 habitants et sa densité élevée (près de 3000 hab./km²) présente également un visage plutôt urbain. Les autres communes, en revanche, sont plus petites et moins denses. On trouve toutefois des densités et des populations un peu plus élevées le long du Rhin (Bartenheim, Sierentz, Kembs, etc.) et quelques poches dans le Sundgau (Ferrette, Waldighofen), à l'ouest de l'agglomération. Contrairement à la partie suisse de l'agglomération, 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 : Lörach (48 160 habitants, 1215 hab./km²), Weil am Rhein (28 935 habitants, 1480 hab./km²) et Rheinfelden (31 926 habitants, 506 hab./km²). Bien que moins denses que les communes suisses de la couronne bâloise, celles-

ci n'en présentent pas moins un visage urbain, du moins dans leur partie centrale. En effet, ces communes sont issues de fusions importantes dans les années 1970 : elles sont d'une part très étendues, ce qui limite la densité, et d'autre part combinent des noyaux urbains avec des zones suburbaines, mais aussi des zones clairement plus rurales. Ceci s'applique également à d'autres communes de la région comme Kandern (env. 8000 habitants et 128 hab./km²), composée de six localités en plus du centre. Schopfheim (18 829 habitants) et Grenzach-Wyhlen (13'956 hab.) 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 transports 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 dans 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).

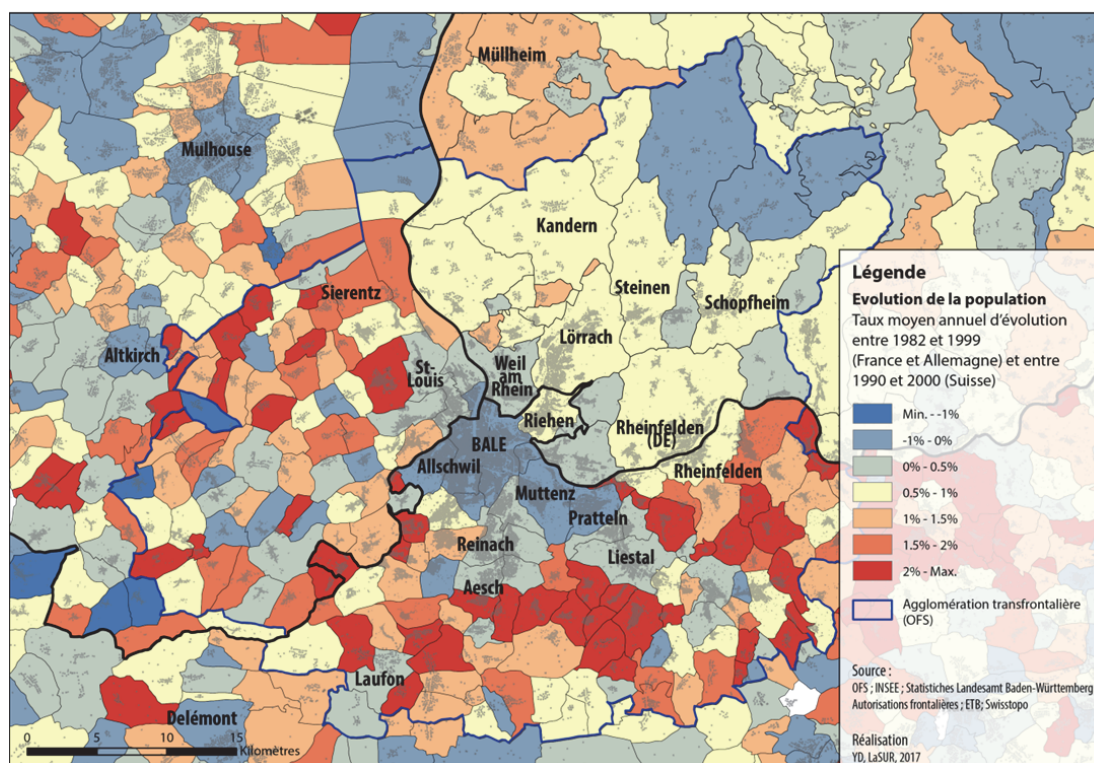
Bâle a connu son apogée en termes d'habitants dans les années 1970, avec plus de 212 000 habitants. Après cette période, la ville a connu un fort déclin (la ville perd 30 000 habitants en 10 ans) qui s'observe encore dans les années 1990, avec une baisse annuelle moyenne de 0.67 %. En fait, c'est toute la partie centrale de Bâle (sa première couronne) qui voit sa population diminuer, tout comme les communes d'Allschwil, Pratteln et Muttenz. Dans les autres communes à proximité, une baisse ou une croissance faible de la population est également observée. 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 connaissent une croissance plus forte et soutenue (plus de 2-3% annuellement).

Pendant la période 1982-1999, la partie allemande connaît une croissance de la population entre 0.5% et 1% dans quasiment l'ensemble des communes de l'agglomération, grâce à la réunification allemande et 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, elle est néanmoins moins forte. Au nord de l'agglomération, la croissance est un peu plus marquée autour de Mülheim et Neuenburg am Rhein. Si elles sont existantes, les dynamiques de périurbanisation s'observent moins qu'à Bâle. Dans les villes de Weil am Rhein ou Lörrach, très étendues spatialement, se trouvent sur leur territoire, à côté des centres urbains, des grandes zones périurbaines et d'anciens villages. Cette configuration rend les flux résidentiels entre les communes-centres et la périphérie moins visibles.

C'est toutefois dans la partie française que la croissance de la population est la plus marquée. Si les communes urbaines de Saint-Louis ou de Huningue avaient connu dans les décennies précédentes une croissance plus forte (les nombreux logements collectifs ou « cités » témoignent de cette croissance démographique), cette dernière 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 : ils passent entre 1980 à 1990 de 14 000 à 31 000. Le développement de

l'habitat individuel et de l'étalement urbain sont également favorisés par les revenus plus élevés des frontaliers¹¹¹.

Carte 5 : Évolution de la population dans l'agglomération transfrontalière de Bâle (années 1980-1990-2000)

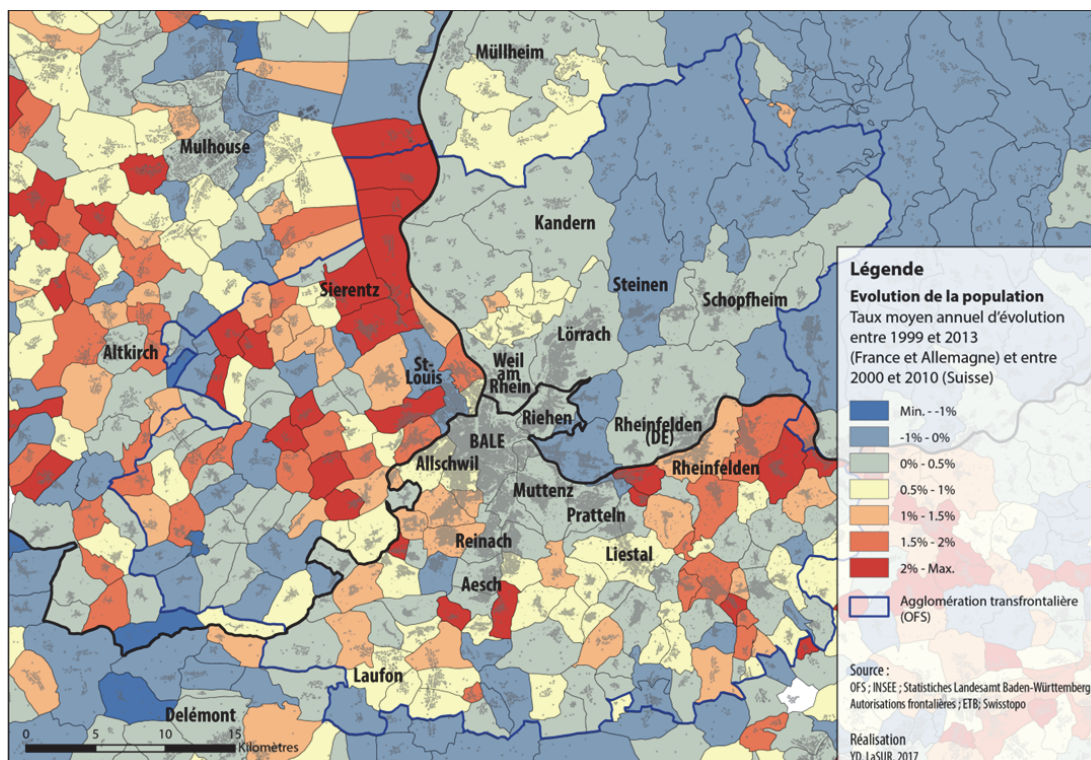


Durant les années 2000, les dynamiques d'évolution de la population changent considérablement. Tout d'abord, la baisse constante de la population dans le centre de l'agglomération (à Bâle et dans les communes environnantes) est stoppée : ceci correspond à une tendance suisse (voire plus large), qui voit le retour en grâce des centres urbains (Rérat 2016a). Entre 2010 et 2015, la ville continue de croître légèrement. L'emprise spatiale de la ville de Bâle s'étendant quasiment sur l'ensemble du territoire communal, les projets urbains visent à valoriser certaines zones industrielles et logistiques ou à densifier 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 projets et/ou en cours de constructions par différents acteurs économiques (Novartis, UBS, CFF, Bâloise assurances, etc.)¹¹². En revanche, deux projets de densification dans le quartier de Bruderholz et dans le quartier de Hirzbrunnen (le long du Rhin) ont été refusés par la population bâloise en votation en 2014. Si Bâle accueille(ra) une partie de la croissance (future), celle-ci se localise(ra) également dans la couronne de la ville. En effet, on observe que ce retour de l'accroissement de la population touche toutes 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 quant à lui par une forte croissance démographique continue.

¹¹¹ cf. chapitres « Ressources et contraintes : quelle marge de manœuvre dans le mode de vie ? » et « Modes de vie et potentiel de mobilité : les frontières au quotidien ? ».

¹¹² 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.

Carte 6 : Évolution de la population dans l'agglomération transfrontalière de Bâle (années 2000-2010)



L'augmentation de la population dans la partie allemande de l'agglomération s'est stabilisée, elle atteint entre 0 et 0,5% annuellement dans la plupart des communes importantes. Dans les petites communes de Binzen, Schallbach, etc. situées au nord de Weil am Rhein et de Lörrach, elle est un peu plus forte. En revanche, la population diminue à Grenzach, Steinen ou Inzinlingen et 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.

En effet, la partie française connaît une forte augmentation de la population, surtout dans certaines communes, le long de l'axe Bâle-Mulhouse. Sierentz et Bartenheim situées sur la ligne de TER et proches de l'autoroute, de même que les communes à proximité de la frontière à l'ouest de Saint-Louis (Hésingue, Hégenheim ou Wentzwiller) connaissent une augmentation de plus de 1,5% annuellement dans les années 2000. En revanche, le Sundgau, moins urbanisé et plus périphérique, connaît une stabilisation de sa population, voire une diminution. De même, Saint-Louis, qui est pourtant à proximité directe de la frontière, perd des habitants sur cette période (et la précédente d'ailleurs). En effet, comme nous le verrons dans les chapitres suivants, la ville haut-rhinoise a plutôt une mauvaise image. Même si la progression du nombre de frontaliers s'est faite plus faible durant les années 2000, leurs revenus plus élevés continuent à soutenir le développement de l'habitat individuel dans des communes périurbaines : comme nous le verrons par la suite¹¹³, la maison individuelle, ainsi que la vie dans des communes à tendance rurale, continuent à être au cœur des aspirations des Français de cette région. Le prix du foncier sensiblement moins élevé en France rend possible ces aspirations.

¹¹³ cf. chapitre « Attitudes et réseaux sociaux ».

Même si les prix de l'immobilier à l'achat indiqués dans le tableau ci-dessous doivent être interprétés avec prudence¹¹⁴, certaines tendances fortes se dégagent. 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 des parties nationales 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. D'ailleurs, une vue d'ensemble à l'échelle du département ou de la région montrerait bien que les prix de l'immobilier autour de Bâle sont bien plus élevés qu'ailleurs. Dans la plus grande ville du Haut-Rhin, à Mulhouse, les prix sont encore moins élevés, traduisant la faible attractivité de la ville. Dans la partie allemande, les villes de Lörrach et de Weil am Rhein font partie des plus chères de la région, de même que la commune, plus petite, de Fischen. Les deux autres villes de la région, Rheinfelden et Bad Säckingen, à l'est de l'agglomération, présentent des prix relativement élevés également, de même qu'une série de petites communes à proximité de Bâle, comme Binzen, Rümmingen, Schallbach. Dès que l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération, les prix baissent comme à Kandern, Steinen ou Schopfheim. Contrairement au Haut-Rhin, d'autres communes du sud du Bade-Wurtemberg présentent des prix plus élevés ou similaires que celles de l'agglomération transfrontalière. En effet, à Fribourg-en-Brisgau, et dans les communes alentours, les prix sont similaires à ceux de Lörrach ou de Weil am Rhein. 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, que les prix sont plus élevés suivi de Bâle. Les autres communes principales de l'agglomération ont des prix similaires autour de 10000-11000 francs au mètre carré. Quant à Pratteln et Bettingen, elles se révèlent être un peu moins chères. À l'intérieur de Bâle, et pour un appartement en PPE, les prix varient bien évidemment selon les quartiers. St 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/St-Alban sont les plus chers.

¹¹⁴ Les prix de l'immobilier ne faisant pas l'objet d'un recensement officiel, les données utilisées proviennent de divers spécialistes de l'immobilier. La diversité des données, des techniques (non connues) de calcul et des temporalités auxquelles elles ont été récoltées demandent une certaine prudence dans l'analyse des prix. Ceux-ci sont avant tout indicatifs. Pour la Suisse, il s'agit de maisons individuelles (prix au m² en franc suisse) ; en France et en Allemagne, il s'agit d'une agrégation de maisons et d'appartements (prix au m² en euro).

Tableau 13 : Estimation des prix de l'immobilier (achat) dans une série de communes de l'agglomération transfrontalière¹¹⁵

Allemagne		France		Suisse			
Villes	Prix (€ m ²) Achat	Villes	Prix (€ m ²) Achat	Villes	Prix en franc suisse (m ²) Achat (maison individuelle)	Quartiers/ zones	Prix (CHF-m ²) Achat (appartement en PPE)
Lörrach	+3500	Leymen	2461	Binningen	14097	Innenstadt	7270
Weil am Rhein	+3500	Hégenheim	2425	Bâle	11694	Breite/St-Alban	8950
Fischingen	+3500	Village-Neuf	2412	Riehen	11403	Gundelgine	7190
Rheinfelden	3000-3500	Sierentz	2406	Reinach	10718	Bachletten/ Gotthelf	7040
Bad Säckingen	3000-3500	Huningue	2322	Allschwil	10540	Iselin	6640
Binzen, Rümmingen, Wittingen, Schallbach	3000-3500	Saint-Louis	2187	Muttenz	10339	St Johann	6290
Steinen	2500-3500	Barthelemy	2113	Pratteln	8710	Kleinbasel West	6360
Schopfheim	2500-3000	Ferrette	1598	Bettingen	8315	Kleinbasel Ost	7420
Kandern	2500-3000	Mulhouse	1186			Bruderholz	9350

4 ÉCONOMIE

Au niveau économique, l'agglomération trinationale bâloise compte environ 410 000 emplois dans les secteurs secondaire et tertiaire¹¹⁶, dont plus de 170 000 localisés à Bâle. La partie française (surtout) et la partie allemande accueillent clairement moins d'emploi, avec respectivement 18000 emplois et 60 050 emplois. En effet, la partie française de l'agglomération se trouve dans les aires d'emploi de Bâle et de Mulhouse et apparaît donc comme étant largement résidentielle. En Allemagne, ce constat est moins marqué, même si Bâle (surtout) et Fribourg-en-Brisgau attirent une partie des travailleurs résidents dans l'agglomération. La partie suisse (hors Bâle) compte un peu moins d'emploi que Bâle, malgré son poids démographique plus élevé. En termes de chômage (2015), celui-ci 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'emploi de Saint-Louis)¹¹⁷.

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 productions se trouvent tout autour de la ville (Stein, Kaiseraugst), y compris en France à proximité immédiate de la Suisse. L'industrie textile (France et Allemagne), automobile (France, comme 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

¹¹⁵ Provenance des données : Allemagne : Immowelt.de (2016) ; France : Moyenne des estimations de meilleursagents.fr et de efficacy.fr (2016) ; Suisse : Wüest et Partner (3ème trimestre 2012).

¹¹⁶ Ces éléments et les suivants sont issus de l'analyse des recensements économiques des trois pays et complétés par d'autres sources (publications, rapports, Internet) : il s'agit pour la France des données SIRENE, du RFE en Suisse, et de données directement fournies par le *Land* du Bade-Wurtemberg pour l'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 – non disponibles en Allemagne par commune également).

¹¹⁷ Source : SECO, Statistique du Land du Bade-Wurtemberg, Agence de développement d'Alsace (ADIRA).

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 assurances (Bâle surtout), des activités scientifiques et techniques (Bâle et Freiburg principalement) ou encore de l'administration publique et 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 région¹¹⁸. Ainsi, Bâle accueille le plus grand nombre d'employés dans les sciences de la vie et a le ratio d'investissement dans la recherche et le développement (R&D) par rapport au 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, avec les plus célèbres : Baselworld (horlogerie) et Art Basel (arts). Dans le Kleinbasel, la zone de la « Messe » occupe plusieurs bâtiments servant aux expositions, qu'un hôtel et une salle de spectacle.

En termes d'emploi, 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, Pratteln, Muttenz, Reinach ou Münchenstein. Le deuxième pôle d'emplois le plus important est celui de Fribourg-en-Brigau en Allemagne avec un peu plus de 100 000 emplois. Dans l'agglomération fribourgeoise se trouvent également Emmendingen et Waldkirch qui constituent des pôles d'emploi secondaires avec respectivement 9000 et 7500 emplois. En France, Mulhouse et Sausheim (où se trouve l'usine Peugeot-Citroën) dans l'agglomération mulhousienne comportent à elles deux autour de 55 000 emplois ; Colmar, deuxième pôle d'emploi du Bas-Rhin, compte environ 32 000 emplois sur son territoire. À noter encore la ville de Lörrach, située dans la partie allemande de l'agglomération bâloise, qui recense 18 000 emplois. Comme en ce qui concerne la population, la carte souligne également la concentration d'emplois autour des grandes villes. Finalement, tout au sud de la région, le Plateau suisse offre également un grand nombre d'emplois notamment dans les villes de Granges, Soleure, Olten, Aarau, Baden.

À l'échelle de l'agglomération, c'est bien entendu la ville de Bâle qui compte le plus d'emploi, comme mentionné plus haut. Dans la couronne suisse, on trouve plusieurs communes avec plus de 10 000 emplois, comme Liestal ou Pratteln. À Bâle, Liestal ou Pratteln, on compte près d'un emploi par habitant ce qui est très élevé. Dans les autres communes suisses riches en emploi, ce ratio est également haut, puisqu'il se situe entre 0.8 et 0.6. Dans la région, c'est à Stein, qui se trouve juste au-delà des limites de l'agglomération statistique, que le ratio emploi-habitant est le plus haut avec 1.06 : la commune, petite en termes d'habitants, accueille sur son territoire des sites de production de grandes entreprises comme Novartis ou Syngenta.

¹¹⁸ Biovalley, The Life Sciences : <http://www.biovalley.com/industry/biovalley-the-place-to-be>, consulté le 06.04.2017.

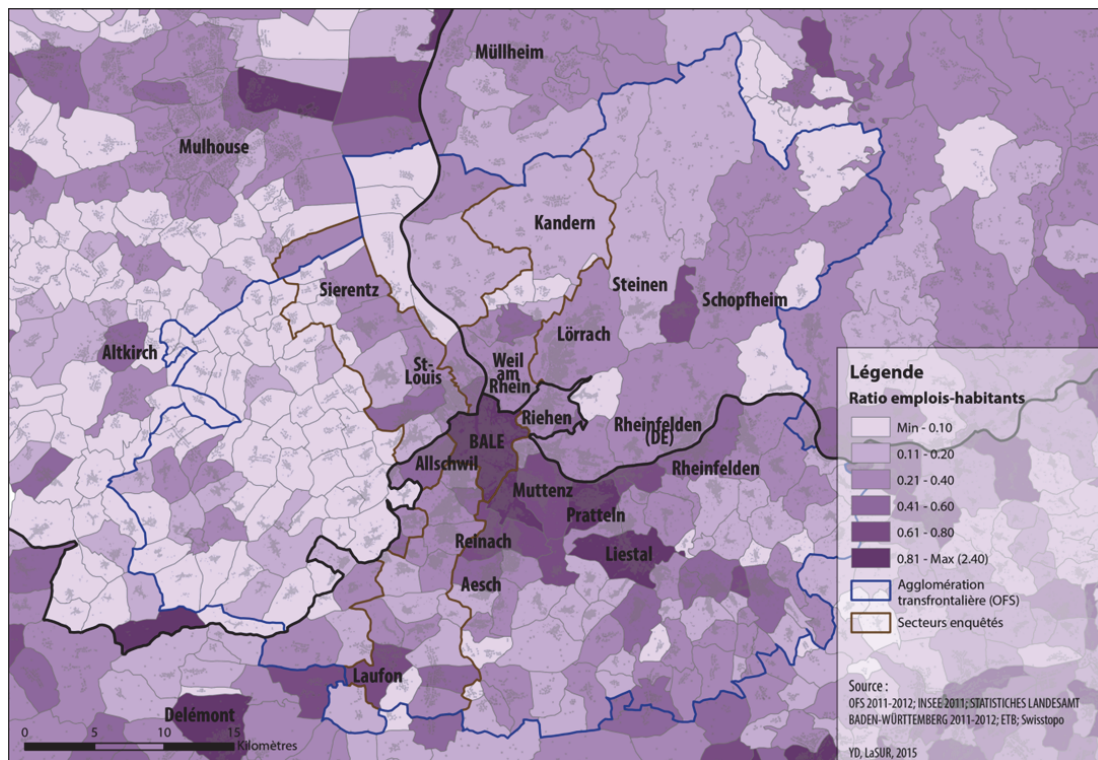
Tableau 14 : Communes principales en termes d'emploi (effectifs totaux et ratio emploi-habitant)

Suisse			Allemagne			France		
Communes	Nombre d'emplois	Ratio emploi - habitant	Communes	Nombre d'emplois	Ratio emploi - habitant	Communes	Nombre d'emplois	Ratio emploi - habitant
Basel	171331	0.99	Lörrach	18101	0.38	Saint-Louis	6781	0.34
Liestal	13519	0.99	Weil am Rhein	9988	0.35	Huningue	2681	0.4
Pratteln	12701	0.83	Rheinfelden	8864	0.28	Hésingue	1423	0.58
Muttenz	12563	0.72	Schopfheim	5459	0.29	Sierentz	1126	0.37
Reinach	11594	0.62	Grenzach-Wyhlen	4769	0.34	Village-Neuf	991	0.27

Du côté allemand, c'est dans la commune de Lörrach que se trouve le plus d'emploi avec près de 18 000 emplois, suivie de Weil am Rhein (près de 10 000 emplois). Comme mentionné auparavant de grandes entreprises se situent dans ces deux communes (Vitra ou Mondelez International), ainsi que le parc d'innovation Innocel à Lörrach, qui compte une vingtaine d'entreprises actives principalement dans les technologies de l'information et les sciences de la vie¹¹⁹. Rheinfelden compte également de nombreux emplois (8800). Ne faisant pas partie des cinq communes les plus importantes, en nombre total d'emplois, Binzen présente toutefois un ratio emploi-habitant élevé pour la région, avec 0.55 emploi par habitant, notamment en raison de sa zone commerciale (voir plus loin), les communes allemandes de la région se situant plutôt autour des 0.3-0.4 emplois par habitant comme Lörrach ou Weil am Rhein. Dans la partie allemande de l'agglomération, c'est la commune de Maulburg qui a le ratio emploi-habitant le plus élevé, avec 3244 emplois pour 4158 habitants. Plusieurs industries y sont implantées comme Busch (pompes à vides industrielles), Müller Martini (systèmes d'impression) ou Endress+Hauser Maulburg (instruments de mesure).

¹¹⁹ Innocel Innovations-Center Lörrach, <http://www.innocel.de/de>, consulté le 08.04.2017.

Carte 7 : Ratio emploi-habitant dans l'agglomération transfrontalière de Bâle



Finalement, la partie française de l'agglomération présente un visage économique bien différent des parties suisse (surtout) et allemande. En effet, on y compte relativement peu d'emploi. Saint-Louis, plus grande commune de la zone, compte « seulement » 6781 emplois, avec un ratio emploi-habitant de 0.34 s'approchant plus des communes allemandes que suisses. Huningue, limitrophe de Bâle et de Saint-Louis, se révèle être un centre d'emploi plutôt important de la région frontalière française avec 2681 emplois. Novartis ou l'entreprise de produits de soin Weleda sont notamment implantées dans cette commune : elle accueille également 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'emploi est la commune de Hésingue, avec un peu moins de 1500 emplois et un ratio emploi-habitant de 0.58 (le plus élevé de la partie française de l'agglomération). La commune de Sierentz fait partie également des cinq communes qui offrent le plus d'emploi, avec entre autres une activité commerciale relativement importante. Les éléments présentés montrent que 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 étant davantage rurale. Une zone autour de Ferrette et Waldighofen, au sud d'Altkirch, présente des traits légèrement plus centraux, avec des ratios emploi-habitants plus élevés. Notons également la présence de l'Euroairport et des entreprises attenantes, géographiquement sur sol français, qui offrent de nombreux emplois. Selon un rapport, près de 5000 emplois sont directement liés à l'Euroairport et les entreprises qui y sont implantées : parmi ceux-ci, 86% sont générés par les entreprises suisses présentes sur le site, le reste par les entreprises françaises¹²⁰.

¹²⁰ Cabinet Steer Davies Gleave (Londres), L'importance socio-économique de l'Euroairport, Euroairport, 2010.

4.1 TRAVAIL FRONTALIER EN SUISSE ET DANS LA RÉGION BÂLOISE

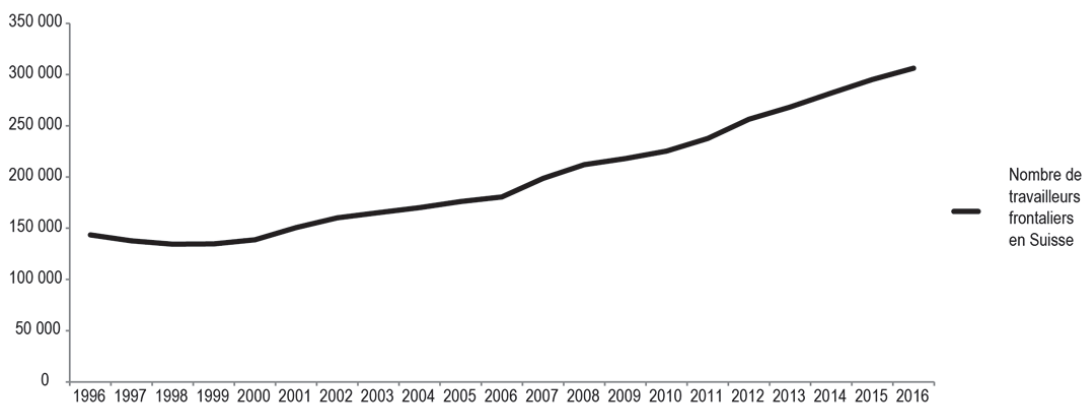
Le phénomène des travailleurs frontaliers existe depuis plusieurs décennies en Suisse, bien que ce n'est « que » depuis les années soixante qu'il commence à se développer véritablement. Dans la région bâloise, des travaux des années 1920-1930 évoquent une détente dans le passage des frontières rendant le travail frontalier plus accessible¹²¹. Toutefois, cette ouverture est de courte durée puisque les années de guerre ont contribué à arrêter ce phénomène. Les années 1950 et surtout la décennie suivante marquent le renouveau du travail frontalier, avec une augmentation dans la région bâloise entre 1965 et 1971 de 57 % du nombre de frontaliers 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, des différences de salaires, la crise dans l'industrie alsacienne et aussi l'ouverture d'un tronçon autoroutier entre Habsheim et Bartenheim, qui rend plus envisageable de penduler entre Mulhouse et Bâle (Rohner 1999).

Depuis les années 1990, l'augmentation se fait alors beaucoup plus forte à l'échelon européen de même qu'en Suisse. Pour ce dernier pays, les accords de libre circulation des personnes ont contribué à renforcer l'augmentation dès le milieu des années 2000. En effet, 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).

Le graphique suivant recensant l'évolution du nombre de travailleurs frontaliers sur les vingt dernières années : il met en exergue la 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 exemple¹²²) qui habitent dans les pays voisins (légalement ou non) et qui travaillent en Suisse. À Genève, ils seraient environ 20 000 dans cette situation¹²³. D'une manière générale, les chiffres officiels présentés dans cette partie laissent de côté une partie des flux, illégaux ou trop spécifiques.

Figure 7 : Évolution du nombre de travailleurs frontaliers en Suisse entre 1996 et 2016



¹²¹ cf. partie « Transports » dans ce chapitre.

¹²² En effet, pour ces personnes déménager en France reviendrait à perdre leur statut (permis) suisse, et est pour ces raisons impensables. Avoir une domiciliation secondaire (légal ou non) en France et garder la domiciliation principale en Suisse, permet de contourner ce problème.

¹²³ OCTSAT 2016, Genève.

Si l'on cherche à avoir une vision du phénomène à l'échelon européen, les chiffres d'EUROSTAT qui recensent les personnes vivant dans un pays et travaillant à l'étranger permettent un aperçu du phénomène. En Europe, on compte environ 2 millions de personnes travaillant dans un pays étranger. La France est le pays dans lequel vivent le plus de personnes travaillant à l'étranger (437 900) suivi de l'Allemagne, de la Pologne et de la Slovaquie. En termes de ratio par rapport à la population « active », c'est dans ce dernier pays qu'il est le plus haut avec 3.8 % d'actifs travaillant à l'étranger. En Suisse, ce sont environ 18 600 personnes qui travaillent hors des frontières nationales, ce qui représente 0.3 % des personnes entre 15 et 64 ans.

Tableau 15 : Actifs travaillant à l'étranger vivant dans l'Union européenne (2015)

Pays	Frontaliers en 2015	% de frontaliers en fonction de la population 15-64 ans	Régions (NUTS 2)	Frontaliers en 2015
France	437 900	1.0 %	Rhône-Alpes	114 000
Allemagne	286 100	0.5 %	Lorraine	110 800
Pologne	154 500	0.6 %	Nord-Est	78 400
Slovaquie	147 200	3.8 %	Alsace	67 000
Italie	121 600	0.3 %	Freiburg im Breisgau	62 300
Roumanie	121 500	0.9 %	Slovaquie orientale	57 300
Hongrie	111 100	1.7 %	Lombardie	53 700
Belgique	106 900	1.5 %	Slovaquie centrale	47 400
Espagne	66 100	0.2 %	Provence-Alpes-Côte d'Azur	44 600
Royaume-Uni	65 400	0.2 %	Franche-Comté	37 600
Autriche	62 800	1.1 %	Transdanubie occidentale (Hongrie)	37 600
Suède	47 700	0.8 %	Slovaquie occidentale	37 200
République tchèque	47 200	0.7 %	Trier	34 700
Pays-Bas	44 600	0.4 %	Prov. Luxembourg (BE)	30 900
Portugal	31 600	0.5 %	Nord-Pas-de-Calais	29 800
Croatie	30 100	1.1 %	Oberbayern	21 800
Bulgarie	29 300	0.6 %	Poméranie (Pologne)	21 300
Estonie	20 400	2.4 %	Estonie	20 400
Slovénie	17 100	1.2 %	Vorarlberg (Autriche)	19 200
Danemark	13 400	0.4 %	Suède du Sud	19 100
Lettonie	12 300	0.9 %	Basse-Silésie	18 900
Irlande	12 100	0.4 %	Düsseldorf	18 500
Luxembourg	5800	1.5 %	Sud-Muntenia (Roumanie)	18 300
Finlande	3600	0.1 %	Andalousie	17 500
Malte	1300	0.5 %	Province du Limburg (Belgique)	17 300

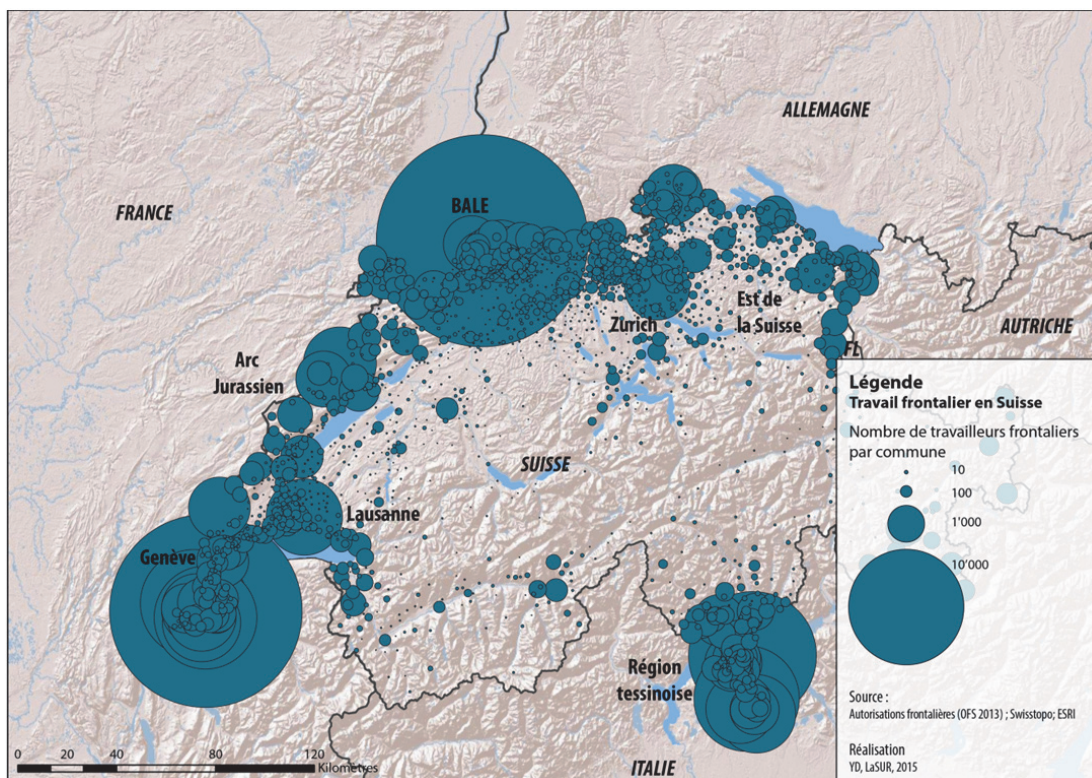
Les données ne sont pas disponibles pour la Grèce, Chypre et la Lituanie. Source : Emploi transrégional par région NUTS 2 : EUROSTAT 2015

La partie droite du tableau donne un aperçu des 25 régions européennes (NUTS-2) qui fournissent le plus de frontaliers en nombre absolu. C'est dans la région Rhône-Alpes que leur nombre est le plus élevé, la plupart d'entre eux ayant comme destination la Suisse et plus particulièrement Genève : comme nous l'avons mentionné plus haut, la croissance démographique de la région est très forte (tout comme la crise autour du logement et de la mobilité), en partie en raison de l'afflux important de travailleurs frontaliers. D'autres régions françaises suivent avec la Lorraine, le Nord-Est et l'Alsace. La région de Fribourg-en-Brisgau en Allemagne, où se trouve notre terrain d'étude, est la première région non française avec environ 62000 frontaliers. Le reste des régions relativement importantes en termes de travail frontalier se trouvent en Slovaquie, en Italie (Lombardie), en Hongrie, en Belgique, en Pologne, en Autriche ou encore en Suède, près de la frontière danoise.

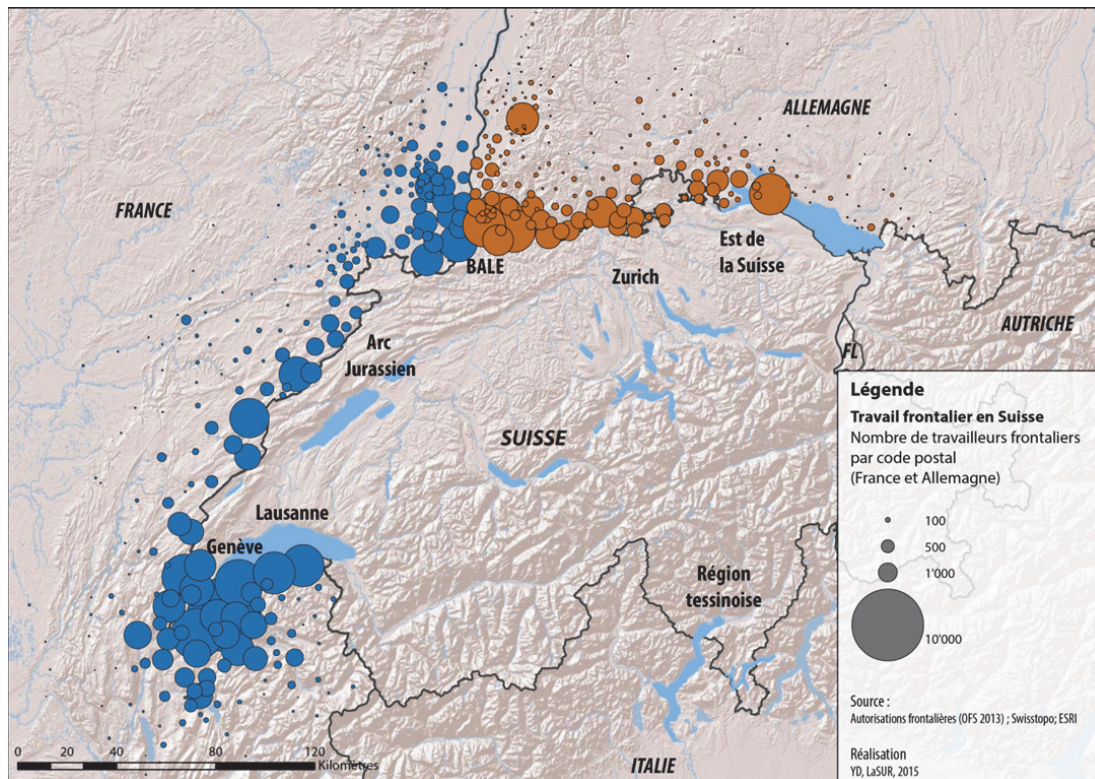
En termes d'accueil sur le territoire national de travailleurs frontaliers parmi les pays européens, c'est en Suisse que leur nombre est le plus élevé avec plus de 300 000 frontaliers (en 2016). En 2006, ils étaient 127 000 au Luxembourg, 86 000 en Allemagne, 58 000 aux Pays-Bas et 48 000 en Autriche (ils étaient en 2006, autour de 180 000 en Suisse). La France, quant à elle, bien

qu'elle fournisse le plus de travailleurs frontaliers en Europe n'en accueille que 10 000 sur son territoire (MKW et Empirica 2009). Les cartes ci-dessous donnent un aperçu plus précis de la situation suisse : la première montre les communes suisses qui accueillent le plus de frontaliers sur leur territoire. Les régions genevoise et bâloise sont celles qui sont les plus concernées, avec une concentration très forte dans la commune Bâle, alors qu'à Genève, les autres pôles de l'agglomération (Meyrin, Carouge, Plan-les-Ouates, etc.) concentrent bon nombre d'emplois occupés par des frontaliers. Le Tessin, et les villes de Lugano, Mendrisio ou Chiasso, attirent plusieurs dizaines de milliers de frontaliers sur son territoire. L'Arc jurassien, Lausanne, l'est de la Suisse et Zurich sont également concernés au premier plan.

Carte 8 : Travail frontalier en Suisse (par commune), 2013



Carte 9 : Provenance des frontaliers (Allemagne et France uniquement) travaillant Suisse par code postal du lieu de résidence (en nombre absolu), 2013



La deuxième carte illustre la provenance des frontaliers (uniquement pour l'Allemagne et la France) selon l'endroit où ils vivent¹²⁴. En France, la plus grosse concentration de frontaliers 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 Morteau, concentre lui aussi beaucoup de frontaliers. Du côté allemand, ceux-ci 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 situées près de Bâle. La ville de Constance, située au bord du lac du même nom, est le lieu de vie de près de 4000 frontaliers. Fribourg-en-Brisgau, malgré son éloignement relatif de la frontière suisse, fournit de nombreux travailleurs frontaliers à la ville de Bâle surtout : sa connexion, en train notamment, avec Bâle, rend les trajets rapides. Comme nous l'avons évoqué plus haut, les frontaliers ne sont plus obligés de retourner à leur domicile tous les jours, mais seulement une fois par semaine, ni de résider dans une zone frontalière depuis 6 mois pour prétendre au statut de frontalier (permis G). Cette évolution a engendré 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, d'Île de France, etc. Ces individus sont parfois appelés « néo-frontaliers » et leur arrivée suscite parfois un certain mécontentement parmi les populations frontalières « historiques »¹²⁵. Deuxièmement, ne plus devoir se rendre tous les soirs

¹²⁴ Les frontaliers sont recensés au code postal (et non à la commune de résidence).

¹²⁵ 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.

à son domicile ouvre de nouvelles possibilités : on observe en France et en Allemagne (non visible sur la carte) que les frontaliers travaillant en Suisse ont un domicile légal désormais dans tout le territoire national, à Paris, Berlin, 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 personnes, au-delà d'avoir le statut de frontalier, sont des grands mobiles, et plus précisément des bi-résidents, dans la mesure où leur vie s'étend entre deux lieux très éloignés. Au niveau de l'imposition, celles-ci sont imposées à la source en Suisse, alors que dans la plupart des cantons suisses, les frontaliers « traditionnels » sont imposés sur leur lieu de domicile (et une partie de l'argent est rétrocédée à la Suisse). Bien que la question de l'imposition des frontaliers fasse débat en Suisse, notamment au Jura et à Neuchâtel, nous n'entrerons pas dans les détails ici.

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. En effet, 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, 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 47% dans la partie française ; parmi ceux-ci, environ 65 000 travaillent en Suisse. Si les Alsaciens travaillent dans les deux pays (surtout en Suisse, parmi les Haut-Rhinois), on dénombre très peu d'Allemands qui travaillent en Alsace (entre 400 et 1 900 selon les estimations¹²⁶), contre plusieurs dizaines de milliers en Suisse. De même, peu de Suisses travaillent dans les deux pays voisins (600-700 dans le sud du Bade-Wurtemberg et une centaine en Alsace). Les raisons principales à ces flux extrêmement limités en direction de la France ou de l'Allemagne (pour les Suisses) se trouvent sans doute d'une part au niveau des salaires et d'autre part à la taille et la diversité du marché de l'emploi helvétique¹²⁷.

¹²⁶ En effet, si tous les travailleurs frontaliers travaillant en Suisse sont recensés de manière exhaustive selon 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.

¹²⁷ cf. chapitre « Théorie et concepts », partie « La frontière ».

Encart 2 : Les travailleurs frontaliers français en Allemagne

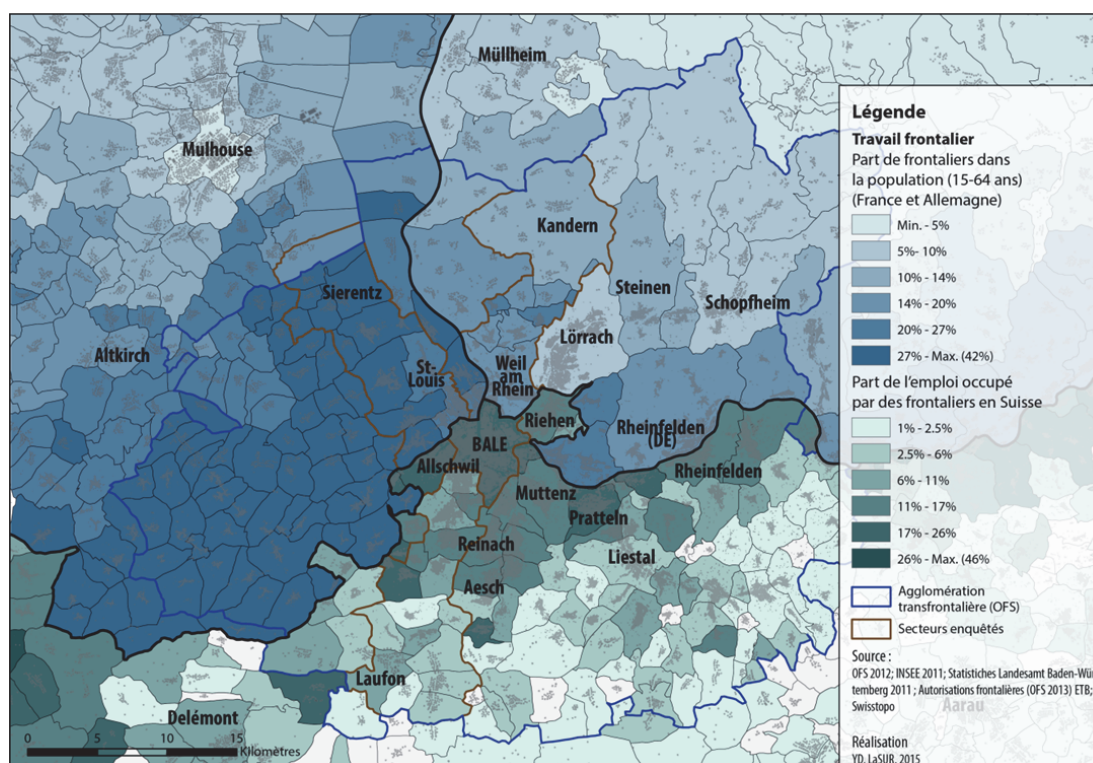
L'analyse des lieux de travail des frontaliers français indique des logiques très différentes en fonction de la proximité avec la Suisse. Dans l'agglomération transfrontalière de Bâle, 87% des frontaliers français sont actifs en Suisse et seulement 13% en Allemagne. La Suisse apparaît ainsi largement 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%). En effet, 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 position, avec respectivement 469 et 441 frontaliers français. Ceci représente 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 16 : Communes allemandes attirant le plus de travailleurs frontaliers français en provenance d'Alsace

	Communes allemandes	Nombre de frontaliers (français)
1	Saarbruck	10474
2	Karlsruhe	3441
3	Kehl	2248
4	Saarlouis	2236
5	Rastatt	2230
6	Wörth am Rhein	1790
7	Baden-Baden	1718
8	Friibourg-en-Brigau	1410
9	Bühl	1213
10	Homburg	1077
...		
20	Weil am Rhein	469
21	Lörrach	441

Dans l'agglomération transfrontalière, le travail frontalier a une grande importance : environ 18% de la population active des parties française et allemande est frontalière. La carte ci-dessous 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 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 de frontaliers est clairement plus élevée qu'en Allemagne. En nombre absolu, ce sont les communes de Saint-Louis (3292), Huningue (1234) et Kembs (905) qui comptent le plus grand nombre de travailleurs frontaliers sur leur territoire. En termes relatifs, cela représente respectivement des parts de 25% de la population active dans la plus grande commune et 27% à Huningue et Kembs. Hors de l'agglomération trinationale, de nombreux frontaliers vivent dans les villes de Mulhouse (1645 soit 2%) et Rixheim (1016 soit 11%). Dans la capitale du Haut-Rhin, seuls 2% des 15-64 ans sont frontaliers.

Carte 10 : Travail frontalier dans l'agglomération transfrontalière de Bâle, 2013



Dans la partie allemande, ce sont Rheinfelden (3412), Weil am Rhein (3377) et Lörrach (2099), 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 Allemagne¹²⁸. 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 ci-dessus, hormis dans certaines communes frontalières comme Grenzach-Wyhlen (1911 frontaliers) et Inzlingen (323 frontaliers) avec 21% de frontaliers dans la population active (15-64 ans). En effet, 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, puisqu'on y dénombre 32 000 frontaliers y travaillant. C'est de loin la commune qui compte le plus de frontaliers ; en effet, Pratteln, Allschwil et Muttenz dénombrent quant à elles respectivement 3100, 2200 et environ 2000 emplois occupés par des frontaliers. Les concentrations les plus fortes de frontaliers par rapport aux emplois occupés par des résidents suisses sont toutefois à trouver dans des petites communes, notamment le long du Rhin ou dans le Jura. Les communes plus importantes, comme Bâle, Pratteln, Allschwil, comptent autour de 20% de frontaliers.

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 du lien en matière de travail frontalier. Par ailleurs, on observe une cassure dans la courbe aux alentours de

¹²⁸ Nous reviendrons sur cette question dans le chapitre : « Ressources et contraintes : quelle marge de manœuvre dans le mode de vie ? ».

20 kilomètres de la frontière suisse : au-delà, la part de frontaliers est clairement plus faible. Cette distance correspond également aux limites de l'agglomération transfrontalières (nouvelle définition de l'OFS), qui se base 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 : à l'ouest de l'agglomération, les Français sont nettement plus présents et à l'est, ce sont les Allemands.

5 TRANSPORTS

L'agglomération transfrontalière de Bâle dispose d'un réseau d'infrastructures de transports important, à la fois en matière de trafic international et de trafic local/régional.

Elle se trouve 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 Bâle est aussi sur 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 à Muttenz, Birsfelden, Kleinhüningen, Hunningue ou encore Weil am Rein. Certaines de ces zones font l'objet d'un projet de requalification urbaine (projet 3Land) coordonné par l'Eurodistrict Trinational de Bâle¹²⁹.

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est une autre composante importante du système de transports de la région. Il est aussi particulier du point de vue de la coopération transfrontalière. En effet, celui-ci 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 France¹³⁰ et l'aéroport est géré par des partenaires suisses et français¹³¹. Au niveau de l'organisation des flux et des bâtiments de l'aéroport, les parties suisse (accessibles depuis une route sans passer de douane depuis la Suisse) et française sont séparées : les fonctions sont doublées à nombreux endroits (restauration, parkings, accueil, etc.) (Beyer 2007)¹³². Dès 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 taxes¹³³. En 2014, la situation s'est à nouveau crispée avec une intervention du gouvernement français au sujet de questions de fiscalité¹³⁴. 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, craignant une

¹²⁹ Site de l'ETB, <http://www.eurodistrictbasel.eu/fr/projets/id-3land.html>, consulté le 09.02.2017.

¹³⁰ La France met à disposition le terrain pour l'aéroport et les voies d'accès, la Suisse assume les frais de la première installation.

¹³¹ Dans le 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 à environ 120 km plus au nord.

¹³² Le statut bi-national impose des solutions particulières dans différentes dimensions. Par exemple, les autorisations de vol relève de la France, alors que le contrôle aérien est assuré par Skyguide (suisse) (Beyer 2007).

¹³³ Hofstetter, Matthieu, 14 juin 2013, Bilan, <http://www.bilan.ch/economie/et-si-la-suisse-annexait-laeroport-de-bale>, consulté le 09.02.2017.

¹³⁴ 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.

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 aux différents ont été trouvées ou sont en passe de l'être ; un accord devrait être signé en 2017. Cet épisode démontre comment les territoires locaux sont tributaires des pouvoirs nationaux et souligne leur dépendance par rapport aux accords-cadres discutés au niveau international (Reitel 2013). Toutefois, l'aéroport binational reste un cas emblématique de la coopération transfrontalière et symbolise l'intensité des relations transfrontalières dans la région.

Au niveau local et régional, le réseau de transports publics est largement développé, surtout sur sa partie suisse. Bâle est souvent, au même titre que Zurich ou Berne, considérée comme un modèle en matière de transports publics (Jemelin et Kaufmann 2008). Elle l'est pour son réseau dense, pour ses liaisons transfrontalières (voir ci-dessous), mais aussi pour son rôle de 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 intègre dès 1987 toute l'offre de transports dans la région (avec les CFF et Car Postal), et dans les années 1990 également certains tronçons transfrontaliers. A Bâle, les BVB gèrent 9 lignes de tram et 13 de bus, les BLT 4 lignes de tram et 19 lignes de bus. A ceci s'ajoute la compagnie nationale de chemins de fers (CFF), avec plusieurs lignes de S-Bahn (RER) et de 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, ainsi que par la ligne de la SNCF Bâle-Mulhouse-(Strasbourg) sur laquelle circule les TER et TGV. Dans la partie allemande, la compagnie Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL) est active à Lörrach, Weil am Rhein, Rheinfelden et 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. La compagnie ferroviaire Deutsche Bahn (DB) gère une ligne régionale et ICE le long de la frontière franco-allemande en direction de Fribourg-en-Brigau et une autre le long de la frontière germano-suisse en direction de Bad Säckingen. Elle s'occupe également de lignes de bus entre différentes localités du sud du Bade-Wurtemberg (Südbadenbus).

Le réseau de transport bâlois est également connu pour ses lignes transfrontalières de trains/RER, bus et depuis 2014 à nouveau de tram. En effet, l'histoire des trams transfrontaliers remonte au début du XX^e siècle. A son apogée en 1932, le réseau bâlois comporte 3 lignes transfrontalières en fonction, en direction de Saint-Louis, Huningue (FR) et Lörrach (DE). Les deux lignes en direction de la France ont 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: Jemelin et Kaufmann 2008), ces expériences transfrontalières dénotent 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; O. J. Martinez 2005). A l'échelle de Bâle, ces lignes témoignent des liens entretenus au niveau économique notamment entre les trois économies à cette période-là déjà et d'une période où l'extension de l'urbanisation bâloise se rapproche fortement des frontières nationales. Les tissus urbains de Bâle fusionnent avec ceux de Saint-Louis et Huningue dès les années 1930 et avec ceux de Lörrach, Weil am Rhein et Grenzach dès les années 1960 (Reitel 2002). Dans les années 1960, ces lignes sont fermées à la fois pour des raisons d'exploitation et de difficultés liées à la présence de la douane. De plus la pression sur les trams à cette époque-là est forte, au profit de la voiture, voire des bus et trolleybus, même si Bâle a réussi à maintenir son réseau de

tram (Jemelin et Kaufmann 2008). Cependant, une ligne de tram (8) du réseau BVB traverse à nouveau (depuis fin 2014) les frontières en direction de Weil am Rhein, et dans les années à venir le tram 3 reliera Saint-Louis en France. Relevons également que le tram 10 Rodersdorf-Bottmingen-Binningen-Bâle-Arlesheim des BLT a un arrêt sur le sol français à Leymen.

A côté du tram transfrontalier, la compagnie française de bus Distribus gère 4 lignes transfrontalières, toutes à destinations du nord de la partie suisse de Bâle. Le réseau allemand de bus comporte trois dessertes transfrontalières à destination de Bâle, Riehen et Allschwil. La carte suivante montre l'extension du réseau de S-Bahn et de trains dans l'agglomération transfrontalière¹³⁵. Si le développement d'une telle infrastructure dans une région transfrontalière est quasiment exceptionnel, Jemelin et Kaufmann (2008) relèvent néanmoins que des référentiels très différents en matière de transports publics sont présents entre les politiciens et planificateurs suisses et leurs collègues allemands et français. Ces différences fondamentales sont à l'origine d'obstacles dans la mise en œuvre de solutions transfrontalières en transports publics, mais s'observent également dans la qualité et la densité des réseaux de transports à l'intérieur des frontières nationales dans les trois parties de l'agglomération (voir ci-dessous). Elles s'illustrent également dans l'absence de lignes de transports publics transfrontalières entre l'Allemagne et la France dans la région. À ce sujet, il existe toutefois une ligne de train entre Mulhouse et Müllheim, mais celle-ci se situe hors de l'agglomération transfrontalière bâloise. Par ailleurs, la cadence est relativement faible sur cette ligne : seuls 6 trains par jour circulent entre Müllheim et Mulhouse, ainsi qu'un train reliant Fribourg-en-Brigau à Mulhouse et un TGV Fribourg-en-Brigau-Mulhouse-(Paris). Pour relier Mulhouse depuis la partie allemande de l'agglomération ou Müllheim/Fribourg-en-Brigau depuis la partie française, le plus court est souvent de passer par Bâle.

Figure 8: Réseau de S-Bahn et de trains dans l'agglomération transfrontalière de Bâle (Source: CFF¹³⁶)



¹³⁵ Pour plus de détails concernant le développement du réseau transfrontalier bâlois et notamment les nombreux obstacles rencontrés : Jemelin et Kaufmann (2008).

¹³⁶ Site des CFF, www.sbb.ch/nordwestschweiz, consulté le 03.02.2017.

En parallèle 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, faisant de cette zone l'un des points de passages les plus importants de Suisse. D'ailleurs, toute l'agglomération souffre d'une surcharge de trafic automobile¹³⁷. Notons encore que pour relier depuis la France le sud de l'agglomération bâloise avec l'autoroute, il est obligatoire de traverser le Rhin par le Dreirosenbrücke pour rejoindre le contournement-est. Il n'existe pour l'heure pas de contournement-ouest de la ville.

Concernant la porosité du réseau routier à travers les frontières, de nombreuses connections 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 point 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 d'utiliser la passerelle piétonne/cycliste entre Huningue et Weil am Rhein. Le pont suivant se trouve à la hauteur de Mulhouse, soit bien 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

Les sections précédentes ont permis de mettre en avant les dynamiques principales ayant cours dans l'agglomération transfrontalière, en termes de population et de logement, d'économie et de travail frontalier, de transports ou encore de coopération transfrontalière. Ces données permettront de mieux comprendre les enjeux soulevés à travers l'analyse des pratiques individuelles (chapitres suivants).

6.1 CHOIX DES ZONES CIBLES

Comme mentionné dans la méthodologie, l'enquête a été menée dans certains secteurs spécifiques de l'agglomération transfrontalière. Le choix des communes et secteurs enquêtés a été effectué à l'aide de plusieurs critères définis ci-dessous.

1) 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) vers trois directions (une par pays).

2) En relation avec le premier critère, mais aussi en lien avec des impératifs statistiques, c'est-à-dire de disposer d'effectifs suffisants par secteur, nous avons découpé les axes en deux, en fonction de la distance à la commune de Bâle. Ceci résulte dans la création de deux secteurs par pays, l'un « suburbain » et « proche » du centre et l'autre « périurbain » et « éloigné ». Pour déterminer les limites extérieures des gradients de l'agglomération transfrontalière, nous avons observé la part de frontaliers dans la population active. En effet, cet indicateur donne un aperçu intéressant, certes partiel, sur les relations transfrontalières entretenues dans l'agglomération. Comme nous l'avons vu ci-dessus, la part de frontalier est clairement plus faible au-delà d'un

¹³⁷ Nous y reviendrons dans les chapitres « Usages et images des modes de transports dans l'agglomération transfrontalière » et « Modes de vie et potentiel de mobilité : les frontières au quotidien ? ».

rayon 20 kilomètres. Il s'agit donc de la limite extérieure retenue. Un deuxième découpage, permettant de distinguer un secteur « proche » et un secteur « éloigné », a été créé à environ 5-7.5 km du centre de Bâle (en suivant les limites communales). Ce découpage correspond environ à la première couronne et à la deuxième couronne de l'agglomération bâloise.

3) Comme nous nous intéressons aux interactions entre les trois pays, nous avons opté pour des secteurs (et communes) situés dans l'ouest de l'agglomération, afin que des interactions potentielles entre les habitants des trois pays soient possibles. En effet, si nous avons choisi des axes/gradient suivant la frontière franco-suisse en direction du Jura ou germano-suisse le long du Rhin en direction de Schaffhouse, les interactions entre les Français et les Allemands n'auraient été potentiellement que très faibles.

4) Afin de disposer d'une certaine diversité dans les communes enquêtées, nous avons fait en sorte de prendre en compte des secteurs avec des communes de taille et de type différents. Ainsi, nous avons veillé à ce qu'au moins plusieurs types de communes (au moins trois, cf. typologie¹³⁸) soient représentés dans chaque pays à travers les communes et secteurs choisis. Toutefois, il nous semble crucial également de choisir des territoires relativement « similaires » entre les trois pays, ce qui nous a amené à ne pas prendre en compte la ville de Lörrach. Il n'y a pas de centralités d'importance similaire dans la partie suisse et française de l'agglomération. Bâle est en effet à un échelon supérieur dans la hiérarchie des villes – la ville de Bâle fait l'objet 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.

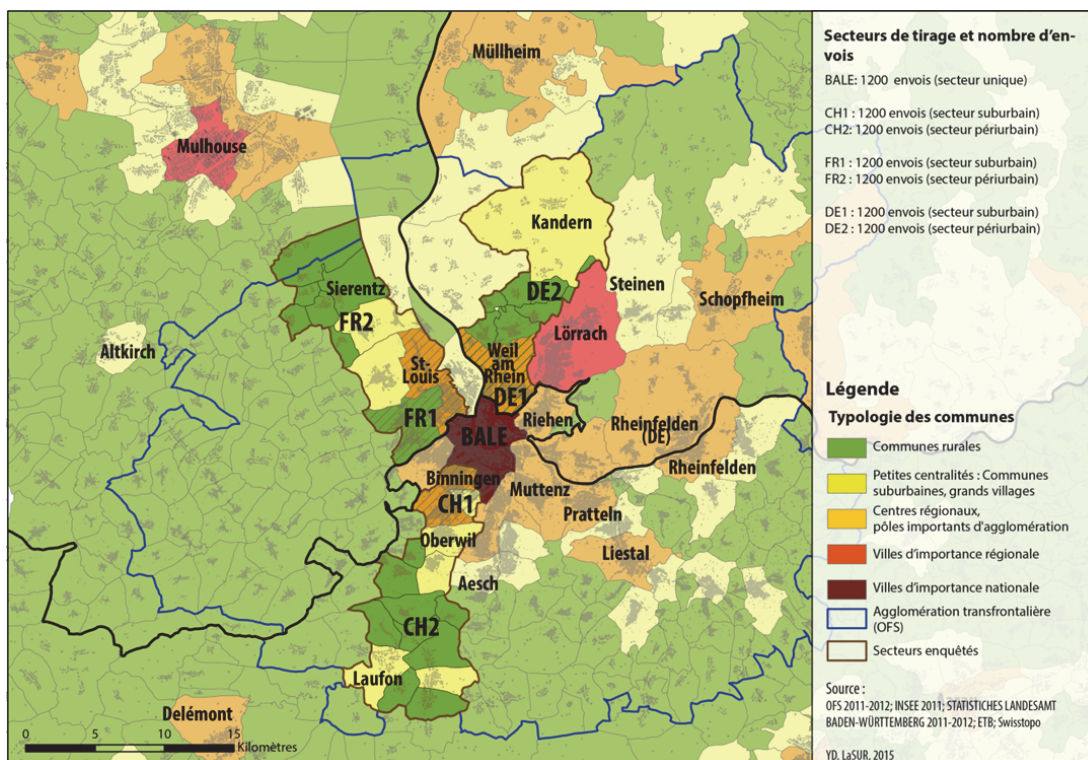
6.2 DESCRIPTION DES SECTEURS

Les critères utilisés ont permis le choix de secteurs composés d'un panel diversifié de communes dans les trois pays. La zone enquêtée couvre ainsi 7 secteurs de l'agglomération.

Parmi les secteurs-cibles, on dénombre 8 communes en Allemagne, dont une seule, Weil am Rhein, dans le secteur urbain en raison de sa superficie importante ; 16 en Suisse, dont 3 dans le secteur (sub)urbain (en plus de la commune de Bâle) ; et 12 en France, dont 3 se trouvent dans le secteur urbain. En tout, ce sont 37 communes qui ont été choisies pour participer à l'enquête. Bien que le nombre de commune par pays diffère, la surface couverte par ces dernières est sensiblement similaire avec 106 km² en France et en Allemagne et 126 km² en Suisse (dont 25 km² rien que pour la commune de Bâle). Notons pour terminer que toutes les communes, sauf celle de Schlierbach en France, font partie de l'agglomération bâloise selon la nouvelle définition de l'ARE : il est utile de préciser ici que la nouvelle définition des agglomérations a été publiée après le choix des communes et secteurs-cibles.

¹³⁸ cf. Annexe V. « Typologie des communes » et section suivante.

Carte 11 : Secteurs enquêtés



Le **secteur « urbain » français** 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 à ce titre diverses fonctions administratives, commerciales et en termes de loisirs. À ce sujet, elle compte sur son territoire trois supermarchés et deux hypermarchés, ce qui en fait un pôle commercial important de la région (derrière Mulhouse)¹³⁹. Les deux autres communes sont nettement plus petites et davantage résidentielles (elles disposent néanmoins de surfaces commerciales). En termes de transports, Saint-Louis se trouve sur la ligne de TER Bâle-Mulhouse et plusieurs lignes de bus passent également sur son territoire, à la fois pour rejoindre la Suisse, mais aussi pour relier les différentes localités de la région. Depuis Héisingue et Hégenheim, il est possible de se rendre en Suisse grâce à une ligne de bus (en direction d'Allschwil), mais aussi à Saint-Louis. Depuis les trois communes, il est possible de rejoindre la Suisse : la desserte transfrontalière y est donc plutôt bonne. Concernant l'accessibilité autoroutière¹⁴⁰, si les habitants de Saint-Louis peuvent facilement y avoir accès en 5 minutes, tel n'est pas le cas pour les habitants de Hégenheim et Héisingue.

¹³⁹ 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 différencient les magasins selon leur taille : seuls les supermarchés (entre 400 et 2500m²) et les hypermarchés (plus de 2500m²) ont été comptabilisés.

¹⁴⁰ Plus précisément, nous avons calculé pour chaque commune (quartier), si elle se trouvait à 5 minutes 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. Cet indicateur de l'accessibilité autoroutière sera notamment également utilisée comme composant de la motilité (cf. chapitre « Modes de vie et potentiel de mobilité : les frontières au quotidien »).

Tableau 17 : Informations sur les secteurs cibles

Communes	Secteur	Nombre de communes	Habitants	Emplois	Supermarchés
Weil am Rhein	DE01	1	28 935	9988	9 supermarchés
Kandern ; Binzen; Eimeldingen; Rümplingen; Wittlingen; Schallbach; Fischingen	DE02	7	17 508	3515	3 supermarchés
Saint-Louis ; Hégenheim, Huningue	FR01	3	25 990	8631	6 supermarchés (dont 2 hypermarchés à Saint-Louis)
Blotzheim; Bartenheim; Sierentz; Schlierbach; Uffheim; Waltenheim; Magstatt-le-Bas; Geispitzen; Brinkheim	FR02	9	14 929	2979	6 supermarchés (dont 1 hypermarché à Sierentz)
Bâle	CH-BALE	1	173 484	171'331	40 supermarchés (dont 2 hypermarchés)
Binningen ; Oberwil ; Bottmingen	CH01	3	31 724	12 009	7 supermarchés
Therwil; Laufen; Ettingen; Breitenbach; Hofstetten-Flüh; Zwingen; Büsserach; Brislach; Witterswil; Wahlen; Dittingen; Blauen; Nenzlingen	CH2	13	37 107	12 530	8 supermarchés

Le profil du **secteur « périurbain » français** 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 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 (selon la typologie), 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 dans le secteur commercial (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 se concentrent uniquement le matin et le soir. Elles ne sont pas non plus reliées directement à la Suisse. D'une manière générale, les transports publics sont largement moins bons dans la partie française : même à Saint-Louis, où la desserte est la meilleure, l'offre est nettement moins importante qu'en Suisse. Par contre, les habitants du secteur périurbain français ont en majorité accès à l'autoroute Bâle-Mulhouse : celle-ci passe à proximité des communes les plus peuplées de ce secteur.

Le **secteur « urbain » allemand** est composé uniquement de la commune de Weil am Rhein. Celle-ci, comme Saint-Louis, peut être considérée comme un centre régional, même si Lörrach, distante de quelques kilomètres seulement, entre davantage en concurrence avec elle. Néanmoins, son offre commerciale est plutôt importante, de même qu'en matière de loisirs¹⁴¹. Après Lörrach, il s'agit du second pôle commercial de la partie allemande. Il compte environ 1400 employés dans le commerce de détail (14.3% des emplois totaux) pour 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 au sud de la commune, dont le centre-ville, sont les mieux desservies. En plus des lignes de bus et de trains desservant la partie allemande, Weil am Rhein est reliée à Bâle avec le tram 8, une ligne de bus transfrontalière, ainsi que 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**, le caractère villageois et résidentiel est marqué dans la plupart des communes. Kandern est un peu plus importante, avec 8000 habitants et plus de 1000 emplois (total de la commune). Il faut préciser que la commune compte 7 localités : hormis le centre, il s'agit de petits villages. Les infrastructures commerciales sont limitées, avec un supermarché et un harddiscounter (*Penny Markt*). Les autres communes du secteur ne disposent, pour la plupart, pas de supermarchés, 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 (25% de l'emploi total). Ce secteur est plutôt mal

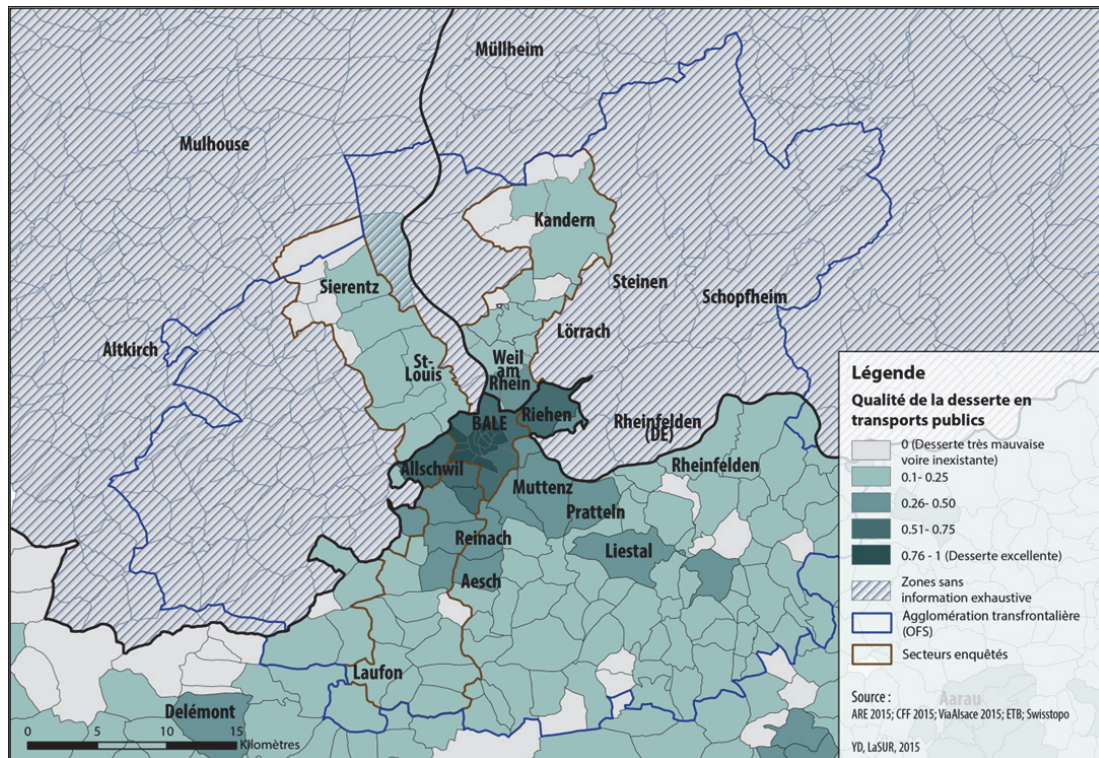
¹⁴¹ cf. chapitre « Mobilité dans l'agglomération : quelles pratiques transfrontalières ? ».

desservi par les transports publics : plusieurs zones de ce secteur n'ont pas ou peu accès à des bus réguliers. Cette zone 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 l'autoroute pour Fribourg-en-Brisgau.

Le **secteur « urbain » suisse** comporte trois communes plutôt importantes en termes d'habitants et intégrées dans le tissu urbain bâlois. En revanche, le ratio emploi-habitant n'est pas des plus élevés, il s'agit de communes plutôt résidentielles, bien que relativement denses. Elles ne sont pas pour autant dépourvues de services : Binningen compte trois supermarchés, de même qu'Oberwil. Dans cette dernière, 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 de leur seul accès direct à un des pays voisins, sauf pour une partie des habitants du nord de Binningen résidant à proximité de la ligne de tram 8 (qui se rend à Weil am Rhein). La desserte à Binningen et Bottmingen est particulièrement bonne : ces deux communes se classent dans la deuxième catégorie la meilleure, juste après les quartiers centraux de Bâle. En revanche, les entrées d'autoroutes sont situées à plus de 5 minutes de route.

Le **secteur « périurbain » suisse** présente un profil un peu plus urbain qu'en Allemagne et en France, avec Therwil qui compte près de 10 000 habitants, et est reliée au réseau de tram bâlois ou encore Laufon, avec 5300 habitants, mais près de 4000 emplois. Cette dernière est située sur la ligne d'Intercity entre Bâle et Delémont-Bienne-Lausanne, en plus du S-Bahn, ce qui la rend très accessible. D'autres communes sont clairement plus rurales comme Wahlen ou Nenzlingen. Concernant l'offre commerciale, des supermarchés sont présents à Laufon, Breitenbach, Therwil et Ettingen ; dans les autres communes, l'offre est nettement plus limitée. Relevons d'ailleurs, comme dans le secteur urbain suisse, qu'il n'y a aucun hypermarché dans le secteur périurbain. En termes de transports publics, Therwil et Ettingen, les plus proches de Bâle sont reliées par le tram 10 et disposent de la meilleure desserte dans le secteur. Cependant, dans quasiment l'ensemble des communes, une offre existe avec le S-Bahn (S3) qui s'arrête à Laufon ou à travers d'autres lignes de bus. Comme dans le secteur « urbain », aucune entrée d'autoroute ne se trouve à moins de 5 minutes.

Carte 12 : Qualité de la desserte en transports publics



Bâle, le secteur central de l'agglomération, accueille le plus d'habitants, le plus d'emplois, est le mieux desservi, etc. Certaines différences peuvent néanmoins être distinguées entre les quartiers : les quartiers les plus grands et les plus peuplés ne sont pas nécessairement les quartiers les plus centraux ou les plus emblématiques de la ville. St. 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 St. Alban (24 000 emplois). Le quartier de Gundeldingen, derrière la gare centrale, compte plus de 20 000 emplois, de même que celui de St. Johann, où se trouve le campus Novartis, qui compte 16 000 emplois, ce qui est loin d'être négligeable. À propos de l'infrastructure commerciale, si des supermarchés se trouvent dans quasiment tous les quartiers bâlois (hormis Bruderholz et Wettstein), on trouve des hypermarchés seulement à St. Alban (*Parc Saint-Jacques*), à Gundeldingen et à Kleinhüningen se situe un des plus grands centres commerciaux de la région transfrontalière (*Stückli*). Toutefois, le cœur de l'activité commerciale se trouve dans l'épicentre bâlois des deux côtés du Rhin : du côté de Grossbasel, 26% des emplois sont d'ailleurs dans 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, dans l'ensemble, tous les quartiers bâlois ont une offre à disposition nettement plus importante que ce 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, trams ou train transfrontalières, en direction soit de l'Allemagne, soit de la France. Quant aux transports motorisés individuels, un accès à l'autoroute en 5 minutes n'est pas possible depuis tous les quartiers, à savoir dans l'épicentre bâlois et à

l'ouest de la ville : la ville, comme nous le verrons par la suite¹⁴², souffre de gros problème de congestion.

6.3 DU TERRITOIRE AU LOGEMENT : UNE PREMIÈRE ANALYSE DES DONNÉES DE L'ENQUÊTE QUANTITATIVE

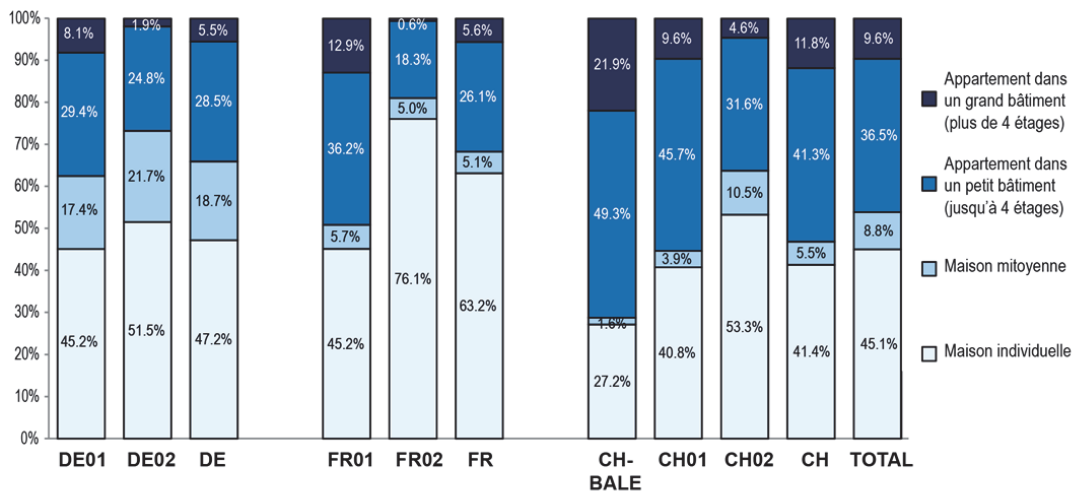
En complément aux éléments présentés jusqu'à présent sur les secteurs choisis, nous souhaitons approfondir les questions relatives au cadre de vie et plus précisément au logement, à l'aide des données issues de notre enquête. Dans quel type de logement habitent les personnes enquêtées ? Ont-ils des jardins ou des balcons ? Ces éléments sont clés dans la compréhension des modes de vie, notamment dans la spatialité des activités du temps libre, puisque les cadres de vie sont à même de les influencer (Munafò 2015). Par exemple, l'« effet barbecue » décrit et discuté dans la thèse de Munafò, voudrait que les habitants de la périphérie soient plus enclins à rester chez eux durant leur temps libre, en profitant de leur jardin et de leur maison, alors que les habitants de la ville, eux chercheraient à s'en évader, produisant par la même occasion de nombreuses mobilités (sources de pollution).

Dans l'enquête réalisée, les habitants de l'agglomération trinationale de Bâle habitent davantage dans des maisons individuelles ou mitoyennes (53.9%) qu'en appartement (46.1%). Derrière ces résultats se trouvent bien entendu des différences entre les pays, mais aussi et peut-être surtout entre les secteurs. La part des personnes habitant dans des appartements est similaire en France et Allemagne autour de 26-28%, alors qu'en Suisse, elle s'élève à 53.6%. Ces tendances reflètent bien les fortes différences entre les territoires français et allemand, moins denses, plus ruraux — même à Weil am Rhein et à Saint-Louis, on trouve de nombreuses petites maisons individuelles ou mitoyennes — et la Suisse davantage urbaine. Une spécificité allemande est à relever dans l'agencement du territoire et la construction de logement : la part de maisons mitoyennes ou « Reihenhäuser » [maisons en bande] (18%) y est largement plus élevée qu'ailleurs (env. 5% en France et en Suisse).

C'est à Bâle que la part de personnes habitant dans des maisons individuelles ou mitoyennes est la plus faible : 29% des Bâlois vivent dans une telle maison. Les quartiers du Bruderholz, un des quartiers « huppés » de la ville, certaines parties de Bachletten, de St. Alban ou de Wettstein accueillent des maisons individuelles ou mitoyennes. Mais la majorité des Bâlois vivent surtout dans des appartements (71%), et plus précisément dans des immeubles de moins de 4 étages pour la plupart. De tels bâtiments sont la règle dans la majorité des quartiers, hormis par exemple celui de Bruderholz largement marqué par la présence des villas.

¹⁴² cf. chapitre « Usage et image des modes de transports dans l'agglomération transfrontalière ».

Figure 9 : Type de logement, par secteur de résidence



Effectifs: 1561 ; Différences entre pays : $\chi^2=109.34$, $V=.19$, $\text{Sig}=.000$; Différences entre secteurs: $\chi^2=249.78$, $V=.23$, $\text{Sig}=.000$

S'agissant des autres secteurs suisses, dans la proche couronne, la majorité des individus habitent également dans des appartements (56%), mais la part de maisons individuelles (et mitoyennes) augmente. Dans le secteur « périurbain », la part des résidents de maisons individuelles dépasse celle des habitants d'appartements avec 64%. Dans ce secteur, les habitants d'appartements se localisent davantage à proximité de la ville de Bâle, soit dans les communes de Therwil, Ettingen ou encore Laufon, qui offrent un caractère plus urbain.

En Allemagne, même à Weil am Rhein, le secteur « urbain », la part des habitants d'appartements se limite à 37%. Dans le secteur « périurbain », elle n'est que de 27%. En effet, Weil am Rhein est composé de plusieurs localités : hormis le centre et Friedlingen, elles sont nettement moins denses et les maisons mitoyennes ou « en bande » y sont très courantes. En revanche dans le secteur urbain français, la part d'habitants vivant dans un appartement est plus importante. En effet, même si Saint-Louis dispose de plusieurs quartiers avec des maisons, des zones avec des immeubles s'y trouvent également. En effet, 13% des habitants du secteur habitent dans des immeubles de plus de quatre étages, souvent des barres d'immeubles formant un ensemble (« cité »), comme dans le quartier de la gare ou encore à l'ouest de l'autoroute (rue Charles Péguy). Notons que ces ensembles d'immeubles ne sont pas tous situés au centre de Saint-Louis, mais pour certains plutôt dans les franges de la ville. Dans le secteur « périurbain » français, plus de 8 personnes sur 10 habitent en maison individuelle, c'est la zone dans laquelle ce type de logement est le plus répandu. Les individus qui habitent en appartement se situent principalement à Blotzheim et Bartenheim, les deux communes les plus grandes du secteur « périurbain » français.

La présence d'un jardin ou d'un balcon peut aussi avoir une influence sur le mode de vie. Les personnes vivant dans un logement agrémenté d'un espace extérieur pourraient avoir tendance à plus rester chez elles pour leurs loisirs, dans la mesure où leur logement leur permet d'avoir accès au soleil, à l'air frais, etc., et à diverses activités potentielles prenant place dans un jardin, comme le jardinage, les jeux d'enfants, une piscine, etc. Pour certains individus rencontrés, comme pour Nicole, Laurent et Karim, le jardinage est une des composantes importantes de leur quotidien. C'est logiquement à Bâle (39%), suivis des secteurs « urbains » français (53%) et suisse (62%) que le moins de personnes disposent d'un jardin. Dans les autres secteurs et surtout dans les secteurs « périurbains » français (81%) et allemand (75%), les jardins sont très répandus. À propos du balcon/terrasse, peu de différences s'observent par secteur : environ 80% des personnes enquêtées ont un balcon/terrasse dans leur logement.

Finalement, qu'en est-il du taux de propriétaire ? Un peu plus de la moitié des habitants de l'agglomération sont propriétaires de leur logement. Cependant, ce taux est très différent d'un pays à l'autre ; en effet, la Suisse est connue pour avoir un taux de locataire très élevé : selon l'OFS, le taux de locataire à Bâle-Ville s'élève à 73% et à Bâle-Campagne 48% (moyenne suisse : 56%)¹⁴³. En France (surtout) et en Allemagne, la part de propriétaire est plus élevée¹⁴⁴. Dans notre enquête, la part de propriétaire se monte à 71% en Allemagne, 75% en France et 47.3% en Suisse, ce qui correspond aux tendances nationales. La part des propriétaires s'élève à environ 70% dans les deux secteurs allemands et dans le secteur urbain français ; dans le secteur « périurbain » français, elle s'élève à 80%. Cette différence renvoie, entre autres, à la part plus importante de population moins aisée vivant à Saint-Louis. En Suisse, c'est surtout à Bâle que la part de propriétaire est la plus faible (environ 25%). Dans les deux autres secteurs suisses, la part de propriétaire est autour des 55-60%, soit un peu en deçà des valeurs allemandes et françaises.

6.4 DES SECTEURS-CIBLES REPRÉSENTATIFS DE L'AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE ?

En conclusion de ce chapitre présentant l'agglomération transfrontalière de Bâle et les secteurs de l'étude, il est légitime de se demander si ces derniers sont représentatifs de l'agglomération dans son ensemble ou serait-il plus judicieux de ne parler que des secteurs en question ? Pour répondre à cette interrogation, nous avons évalué les différences et similitudes entre les secteurs-cibles et le reste de l'agglomération.

Concernant 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 avec des fonctions de pôles secondaires, présentent des caractéristiques similaires en termes de densité ou de population à Allschwil, Riehen ou 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 celui-ci se 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 en 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 3-4 km à vol d'oiseau) et facile d'accès depuis les communes les plus urbaines des deux secteurs. Lorsque l'on compare les pratiques de mobilité des habitants des communes choisies avec le reste de l'agglomération, elles sont dans l'ensemble similaires et la plupart des différences sont non-significatives¹⁴⁵.

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, une partie des communes choisies sont tendanciellement 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

¹⁴³ Logements occupés selon le statut d'occupation et taux de logements occupés par leur propriétaire, par canton (2013) http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/09/03/blank/key/bewohnertypen/nach_region.html, consulté le 04.02.2017.

¹⁴⁴ EUROSTAT, Statistiques sur le logement, http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Housing_statistics/fr, consulté le 04.02.2017.

¹⁴⁵ MRMT 2010, OFS-ARE, traitements personnels.

similaires à celle du reste de la partie française : en effet, on trouve dans le reste de l'agglomération des localités ayant des statuts de petit centre (notamment en termes commerciaux) comme autour de Ferrette ou Kembs. Les parts de travailleurs frontaliers sont aussi identiques. Relevons toutefois qu'avec la nouvelle définition de l'agglomération (sortie en fin 2014, donc après le choix des secteurs), la composante rurale de la partie française s'est encore davantage affirmée avec l'intégration dans le périmètre de nombreuses petites communes 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 concernant leur usage moins important de la voiture¹⁴⁶. Ceci fait écho au poids des communes rurales non prises en compte dans les secteurs-cibles français.

Finalement, 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 (cf. critères de sélection). Certes, les habitants de Lörrach ont des comportements légèrement différents en matière de localisation d'emploi (moins de pendulaires) ou de mobilité quotidienne (ils utilisent plus 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 a des traits communs avec Rheinfelden, commune qui a à peu près la même la 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 desservie 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 susmentionnés concernant la non-prise de compte de Lörrach¹⁴⁷.

Ainsi, dans l'ensemble, nous pouvons raisonnablement affirmer que les secteurs-cibles sont représentatifs de l'agglomération, qu'il s'agisse de fonctions urbaines, d'infrastructures ou de comportements de mobilité. Un point néanmoins est relativement différent, à savoir la localisation des secteurs dans l'ouest de l'agglomération pour rendre possible l'observation d'interaction entre la France et la Suisse. En effet, dans l'est de l'agglomération trinationale (vers Rheinfelden par exemple), les interactions avec la France sont probablement très limitées. Faire ce choix n'implique pas nécessairement une surestimation des comportements transfrontaliers. D'une part, les relations avec la France sont plutôt limitées¹⁴⁸, d'autre part, il est probable que dans l'est de l'agglomération, une partie des interactions franco-suisse ou franco-allemandes se voient être substituées par des relations germano-suisse uniquement. 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 très peu différentes, si d'autres secteurs-cibles avaient été choisis ou si l'enquête avait porté sur l'ensemble de l'agglomération.

¹⁴⁶ EMD France 2009, ETB, traitements personnels.

¹⁴⁷ EMD Allemagne, 2009, ETB, traitements personnels.

¹⁴⁸ cf. chapitre « Mobilité dans l'agglomération : quelles pratiques transfrontalières ? ».

**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 sont des éléments qui ont 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 ou de mettre en place certains projets plus facilement ou au contraire les limitent, voire en suscitent d'autres. Nous ne reviendrons pas ici sur les débats théoriques à propos de la liberté qu'ont les individus à se défaire de ces attributs, ceux-ci étant présentés dans la partie théorique. Ces caractéristiques sont avant tout utilisées dans le but de comprendre la spatialité des modes de vie des habitants de la région. Les modes de vie sont à mettre en regard avec les ressources et les contraintes individuelles, ainsi que celles renvoyant aux « prises » que les territoires offrent aux individus. Le potentiel du territoire - soit les aménités, les ambiances qu'il offre, les lois et législations qui limitent ou favorisent les pratiques, etc. - a quant à lui déjà été décrit lors de la présentation du contexte général.

Les éléments présentés ici nous serviront à mieux comprendre la mobilité quotidienne, les attitudes ou encore les relations sociales qu'entretiennent les habitants de l'agglomération trinationale de Bâle. Ils serviront également à présenter l'échantillon de notre enquête quantitative. Finalement, nous nous pencherons dans ce chapitre sur le travail frontalier, un des aspects particulièrement importants des relations transfrontalières, qui a une large influence 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 a priori pas représenter dans notre société (et dans la région bâloise) une limitation des potentiels dans la conduite de la vie quotidienne ou un avantage incommensurable. Certaines différences de genre perdurent toutefois dans le potentiel de mobilité ou dans les modes de vie ; des effets de genre s'observent encore et toujours dans les pratiques de mobilité (Hanson 2010). De même, les questions liées à l'organisation familiale, et plus particulièrement à la conciliation entre la vie familiale (notamment la garde des enfants) et la vie professionnelle, restent teintées de différences en matière de genre. Les femmes sont plus nombreuses à travailler à temps partiel ou à renoncer à avoir une activité professionnelle pour s'occuper des enfants¹⁴⁹. Ces tendances illustrent largement la persistance de ces modèles familiaux genrés, malgré la plus grande participation des femmes et des mères sur le marché du travail¹⁵⁰. Dans notre échantillon, la répartition homme-femme montre une légère surreprésentation des femmes dans la région (51.9%), ce qui se retrouve dans les trois pays.

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

¹⁴⁹ Selon l'OFS, alors que 85.3% des pères (dont le plus petit enfant est âgé de 0 à 6 ans) travaillent à temps complet, seuls 13.7% des mères sont dans cette situation et 27.3% d'entre elles ne travaillent pas du tout (contre un pourcentage minime chez les pères).

¹⁵⁰ 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.

différents entre générations : une personne de 30 ans aujourd'hui n'aura pas nécessairement le même comportement qu'une personne de 30 ans en 1950. La sensibilité écologique est par exemple liée à un effet de génération et non pas au fait que l'on devient moins « écologique » avec l'âge¹⁵¹. Cette idée de génération a une signification particulière dans la région : en Allemagne et en France, les plus âgés ont connu la Deuxième Guerre mondiale et pour eux, l'idée d'un territoire transfrontalier ne coule pas nécessairement de source. 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 correspondent à certaines étapes de la vie et s'observent souvent à travers l'âge, même si tous les individus n'ont pas les mêmes envies aux mêmes âges (Lanzendorf 2003, 2010). La mobilité résidentielle et les aspirations en termes de logement sont largement influencées par l'âge et le parcours de vie (Rérat et al. 2011). Concernant l'échantillon, 35.4% des enquêtés ont entre 25 et 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 les plus âgés sous-représentés. Par sa configuration plus rurale, la partie française offre de nombreuses possibilités de devenir propriétaire d'une maison individuelle à proximité directe de Bâle, ce qui est attractif pour les familles.

1.2 REVENU ET FORMATION

La formation et le revenu ont une grande importance dans la compréhension des modes de vie, au même titre que l'âge et le genre. Avoir plus ou moins d'argent, avoir une bonne formation ou non peut conditionner en partie les pratiques des individus : chaque individu dispose d'une certaine marge de manœuvre pour agencer sa vie quotidienne comme il l'entend. Certes, les possibilités sont probablement moins larges quand les revenus ou la formation sont plus faibles, mais avec certains sacrifices, arrangements, ruses, etc. il est possible de se détacher de ces contraintes. Un grand potentiel de mobilité et/ou dans le cas spécifique bâlois, la recherche d'opportunités à l'échelle transfrontalière peuvent représenter des manières pour transcender ces contraintes individuelles.

Analyser les modes de vie à travers le niveau de formation renvoie indirectement aux travaux de Bourdieu, sur les capitaux, et plus précisément le capital culturel, bien que le « diplôme » ne constitue que l'une de ces dimensions (Coulangeon 2010)¹⁵². Les personnes avec le plus bas niveau, c'est-à-dire sans formation post-obligatoire, ne représentent que 6.3% de l'échantillon¹⁵³. Ils sont 10.1% en Allemagne, 6.8% en France et 4.8% en Suisse. Davantage d'individus ont 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. Finalement, 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. En raison de la nature transfrontalière de l'agglomération bâloise et des différences de niveaux de prix dans les trois pays, disposer d'un revenu de 4000 francs/euros ne signifie pas la même chose si l'on habite en France, en Allemagne ou en Suisse. Pour cela, nous avons créé un indicateur de revenu corrigé en fonction

¹⁵¹ En matière de mobilité, on observe que la voiture n'a plus nécessairement le même statut chez les jeunes d'aujourd'hui et que les impacts négatifs de la voiture sont davantage pris en compte.

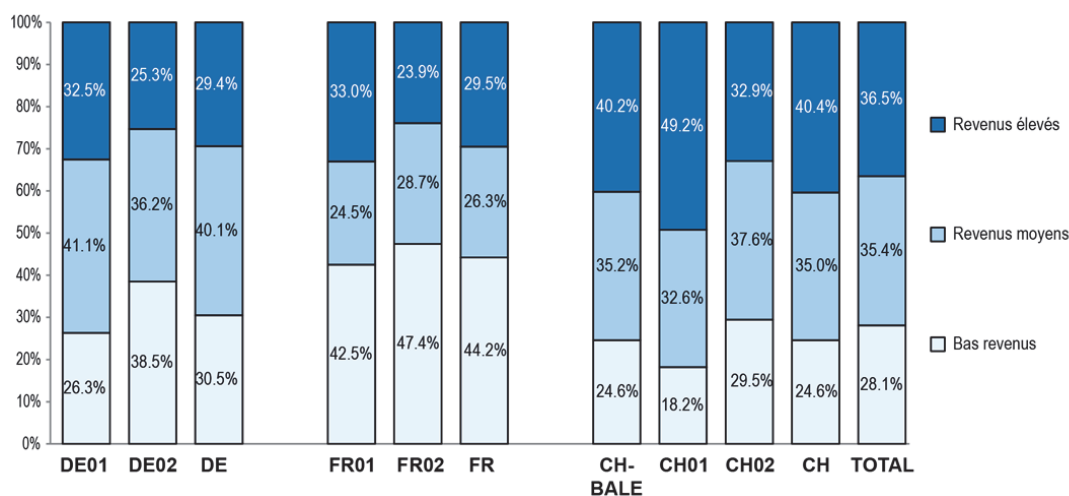
¹⁵² Le capital culturel est constitué de trois dimensions : d'une part, le capital culturel objectivé, soit la possession de biens culturels (livres, œuvres d'art, etc.), le capital institutionnalisé, soit les diplômes et les formations, et finalement le capital culturel incorporé, qui renvoie davantage aux savoir-faire, aux savoir-être et aux "manières de faire" (Coulangeon 2010).

¹⁵³ Dans le chapitre méthodologique se trouve plus d'informations sur la construction des trois niveaux de formation et leur traduction dans les systèmes nationaux français, suisse et allemand.

du coût de la vie dans le pays de domicile¹⁵⁴. Rappelons également que l'indicateur utilisé mesure l'ensemble des revenus du ménage et qu'il est corrigé en fonction de la composition du ménage, c'est-à-dire de la présence d'autres membres adultes, qu'il s'agisse d'un(e) conjoint(e) ou d'enfant(s) de plus de 14 ans, ainsi que d'enfant(s) de moins de 14 ans. En effet, disposer d'un revenu de 8000 francs ou euros ouvre des possibilités différentes s'il est à disposition d'une seule personne ou de toute une famille. À l'échelle de l'agglomération trinationale, 36.5% des individus se trouvent dans la catégorie supérieure¹⁵⁵. Les Suisses sont surreprésentés parmi la classe la plus haute (40.4%) : même en tenant en compte des différences nationales en matière de coût de la vie, les revenus restent plus haut sur le territoire helvétique. En Allemagne et en France, 29.5% de l'échantillon se situe dans cette catégorie. S'agissant des bas salaires, ils se localisent proportionnellement plus en France (44.2%).

Au niveau territorial, certaines zones apparaissent plus aisées que d'autres. Dans les secteurs urbains ou suburbains, la part des revenus élevés est plus importante, alors que dans les secteurs périurbains ce sont plutôt les personnes avec de faibles revenus qui sont le 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, Bottmingen et Oberwil, faisant de ce secteur le plus « privilégié » de l'agglomération, avec près de la moitié des individus disposant de revenus élevés. Ces communes sont également parmi les plus chères pour le logement dans l'agglomération¹⁵⁶.

Figure 10 : Revenus par secteur et par pays de résidence



Effectifs: 1618; Différences entre pays : $\chi^2=39.69$, $V_r=.111$, $\text{Sig}=.000$; Différences entre secteur: $\chi^2=70.81$, $V_r=.149$, $\text{Sig}=.000$

Deux aspects complémentaires des budgets des ménages ont été traités : la satisfaction financière et l'argent disponible à la fin du mois après avoir payé l'ensemble des factures. Concernant ce premier élément, un peu plus d'un tiers de la population de l'agglomération trinationale de Bâle est très satisfaite de sa situation financière et 54.6% en est plutôt satisfaite. Un peu plus d'une personne sur 10 se dit au contraire insatisfaite. D'une manière générale, c'est en Suisse que les individus sont les plus satisfaits, suivi de l'Allemagne et de la France. Ces tendances renvoient en grande partie à la distribution des revenus entre les trois pays avec en

¹⁵⁴ Sa construction est détaillée dans le chapitre méthodologique.

¹⁵⁵ Pour rappel, les individus ont été catégorisés en trois parts égales (revenus faibles, moyens et forts), lors d'une opération où les trois pays avaient artificiellement la même population afin de ne pas biaiser les résultats en raison de la taille de la population. C'est pourquoi dans les résultats présentés, les proportions s'éloignent de la parité entre les trois classes.

¹⁵⁶ cf. chapitre « L'agglomération transfrontalière de Bâle : analyse contextuelle ».

Suisse les plus hauts revenus, suivi de l'Allemagne et de la France. Si le lien entre revenus et satisfaction existe¹⁵⁷, d'autres éléments entrent en compte. En effet, 20% des personnes avec de bas revenus se disent très satisfaites et 4.6% des personnes avec les revenus les plus élevés ne le sont pas. En effet, pour certains, il est possible de s'en sortir avec peu d'argent, en ayant un train de vie modeste par exemple ou en connaissant les potentiels d'économie sur les achats quotidiens, les assurances ou encore la mobilité. Dans le cas bâlois, faire ses courses ou acheter certains produits spécifiques de l'autre côté de la frontière peut représenter des potentiels d'économie non négligeables.

Tableau 18 : Satisfaction financière et argent disponible à la fin du mois, selon le pays de résidence

	Allemands	Français	Suisses	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%	100%	100%	100%
Effectifs : 1553, $\chi^2=18.1$, 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%	100%	100%	100%
Effectifs : 1509, $\chi^2=25.4$, V.= .13, Sig.=.000,				

S'agissant 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. À ce sujet, si les bas revenus en Suisse et en Allemagne sont environ 44% à s'en sortir plutôt bien, en France, près de 75% d'entre eux déclarent n'avoir que peu, voire pas du tout d'argent restant après avoir payé toutes les factures du mois. 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 les impacts qu'il peut avoir sur les conditions de vie des individus en France et en Allemagne, tant positivement - c'est-à-dire qu'il permet de gagner plus d'argent - que négativement - en tant que catalyseur de disparités sociales importantes entre les individus - seront traités dans les sections et chapitres à venir.

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

L'activité professionnelle, les implications financières, temporelles, sociales ou encore spatiales que celle-ci engendre sont au cœur des modes de vie et de leur spatialité. À la fois ressource, dans la mesure où elle procure aux individus et à leurs ménages des revenus, contrainte, car elle demande une implication temporelle importante (temps de travail et de déplacement), et pratique spatiale quotidienne, l'activité professionnelle occupe une place particulière dans cette recherche. Nous traiterons ainsi à la fois des questions relatives à l'emploi en soi (taux d'occupation, flexibilité, stabilité, etc.), mais aussi du lien entre le travail et la gestion du quotidien à l'intérieur du ménage ou encore des questions financières.

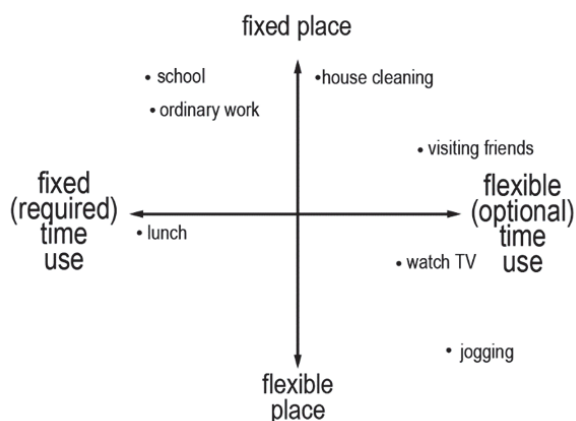
2.1 L'EMPLOI

Au-delà des éléments financiers, l'emprise horaire que peut représenter l'activité professionnelle, à laquelle s'ajoutent les déplacements, sont déterminants dans les modes de vie. La *time-*

¹⁵⁷ 22.6% de la variance expliquée.

geography, comme son nom l'indique, s'est penchée sur l'importance du temps dans les activités humaines (Hägerstrand 1975). Vilhelmson (1999) catégorise ces activités de la vie quotidienne en fonction de leur fixité et flexibilité à la fois dans l'espace et dans le temps. Le travail, en général, est une activité qui est traditionnellement liée à un lieu particulier - c'est-à-dire l'entreprise, le bureau, le poste de travail - et à des horaires particuliers¹⁵⁸. En revanche, regarder la télévision chez soi ou faire du sport sont des activités qui peuvent être entreprises quand on le souhaite, en plus d'être optionnelles. Les systèmes de mobilité peuvent être pensés de la même manière : un service de bus ou de train dessert certains points dans l'espace à des horaires bien précis ; la voiture en revanche, permet plus de flexibilité à la fois spatialement et temporellement (Urry 2007a). Il est ainsi fondamental d'avoir la possibilité de s'accorder à ces services et à ces activités. Ainsi, plus on dispose de flexibilité, plus la marge de manœuvre dans le déploiement des modes de vie est élevée, dans la mesure où l'on peut plus facilement réaliser les activités où on le souhaite et quand on le souhaite.

Figure 11 : Classification des activités du quotidien selon leur fixité spatiale et temporelle : Vilhelmson (1999, 181)



Dans l'enquête quantitative, deux tiers de la population a 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 composé en grande partie de retraités (28.3%), ainsi que d'hommes ou femmes au foyer, de personnes à la recherche d'un emploi ou en formation (catégorie « autres » : 6.4%)¹⁵⁹.

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. Avoir un 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 (enfants par ex.), 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 à être largement influencés par les questions de genre. En effet, tant parmi les personnes non-actives que parmi les personnes

¹⁵⁸ Les changements progressifs relatifs à la flexibilité des horaires de travail ou au développement du travail à distance contribuent à faire évoluer la fixité de l'activité professionnelle, même si celle-ci reste largement fixée dans l'espace et le temps.

¹⁵⁹ La faible part de ces trois types d'occupation nous a incité à les regrouper dans la catégorie « Autres ». Par ailleurs pour la plupart des analyses, ces derniers forment avec les retraités/rentiers la catégorie des non-actifs.

travaillant moins de 40 heures par semaine, les femmes sont largement représentées. Ce constat s'observe dans les trois pays : c'est en France que les différences de genre sont les moins fortes : 63% d'entre elles sont actives et un tiers travaillent plus de 40 heures par semaine. En Suisse, on compte 58% d'actives et en Allemagne 55%. Dans ces deux derniers pays, les femmes qui travaillent sont davantage à temps partiel. Il apparaît d'une manière générale que la structure du marché du travail et des salaires en France (plus bas) incitent les femmes à davantage prendre part à la vie active¹⁶⁰.

Disposer d'horaires plus ou moins flexibles ouvre ou, au contraire, limite les possibilités d'agencement de la vie quotidienne. Choisir le moment où l'on commence et où l'on finit de travailler de manière entièrement libre ou selon des conditions fixées par l'employeur, peut permettre de faciliter la vie quotidienne à plusieurs égards. Certains services (banque, administrations, crèches), en raison de leurs horaires d'ouverture, sont difficiles d'accès pour les personnes qui travaillent à plein-temps et avec peu de flexibilité. Diverses réflexions autour de la prolongation des horaires d'ouverture sont faites pour s'adapter à la temporalité des modes de vie actuels. Toutefois, l'accès à ces services reste trop souvent pensé en termes d'accès physique, c'est-à-dire de transport, et non pas en termes d'accès temporel, ce qui résulte souvent en des horaires trop contraignants (Neutens 2010). Ce questionnaire touche également le secteur privé, notamment à travers les heures d'ouvertures des magasins¹⁶¹.

Avoir des horaires flexibles permet plus d'optimisation dans 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, sont des possibilités qui s'offrent à ceux dont les horaires sont flexibles. En lien avec les réflexions sur le *mobility pricing*¹⁶², soit l'adaptation des prix des transports en fonction de la demande, avoir des horaires adaptables pourrait représenter à ce sujet une large plus-value financière si de tels systèmes sont mis en place. Plus largement, la question de l'accès temporel, qui combine à la fois les horaires des services et des activités avec les possibilités des transports, est souvent pensée par rapport au travail, aux écoles et autres services et équipements publics, mais pas forcément aux équipements commerciaux privés ni aux liens familiaux et aux relations sociales de la vie quotidienne (Urry 2007a). En effet, les contraintes temporelles imposées par les services de transport notamment influencent la possibilité d'avoir une vie sociale dense¹⁶³ : 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 les déplacements domicile-travail (heures de pointe).

Dans l'enquête quantitative, deux tiers des travailleurs ont la possibilité d'adapter leurs horaires. Même si pour la plupart d'entre eux, il s'agit d'une petite marge (par exemple, l'arrivée sur le poste de travail est possible entre 7h et 9h du matin), cette organisation du travail permet déjà certaines adaptations rendant les trajets plus agréables et en donnant la possibilité d'insérer d'autres trajets (par ex. l'accompagnement d'enfants) avant ou après le travail, voire à midi. Pour environ 21% de l'échantillon, la flexibilité est totale.

Le deuxième aspect enquêté concerne la possibilité de télétravailler. Cette forme de travail consiste à travailler depuis chez soi, voire depuis un lieu tiers, tel qu'un espace de coworking, un

¹⁶⁰ Une partie de ce résultat est probablement portée par le travail frontalier : les travailleurs et travailleuses frontaliers ont en effet davantage tendance à travailler plus de 40 heures par semaine, comme nous le verrons dans la partie suivante.

¹⁶¹ En Suisse, les citoyens sont régulièrement amenés à voter sur cette question et sont plus restrictifs sur cet aspect-là que leurs voisins européens. Drompt, Laura, Le Courrier, 26.02.2016, http://www.lecourrier.ch/136836/extension_des_horaires_combattue, consulté le 25.09.2016.

¹⁶² DETEC (Confédération suisse), <https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home/transports/mobility-pricing.html>, consulté le 25.09.2016.

¹⁶³ Dans certaines villes, des initiatives sont mises en place pour offrir une meilleure accessibilité temporelle aux habitants dans une optique large, incluant les services publics, mais aussi les commerces, l'accès (sûr) aux espaces publics et les services. Boulin Jean Yves, Les temps de la ville (2003), <http://www.revue-projet.com/articles/2003-1-les-temps-de-la-ville/>, consulté le 09.11.2016.

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). Le télétravail évite de devoir se rendre quotidiennement sur le lieu de travail et offre 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 potentiels dans la 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 l'enquête quantitative, si les horaires plus ou moins flexibles sont une réalité pour la majorité des actifs, « seuls » 37% des actifs ont la possibilité de télétravailler. C'est parmi les actifs suisses que cette possibilité est la plus souvent offerte¹⁶⁴.

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 (A. Spellerberg 1996). La conciliation de la vie familiale et de la vie professionnelle est particulièrement déterminante dans le quotidien des ménages avec enfant(s). En effet, il est souvent nécessaire d'organiser leur garde d'une manière ou d'une autre - crèches, « mamans de jour », grands-parents, etc. -, puisque garder ses enfants soi-même n'est pas toujours envisageable ou souhaité, notamment dans l'idée d'un maintien d'une activité professionnelle pour les deux membres du couple. Le fait d'être en couple ou célibataire a également un effet sur les pratiques quotidiennes, sur les possibilités en matière de soutien - qu'il soit émotionnel ou organisationnel - limite et ouvre les potentiels, de même qu'influence les aspirations. Dans l'échantillon, ce sont les familles biparentales qui sont les plus représentées, suivies des couples sans enfant(s) et des personnes seules qui comptent respectivement pour 36.9%, 32% et 24.3% de l'échantillon. Les familles monoparentales ne représentent quant à elle que 3.5%. Le dernier groupe (3.3% de l'échantillon) comporte les personnes vivant dans des configurations particulières: il peut s'agir par exemple de colocation, de personnes qui vivent avec leurs parents ou qui sont accueillies par de la famille ou des amis¹⁶⁵.

La question de la bi-activité des couples, grand facteur de changement social, est de premier intérêt pour tout ce qui touche à la mobilité, mais plus généralement aux modes de vie. La plus grande participation des femmes au marché du travail reconfigure les modèles familiaux traditionnels où seul l'homme travaillait. Ceci 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 bi-motorisation des ménages, la bi-activité des couples soulève de nombreux enjeux concernant la localisation du domicile, en fonction, non pas d'un lieu de travail, mais de deux lieux de travail (N. Schneider et Meil 2008). Dans l'enquête qualitative, la situation de Quentin, jeune père, illustre les arrangements qui sont faits au sein des couples bi-actifs lors de l'arrivée d'un enfant. Comme il avait de plus longs déplacements, c'est sa femme qui s'occupait davantage des tâches du ménage. Cependant, l'arrivée d'un enfant les a obligé à mettre sur pied une nouvelle organisation familiale, avec le placement de l'enfant en crèche toute la semaine, car les deux travaillent à plein temps.

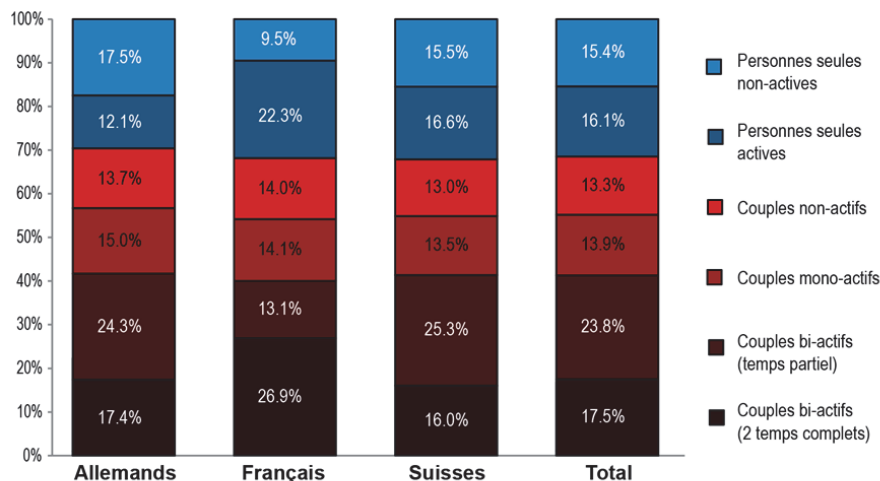
¹⁶⁴ Une analyse complémentaire montre que la flexibilité des horaires et le télétravail vont de pair : ce résultat a déjà été observé dans d'autres recherches (Taskin et Schots 2005). En effet, ceux qui sont totalement libres dans leurs horaires sont près de 65% à avoir la possibilité de télétravailler. En revanche, moins de 20% des individus qui n'ont pas d'horaires flexibles peuvent travailler depuis la maison ou des lieux tiers à travers le télétravail.

¹⁶⁵ En raison de la très grande hétérogénéité de ce groupe et la faible part qu'il représente dans la population de l'agglomération, il ne sera pas considéré dans la suite des analyses.

Vu qu'elle a 4 mois, ma femme va s'en occuper jusqu'en septembre. Et puis ce qui est prévu après, c'est qu'elle aille à la crèche. 5 jours par semaine. Ma femme étant en équipe, donc elle l'a prendra soit le matin, soit l'après-midi. Et moi, ce que je ferai, soit je l'amènerai à la crèche le matin, soit je la récupérerai le soir. On va dire qu'on essayait de partager le plus possible. Mais étant donné que je travaillais un peu plus loin, c'est elle qui faisait un peu plus. On va dire répartition des tâches 65% pour elle, et 35% pour moi. Ça c'est uniquement les tâches ménagères, après pour tout ce qui est faire à manger c'est 50-50. Aller faire les courses pareil, on faisait souvent ensemble. (Quentin, 30 ans, Sierentz (FR), frontalier)

Dans l'agglomération bâloise, la part des personnes vivant en 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 effet, dans de nombreux cas, les ménages ne peuvent simplement pas se permettre de vivre avec un revenu unique. Dans l'échantillon, un peu plus d'une personne sur 10 vit dans des couples formés de deux non-actifs ; il s'agit en grande partie de personnes retraitées. Concernant les personnes seules (31%), la moitié est active. L'autre moitié est principalement composée de personnes âgées qui ne travaillent plus. Il est très intéressant de constater que les organisations des ménages en termes de travail sont largement similaires dans les trois pays. En France, les personnes seules actives 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.

Figure 12 : Organisation du ménage et activité professionnelle, selon le pays de résidence



Effectifs: 1503; $\chi^2=13.73$; $V=.099$; Sig.=.000

Une distinction a été faite dans ce graphique entre les couples bi-actifs où les deux membres du couple travaillent plus de 30 heures par semaine et ceux où un des membres travaille moins de 30 heures, voire les deux (plus rare). Dans la majorité des cas, les bi-actifs avec seulement un membre travaillant à temps complet sont plus nombreux. Concernant la charge familiale, 85% de ces derniers ont des enfants contre 40% des bi-actifs où les deux travaillent à temps complet. La bi-activité avec un seul membre travaillant à temps complet, de même que la mono-activité semblent particulièrement adaptées pour les familles¹⁶⁶. Cet agencement familial offre sans doute des avantages sur le plan organisationnel, mais demande probablement certains sacrifices sur le plan financier¹⁶⁷. En effet, parmi les couples avec enfants, les couples bi-actifs (avec les deux

¹⁶⁶ Ce sont en effet les couples bi-actifs avec un membre à temps partiel qui sont le plus à avoir des enfants, devant les couples mono-actifs qui sont près des trois quarts à avoir des enfants.

¹⁶⁷ La charge financière et organisationnelle que les enfants représentent dépend de leur nombre et de leur âge. Si de jeunes enfants impliquent des déplacements d'accompagnement plus nombreux, l'instauration d'un système de garde, mais aussi des pratiques de loisirs plus centrées sur l'enfant, en termes financiers, les « grands » enfants impliquent davantage de frais que les plus jeunes. Cette distinction est utile pour pondérer les revenus du ménage en fonction de la composition de celui-ci : dans le calcul de l'« unité de consommation » (cf. méthodologie), les enfants de plus de 14 ans engendrent les mêmes coûts que les adultes. Concernant le nombre d'enfants par famille, 53% d'entre elles ont deux enfants, un tiers compte un seul enfant et environ 15% ont 3 enfants ou plus. Parmi les individus qui ont des enfants, 47%

membres travaillant à temps complet) sont 45.9% à se situer 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%)¹⁶⁸. Pour les familles monoparentales, la situation apparaît plus difficile tant au niveau organisationnel que financier, puisque la majorité d'entre elles disposent de faibles revenus. Sans une grande « débrouillardise », ou sans un fort potentiel de mobilité, il est probable que la « latitude individuelle » de ces familles en matière de choix de mode de vie soit limitée.

La situation est très différente pour les couples bi-actifs sans enfants, parfois décrits sous l'appellation de DINK (Double Income No Kids). Sans enfants à charge et disposant de hauts revenus (ils sont 71% à se situer dans la catégorie supérieure de revenus), la marge de manœuvre dont disposent dans le déploiement de leur mode de vie apparaît large. D'une manière générale, les couples sans enfant sont surreprésentés parmi les revenus élevés. Une grande partie des couples non-actifs, en majorité des retraités, disposent ainsi de rentrées d'argent relativement bonnes et de contraintes temporelles très limitées. Si sur les aspects financiers et organisationnels (enfants, travail), leur marge de manœuvre est grande, il est fort probable qu'elle soit impactée de manière négative en raison de leur âge et de leur santé, surtout pour les plus âgés d'entre eux. Les personnes seules et non-actives, quant à elle, sont bien souvent moins confortables au niveau financier : 41% d'entre elles ont de faibles revenus. Par ailleurs, elles ne peuvent pas compter sur le soutien d'autres personnes dans leur ménage.

Au niveau spatial, les familles avec enfants se localisent davantage en périphérie qu'au centre et les personnes seules sont plutôt au centre. Cette tendance est portée notamment par la ville de Bâle qui comporte 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 celles des ménages sans enfants. Les couples bi-actifs sans enfants, les DINK, se localisent aussi davantage dans les territoires urbains. En effet, près de 40% des couples bi-actifs à Bâle sont sans enfants contre 33% en moyenne, et seulement 19% dans le secteur périurbain français. Dans les trois pays, cette part décroît lorsque l'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.

S'agissant des couples avec enfants, ils 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 bi-parentales) 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 ménages dans ces territoires. Le regain d'attractivité des villes-centres est toutefois à même de limiter ces tendances, voire à entraîner leur retour en direction des villes (Réat 2016a). Malgré cela, à Bâle, on compte seulement 31.1% de familles (mono- ou biparentales) avec enfants contre 36.3% dans les centres régionaux, 43.8% dans les petites centralités et 55.8% dans les territoires les moins urbains.

ont uniquement de jeunes enfants (moins de 14 ans), 10.8% des enfants jeunes et moins jeunes et 41.2% ont uniquement des enfants de 14 ans ou plus.

¹⁶⁸ Bien que financièrement, les mono-actifs avec enfants aient de plus bas revenus, ils sont ceux qui déclarent le plus avoir un poste stable, voire très stable (56.6%) : seuls 4.6% d'entre eux sont dans une situation professionnelle peu ou pas stable. Il est probable que la très grande stabilité de l'emploi du membre actif de ces ménages permette au deuxième de ne pas travailler, au-delà de considérations purement financières. Les autres types d'organisation familiale ne distinguent qu'assez peu les uns des autres sur ce plan.

2.3 DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL : QUELLES CONTRAINTES TEMPORELLES ?

Un des aspects importants de l'activité professionnelle renvoie aux déplacements domicile-travail et aux contraintes spatio-temporelles¹⁶⁹ qui en découlent. En effet, travailler à temps complet tout près de son logement ou à deux heures de celui-ci a une grande influence sur le temps disponible. Si les loisirs deviennent de plus en plus importants dans nos modes de vie - en termes de déplacements ils sont à présent le motif pour lequel les individus se déplacent le plus¹⁷⁰ -, les déplacements pour se rendre et revenir du travail par la récurrence et leur fixité temporelle et spatiale continuent d'avoir une influence importante dans nos modes de vie.

En effet, en Suisse et en Europe, la part des travailleurs pendulaires, c'est-à-dire des individus qui travaillent hors de leur domicile ou hors de leur commune de résidence (selon les définitions), a augmenté de manière importante. En Suisse, 70% des actifs travaillent dans une autre commune voire dans un autre canton (19%) : ces pendularités intercantionales sont liées à un autre phénomène, celui des pendularités de longue-distance, dont nous avons déjà parlé dans la partie théorique de cette recherche.

Tableau 19 : 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 de 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, gagner plus ou simplement gagner suffisamment (Ravalet et al. 2015). Cependant, la mobilité a un prix à la fois en termes monétaires, mais aussi en termes de qualité de vie en lien avec la vie de famille (divorce, la possibilité restreinte d'avoir des enfants en raison de la vie professionnelle), la santé ou le temps à disposition.

Ma copine, par exemple, à Novartis, c'est juste à 5 minutes à pied, et moi le Hyperwerk, les études que je faisais, c'était juste 7 min à pied. C'est juste un cadeau d'habiter près du lieu de travail. Parce qu'un moment je travaillais à Oerlikon. Depuis ici, Oerlikon et retour, ça faisait 3 heures et demi. C'était un peu fatigant, même si on peut travailler dans le train. Mais c'est quand même beau de travailler juste à côté. (Andreas, 34 ans, Bâle)

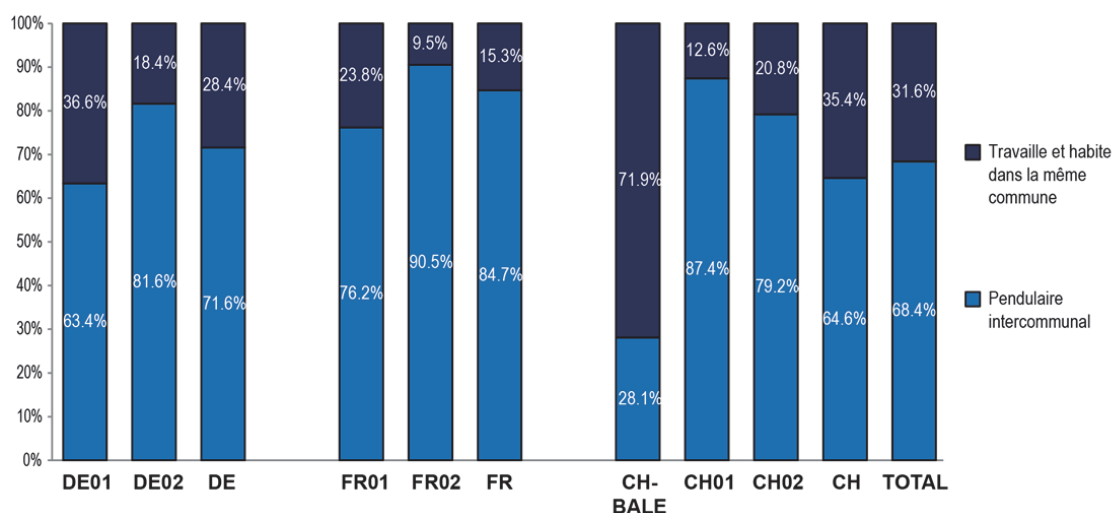
Dans notre enquête, un peu moins des deux tiers des actifs de la région transfrontalière sont pendulaires (intercommunaux), c'est-à-dire qu'ils travaillent dans une autre commune que celle où ils habitent. C'est en France que cette part est la plus grande, puisque seuls 15% de la population travaille et habite dans la même commune. En Suisse, où ils sont les moins nombreux, ils représentent néanmoins 64.6% de la population active. Derrière ces chiffres se cache la structure urbaine de la région. Les Bâlois travaillent en grande majorité dans la cité rhénane : en effet, nous l'avons vu auparavant, la ville de Bâle concentre de nombreux emplois, et ce dans de nombreux secteurs d'activités, donnant 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 13%) : l'effet d'attraction de Bâle située à quelques minutes de trajets de ces communes y est très fort

¹⁶⁹ Les déplacements domicile-travail peuvent avoir également des coûts importants (essence, assurance, stationnement, achat du véhicule ou abonnements divers). Nous ne traiterons ici néanmoins que des contraintes temporelles.

¹⁷⁰ OFS-ARE 2011, MRMT, Neuchâtel.

(72% des actifs de ce secteur travaillent à Bâle). Même dans le secteur périurbain, la part de pendulaires est plus faible.

Figure 13 : Part des pendulaires (intercommunaux) parmi les actifs, selon le secteur de domicile



Effectifs: 1036; Différences entre pays : $\chi^2=19.34$, $V=.137$, $\text{Sig}=.000$; Différences entre secteur: $\chi^2=241.58$, $V=.49$, $\text{Sig}=.000$

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 plus urbain que dans le secteur périphérique. C'est en France, dans le secteur périurbain, que la part de personnes travaillant dans la commune où elles habitent est la plus faible, elle s'élève à seulement 10%. En effet, peu d'emplois se trouvent dans cette zone-là¹⁷¹. 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. Pour être plus précis sur les trajets domicile-travail, nous avons estimé la durée de ceux-ci. Dans l'agglomération, 47% des individus ont un temps de trajet plutôt court, c'est-à-dire moins de 15 minutes par trajet. Il s'agit principalement des individus qui travaillent et vivent dans la même commune. En France, moins d'individus ont de courts trajets (34%) que dans les autres pays (48%).

¹⁷¹ Mis à part dans la commune de Sierentz (env. 1200 emplois hors secteur primaire), principalement dans le secteur du commerce de détail (env. 300 emplois). Dans le secteur périurbain allemand, la part des non-pendulaires est de 18%, notamment Binzen et sa zone commerciale offre en effet un peu plus d'emploi. Par ailleurs, la commune de Kandern est grande (en superficie) : il est possible de faire plusieurs kilomètres de trajets pour relier les différentes localités composant la commune sans être considéré pour autant comme un pendulaire.

Encart 3 : Estimation des temps de trajet domicile-travail

Dans la mesure où nous n'avons pas d'indications sur l'adresse de domicile (données partielles) et sur l'adresse du lieu de travail, les temps et distances sont estimés sur la base de trajet de centre à centre (entre deux localités) 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 l'utilisation des transports en commun est plus rapide que la 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 transports publics. Dans le cas où la personne n'est pas pendulaire, les distances/durées moyennes des déplacements intra-communautaires pour motif travail (issues des enquêtes de mobilité MRMT/EMD) ont été utilisées. Finalement, il est important de relever que ces indicateurs visent à donner davantage un ordre de grandeur qu'une estimation détaillée en minutes ou en kilomètres.

Environ 36% des individus de l'échantillon ont des trajets de 15 à 30 minutes (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 : beaucoup de déplacements vers Bâle entrent dans cette classe. Finalement, les longs (entre 30 et 60 minutes par trajet) et très longs trajets (plus d'une heure par trajet) sont une réalité pour 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%), suivi de la France (4.5%) et de l'Allemagne avec seulement 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)¹⁷². Le large recours à ces formes de mobilité intensives s'observe également dans les enquêtes de mobilité à l'échelle suisse¹⁷³. Dans notre échantillon, une analyse sociodémographique montre que parmi ces grands mobiles, les personnes très bien formées et avec de hauts revenus, de même que les hommes sont surreprésentés, mais aussi les personnes peu formées¹⁷⁴. Des résultats similaires ont été soulignés dans la recherche *Job Mob* : loin du cliché de l'homme d'affaires, cette recherche montre que la grande mobilité pouvait concerner toutes les couches sociales. Cependant, dans le cas de personnes moins favorisées ou moins aptes à la mobilité, la question de la contrainte apparaît. En effet, une majorité des grands mobiles le sont devenus pour éviter le chômage ou après une période sans emploi (Ravalet et al. 2015).

En termes spatiaux, plus la zone est urbaine et dense, plus les déplacements sont courts et vice versa¹⁷⁵. C'est les habitants de Bâle qui sont proportionnellement le plus à faire de courts trajets. Ils sont également davantage à faire de très longs trajets : ils sont environ 12% contre près de deux fois moins dans les deux autres secteurs suisses et encore moins ailleurs. Les destinations de ces grands pendulaires bâlois sont avant tout l'agglomération zurichoise (plus grand pôle d'emploi 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.

¹⁷² Cette possibilité a été plafonnée au niveau de l'impôt fédéral, mais de nombreux cantons et communes le permettent toujours au niveau de l'impôt cantonal/communal.

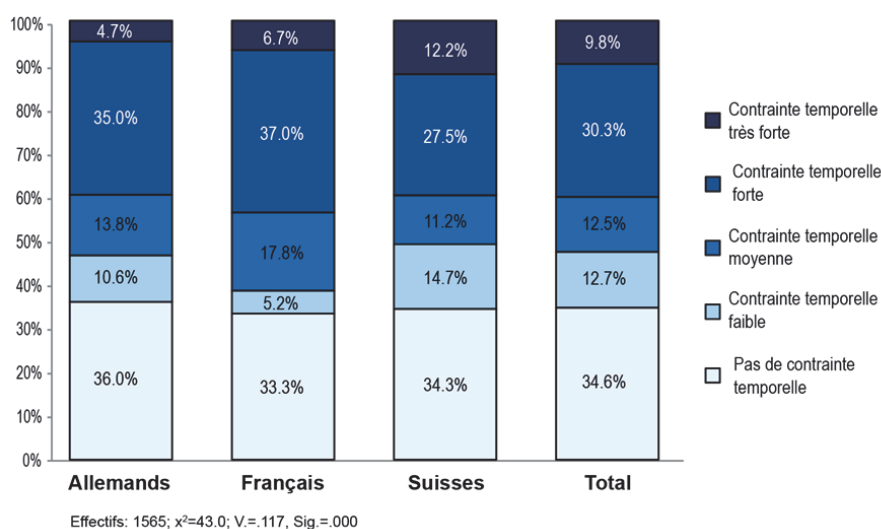
¹⁷³ OFS-ARE 2011, MRMT, Neuchâtel.

¹⁷⁴ Modèle de régression logistique non-présenté.

¹⁷⁵ Dans la partie suisse de l'agglomération (hors Bâle), ce constat est à nuancer puisque les habitants du secteur périphérique sont proportionnellement plus à faire de courts trajets que ceux de la proche couronne bâloise. Ceci résulte principalement de la plus grande proportion de pendulaires dans le secteur urbain.

Pour disposer d'une vision globale des contraintes temporelles (de l'activité professionnelle ou la formation)¹⁷⁶, nous avons combiné les données relatives au temps de travail aux déplacements domicile-travail (ou de formation). Les temps de trajets domicile-travail effectués durant la semaine sont additionnés au temps de travail : cet indicateur donne ainsi une idée du temps contraint par l'activité professionnelle durant la semaine¹⁷⁷. Tout d'abord, environ un tiers de la population n'a pas de contraintes temporelles liées à l'activité professionnelle ou à la formation. Cette part est plus ou moins similaire dans les trois pays. Il s'agit des individus à la retraite, des hommes et femmes au foyer ou des personnes qui sont 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 indicateur¹⁷⁸.

Figure 14 : Contrainte temporelle liée à l'activité professionnelle (temps de travail et temps de trajet), selon le pays de résidence



Ensuite, un quart des individus ont des contraintes temporelles faibles. 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 limitées. Peu de personnes vivant dans la partie française travaillent moins de 30 heures par semaine (voir ci-dessous). De même, beaucoup d'entre eux sont pendulaires. En revanche, les Français sont surreprésentés dans la catégorie des contraintes temporelles moyennes : les individus travaillant 35 heures et ayant des temps de trajets 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 ci-après). Finalement, la dernière catégorie comporte les personnes qui travaillent beaucoup et/ou

¹⁷⁶ Nous avons pris en compte les personnes en formation dans ce calcul. Comme le nombre d'heures de formation n'est pas connu, nous avons considéré que leur temps de « travail » se situait entre 30 et 40 heures de travail par semaine.

¹⁷⁷ Les temps de trajets sont estimés avec la méthode précédemment décrite. 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. Par exemple, une personne travaillant 42 heures par semaine et faisant 45 minutes pour rejoindre son lieu de travail, aura un temps contraint de 49.5 heures (soit 42 heures de travail + 7.5 heures de trajet hebdomadaire). Elle se trouverait dans la catégorie de « contrainte temporelle forte ». Cet indicateur tient également compte des éventuels lieux de travail secondaires.

¹⁷⁸ Recueillir ces informations aurait demandé de (trop) nombreuses questions supplémentaires et va au-delà de notre questionnaire.

se déplacent beaucoup. Les grands mobiles, qui travaillent hors de l'agglomération, mais aussi les individus qui travaillent plus de 50 heures se trouvent dans cette catégorie : en effet, certains indépendants (agriculteurs, architectes par ex.), médecins/infirmiers ou des individus avec des fonctions dirigeantes travaillent de nombreuses heures chaque semaine. Eric par exemple, rencontré dans la phase qualitative, directeur de son entreprise, avec 20 salariés, est archétypique de ce cas de figure où la vie professionnelle occupe une grande place du quotidien des individus. Dans un tout autre monde, Laurent, apiculteur indépendant, a lui aussi des journées très chargées qui commencent souvent à 5 heures du matin et des week-ends plutôt courts : « *Le week-end pour moi, il commence le samedi soir* ». Les personnes avec 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.

Aber ich arbeite viel, wir haben viel gearbeitet, meine Frau auch, und wenn du selbständig bist, Ja, Herrgott, wir haben jetzt 20 Angestellte, die 20 Löhne musst du bezahlen, und die kommen nicht einfach daher geflogen, da musst du wirklich arbeiten und schuften dafür. (Eric, 53 ans, Reinach (CH))

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 sont très satisfaits du temps qu'ils ont à disposition pour leurs loisirs et leur vie privée, 46.1% plutôt satisfaits et un peu plus de 20% sont insatisfaits. Ce sont les résidents suisses de l'agglomération qui sont le plus satisfaits sur ce point, suivi 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 avec les plus grandes contraintes temporelles liées à l'activité professionnelle sont 42.3% à être peu ou pas satisfaites du temps qu'elles ont à leur disposition et celles avec des contraintes fortes 31.4%, contre seulement 15% pour celles avec des contraintes faibles. Les non-actifs (hors étudiants) sont eux 4.4% à déclarer qu'ils n'ont pas suffisamment de temps pour leurs loisirs ou leur vie privée. Disposer d'horaires flexibles et/ou avoir la possibilité de télétravailler ont une influence positive sur la satisfaction du temps à disposition : 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 mono-parentales, les couples bi-actifs avec enfants 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 enfants apparaissent également comme peu satisfaits du temps à disposition. En effet, les personnes travaillant beaucoup et se déplaçant beaucoup sont surreprésentées tant parmi les personnes enquêtées que parmi leurs conjoint(e)s : la contrainte temporelle de l'activité professionnelle au niveau du couple péjore dans une certaine mesure leur qualité de vie ou du moins diminue le temps qu'ils ont pour leurs loisirs ou pour passer des moments entre eux.

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, de sa localisation par nature en dehors des frontières nationales, ou encore en raison des salaires plus importants qui peuvent être acquis de cette manière¹⁷⁹.

¹⁷⁹ Cette partie a été à la base d'un article, certains paragraphes sont similaires: (Dubois 2017).

En Allemagne, 41.7% de l'échantillon vit et travaille dans son pays, contre 21.9% des individus qui sont frontaliers et 36.4% qui 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 corrigée¹⁸⁰. Une autre précision est nécessaire : la plupart des flux se font en direction de la Suisse. Une petite part des frontaliers français (env. 1.6% de l'échantillon français) travaillent en Allemagne. Les flux en direction de la France sont quant à eux quasiment inexistant ; de même, il n'y a quasiment pas de Suisses qui travaillent à l'étranger¹⁸¹.

L'ampleur du travail frontalier est importante 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 par rapport à l'attrait que représente la Suisse¹⁸² ?

3.1 L'ATTRAIT FINANCIER

Le premier aspect traité concerne la question financière : en général, travailler en Suisse permet de gagner davantage d'argent, car les salaires y sont plus élevés. Il s'agit d'un des facteurs les plus importants dans l'attrait du travail frontalier. Ainsi, en matière de revenu, les différences avec les non-frontaliers sont importantes. En Allemagne, seuls 10% des frontaliers sont dans la classe des revenus les plus bas contre 30% des actifs non-frontaliers et 42.7% des non-actifs. Inversement, les frontaliers sont 67% à se trouver dans la classe des revenus supérieurs. En France, les tendances sont similaires : les frontaliers ont des revenus largement plus importants que les non-frontaliers (actifs ou non). Ceci est d'autant plus flagrant que les revenus sont moins élevés en France qu'en Allemagne. Les différences sont ainsi plus fortes : 65.1% des actifs non-frontaliers sont dans la classe de revenus inférieurs et seulement 16.3% dans la classe supérieure, contre respectivement 12.2 et 51.9% chez les frontaliers. Rappelons-le, ces revenus sont corrigés en fonction du coût de la vie. Ainsi, en comparaison, les Suisses non-actifs ont de meilleurs revenus que les actifs non-frontaliers et 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.

¹⁸⁰ Pour plus d'informations, voir les chapitres « Méthodologie » et « L'agglomération transfrontalière de Bâle : analyse contextuelle ».

¹⁸¹ Pour ces raisons et pour faciliter l'analyse, nous considérons tous les travailleurs frontaliers comme travaillant en Suisse. Les différences sont en effet minimes lorsque les frontaliers travaillant en Allemagne sont exclus de l'analyse. Plus d'informations sur les flux de travailleurs frontaliers se trouvent dans la partie contextuelle.

¹⁸² Bien que nous n'ayons pas questionné ces motivations directement dans l'enquête quantitative, l'enquête qualitative et certains éléments issus du questionnaire permettent de répondre à ces questions et de donner un aperçu précis des conditions de vie des travailleurs frontaliers et des autres habitants de l'agglomération.

Tableau 20 : Différences de revenus entre frontaliers, actifs non-frontaliers et non-actifs, selon le pays de résidence

	Allemands			Français			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 matérialisent aussi à travers l'argent restant de côté à la fin du mois, après le paiement des factures et des impôts. 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 plus ou peu d'argent à la fin du mois. En Allemagne, la situation semble un peu meilleure puisqu'environ 65% des non-frontaliers ont suffisamment d'argent et 81.2% des frontaliers. Ces résultats montrent que les non-frontaliers souvent sont dans une situation compliquée sur le plan financier et doivent se serrer la ceinture, surtout en France. Des taxations ou des systèmes d'assurance-santé différentes peuvent avoir une forte influence sur ces résultats¹⁸³. Le coût élevé de la vie dans le sud de l'Alsace que plusieurs enquêtés ont évoqué peut expliquer cette situation différente entre les deux pays. En Suisse, les actifs sont 71.3% à avoir suffisamment d'argent à la fin du mois contre 67.3% des non-actifs¹⁸⁴ : leur situation apparaît meilleure que les non-frontaliers, ainsi que celle des frontaliers français. En effet, d'autres charges semblent péjorer la situation de ces derniers.

Tableau 21 : Différences concernant l'argent disponible à la fin du mois entre frontaliers, actifs non-frontaliers et non-actifs, selon le pays de résidence

	Allemands			Français			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 se voient encore davantage accentués lorsqu'ils sont analysés à l'échelle du couple. Les personnes seules actives non-frontalières sont ainsi 78.6% à être 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 financièrement plus difficiles que ceux avec un travailleur frontalier voire deux. Les individus dans ce type de configuration disposent de revenus largement plus élevés : 89.5% d'entre eux sont parmi les plus hauts revenus en Allemagne et 63% en France. Le plus flagrant toutefois, c'est le fait que l'un des deux membres du couple soit frontalier 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 que représente le travail frontalier pourrait donner l'occasion aux individus et aux couples de favoriser le temps partiel ou permettre à l'un des deux membres de ne pas travailler, lorsqu'il s'agit de famille avec enfants. 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

¹⁸³ Nous n'avons pas cherché à comparer de manière systématique les systèmes de taxation dans les trois pays ou les coûts résultant de la santé : ces éléments vont au-delà de notre questionnement.

¹⁸⁴ Différences non-significatives.

travailler à 70% et de s'en sortir financièrement. Dans ce deuxième extrait, le revenu plus important de Claude a pu permettre à sa femme de rester à la maison et s'occuper des enfants.

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)

Du fait de la situation que j'étais frontalier, donc on gagnait assez bien notre vie, et avec un enfant handicapé, elle a dû rester quasiment à la maison, pour s'occuper de la famille. Avant elle travaillait jusqu'à la naissance de notre fils. Elle travaillait en France principalement. Après elle a arrêté. [...] Il fallait quand même que quelqu'un soit là tout le temps pour s'en occuper. On a donc tourné comme ça, toutes ces années-là. [Ne pas travailler en Suisse ?] J'aurais pu. Mais je pense que Brigitte aurait dû travailler aussi. (Claude, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalier)

Néanmoins, il ne s'agit pas d'une tendance quantitative. En effet, en Allemagne, les frontaliers vivent moins dans des couples mono-actifs et des couples avec un temps partiel que les non-frontaliers. En France, les différences sont moins prononcées, notamment en raison de la plus grande part de personnes travaillant plus de 30 heures par semaine. La structure dans le marché de l'emploi français permet moins facilement le temps partiel. Ainsi, les actifs frontaliers sont 12.6% à vivre dans des couples mono-actifs contre 7.1% des actifs non-frontaliers. En revanche, ils sont 41.8% à être dans des situations avec deux actifs à plein-temps contre 34.6% parmi les actifs non-frontaliers. Ainsi le travail frontalier n'est pas utilisé davantage pour 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 davantage 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 chose. 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 vivent, 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, l'oblige également à rester frontalier. En effet, les salaires qu'il pourrait trouver sur le marché du travail français ne lui permettraient pas de payer ses mensualités, le mettant en quelque sorte 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 en effet, que plusieurs de ses amis, attirés par les salaires helvétiques, sont directement allés travailler en Suisse « à la chaîne » sans faire de formation. Nicole souligne exactement la même chose : certains parents dans la région relativiseraient même l'importance pour leurs enfants de faire des études, puisqu'il est possible de se faire de l'argent facilement, sans formation, en Suisse. D'une part, ce genre d'emplois ne sont pas nécessairement les plus stimulants et peuvent mener à une forme d'ennui comme pour les amis de Julien. D'autre part, ces personnes, sans formation, sont potentiellement dans des situations plus délicates en cas de licenciement. Dans le quantitatif, les frontaliers ne sont pas moins formés que les non-frontaliers : en Allemagne, le niveau de formation est le même, en France, ils sont même plus formés. Dans le discours sur les frontaliers, et plus largement sur l'immigration, il est souvent fait mention que les immigrants ou les frontaliers sont prêts à accepter des postes où ils sont surqualifiés en raison de l'attrait financier que représente le niveau des salaires en Suisse¹⁸⁵.

Sinon, j'ai quelques amis qui sont allés bosser en Suisse, en tant qu'ouvrier, 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,

¹⁸⁵ 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.

d'avoir de l'argent, de pouvoir faire pleins 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 figure parmi les motivations principales des travailleurs frontaliers¹⁸⁶. 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 70), 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 70 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 70. (Claude, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalier)

L'environnement compétitif dans le secteur des high-tech, avec la présence de grands groupes pharmaceutiques offrent des postes stimulants. Les conditions de travail sont régulièrement mentionnées comme une motivation au travail frontalier¹⁸⁷. Par exemple, les multinationales présentes dans la région bâloise sont réputées pour offrir de bonnes conditions de travail.

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 minutes de route chaque jour, aller-retour, et des moins 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)

L'ambiance internationale des grandes entreprises (multinationale) est également prisée. Au-delà du simple intérêt professionnel, les relations pour les frontaliers peuvent être plus simples, en raison de la présence, à côté des frontaliers, d'autres « immigrés ». L'ambiance y est plus ouverte.

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 cosmopolite. Dans le groupe où moi je suis, on a pas d'anglais. Enfin, on travaille avec des Anglais, des Écossais... ah si, on a une Irlandaise... on travaille avec des gens d'autres secteurs, on travaille avec beaucoup d'Anglais, d'Australiens, des américains, c'est cosmopolite, c'est mondial, donc on a pas ce problème. Il y a parfois, quand il y a la coupe du monde, comme actuellement, les Suisses ont dit on va plumer le coq... il y a des petites blagues, mais ce n'est rien d'agressif. C'est une ambiance, comme ça. Dans les grandes entreprises, je n'ai jamais eu de trucs du genre. Même dans le temps, dans les années 70-80, il n'y avait pas non plus ce problème. Parce qu'il y a toujours eu un mélange de culture, de personnes, c'était soit des Alsaciens français, soit des Français français, des Suisses romands, quelques Allemands quand même, des Austro-Allemands, ce qui fait que dans les grandes entreprises on ne sentait pas ça. (Claude, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalier)

¹⁸⁶ Nous ne disposons pas de données quantitatives à ce sujet. En revanche, les chiffres de l'emploi à Bâle montrent bien la quantité importante de travail et dans des domaines largement variés.

¹⁸⁷ 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 suite à un licenciement collectif.

3.3 TEMPS DE TRAVAIL, INSTABILITE ET INCERTITUDES ADMINISTRATIVES : LES DESAVANTAGES DU TRAVAIL FRONTALIER ?

Etre frontalier et travailler en Suisse engendre aussi des contreparties négatives. Trois éléments négatifs 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 qu'engendre une activité professionnelle hors des frontières. Ces conditions, considérées comme plus dures par les frontaliers, sont invoquées par ces derniers pour « justifier » les salaires plus élevés qu'ils perçoivent en travaillant en Suisse.

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 heures¹⁸⁸. Les frontaliers sont en premier lieu amenés à travailler davantage pour ces raisons avant tout « légales ». Ils sont environ 80% (tant parmi les Français que 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, ou je peux faire 50-55 heures s'il faut, c'est comme ça. (Aurélie, 29 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Toutefois, il est nécessaire de nuancer un peu ces résultats. D'une part, malgré ces aspects légaux ou usuels relatifs au temps de travail, il apparaît que parmi les non-frontaliers, nombre d'entre eux (47% en Allemagne) et (32.8%) travaillent plus de 40 heures par semaine, c'est-à-dire plus que ce que le cadre usuel prévoit. D'autre part, si l'on compare avec les temps de travail des Suisses, on s'aperçoit que ces derniers pratiquent clairement davantage le temps partiel que les frontaliers. Ainsi être frontalier implique, par choix ou non, de travailler à un taux d'occupation élevé¹⁸⁹. 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 22 : Différences de temps de travail entre frontaliers et actifs non-frontaliers, selon le pays de résidence

	Allemands			Français			Suisses
	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

Si le temps de travail élevé peut s'apparenter à un aspect négatif des conditions de travail, les frontaliers sont plus nombreux à disposer de flexibilité dans leurs horaires : en Allemagne, seuls 24.3% des frontaliers n'ont aucune flexibilité contre 32.3% des non-frontaliers. En France, plus d'un non-frontalier sur deux n'a pas cette possibilité contre 31.3% des travailleurs frontaliers. Ceci montre une large différence principalement entre le marché du travail français et les règles qui y ont cours et celles en vigueur en Suisse ou en Allemagne¹⁹⁰. Environ deux tiers des travailleurs suisses ont de la flexibilité dans leurs horaires et s'approchent ainsi des valeurs rencontrées en

¹⁸⁸ Infobest ; <https://www.infobest.eu/fr/themes/artikel/travail/le-droit-du-travail-en-allemande/>, consulté le 30.11.2015.

¹⁸⁹ Précisons qu'il ne s'agit pas d'un effet sous-jacent du genre ; celui-ci a été vérifié.

¹⁹⁰ Les différences entre les trois pays (sans considération du statut de frontalier) sont non-significatives.

Allemagne¹⁹¹. En ce qui concerne le télétravail, les frontaliers et les non-frontaliers ont plus ou moins les mêmes possibilités en France et en Allemagne : 30% peuvent pratiquer le télétravail. Les actifs suisses sont 44% à avoir cette possibilité¹⁹².

En étendant la question des conditions de vie et de travail aux déplacements domicile-travail, il apparaît que les frontaliers ont des temps de déplacements plus importants que les non-frontaliers. Alors que les non-frontaliers sont aux alentours de 70% à avoir des temps de trajets de moins de 15 minutes (aller simple), les frontaliers sont moins de 8% dans cette situation. 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. En effet, la majorité d'entre eux ont des temps de trajets entre 15 et 30 minutes. Relier 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 faible. Et même pour rejoindre le centre de l'agglomération, par exemple depuis Kandern, « seules » 35 minutes sont nécessaires. 22% des frontaliers en Allemagne, 15.6% en France ont des temps de trajet entre 30 et 60 minutes, contre environ 6% des actifs non-frontaliers dans les deux pays. Concernant les trajets dépassant une heure de transport, entre 7 et 8% des frontaliers des deux pays en réalisent, contre une part négligeable des non-frontaliers. Ces résultats montrent que, certes les frontaliers ont des temps de trajets 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 trajets restent pour la plupart des individus inférieurs à 30 minutes (trajet simple). En outre, malgré les temps de trajets plus longs et le temps de travail plus grand, les frontaliers ne se déclarent pas moins satisfaits que les actifs non-frontaliers du temps qu'ils ont à disposition pour leurs loisirs ou pour leur vie privée.

Tableau 23 : Différences dans les temps de trajets (travail) entre frontaliers et actifs non-frontaliers, selon le pays de résidence

	Allemands			Français			Suisses	Total
	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Total ¹⁹³	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 : 1034

La question de l'instabilité de l'emploi revient fréquemment dans les entretiens : les frontaliers se sentent moins protégés qu'ils pourraient l'être en France notamment. En effet, la réglementation concernant les licenciements est réputée plutôt souple en Suisse. Cette moindre stabilité est employée pour expliquer 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.

¹⁹¹ Une analyse par branche d'activité permettrait certainement d'expliquer avec plus de finesse ces différences.

¹⁹² Il existe une législation particulière pour les frontaliers faisant du travail pendant plus de 25% de leur temps de travail dans leur pays de résidence : leurs employeurs devraient enregistrer ces travailleurs et s'acquitter 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.

¹⁹³ Dans le total se trouve également les personnes en formation.

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 apparaît que les frontaliers tant allemands que français sont davantage à être un peu plus sceptiques sur la stabilité de leur emploi. Ces différences sont plus grandes en Allemagne qu'en France: les Français travaillant en France apparaissent également concernés par la stabilité de leur emploi, bien plus que les Allemands, conséquence probable du climat d'insécurité économique ambiant depuis plusieurs années dans l'Hexagone. Karim qui travaille avec des personnes en difficultés à Mulhouse décrit une situation plutôt précaire dans la région :

Il y a quand même la crise. Il y a quand même des salaires plus bas qu'en Suisse, et des fois même plus bas qu'en Allemagne. Et on a beaucoup d'emplois précaires, beaucoup de gens qui font du travail de bas de gamme. Du boulot qui est subventionné par l'Etat, qui paye très peu. Qui fait vivre les gens sur un seuil du zéro. Ils ont à peine de quoi survivre tous les jours. Les besoins sont faits par crédit. Quasiment la moitié de la population qu'on côtoie, ou même plus, c'est peut-être 60-70% de la population qu'on côtoie, est endetté à 70-80%. C'est phénoménal. (Karim, 54 ans, Bartenheim (FR), actif non-frontalier)

L'impression d'instabilité de l'emploi pour les frontaliers semble renvoyer à une spécificité liée à leur statut, puisque les Suisses (travaillant donc sur le marché du travail suisse) présentent des valeurs similaires aux non-frontaliers allemands, soit plus élevées que les frontaliers français et allemands. En plus des aspects économiques qui peuvent influencer la stabilité des emplois, l'enquête a été réalisée en 2014-15, soit après le vote du 9 février 2014 sur l'immigration de masse lequel a créé passablement de remous parmi les frontaliers, et a contribué probablement à ce climat d'incertitude.

Dans cette région ici, une grosse majorité s'y est faite et bon après, 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. (Aurélié, 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 ? Les Suisses ont une impression de stabilité moins grande que les actifs qui travaillent en Allemagne¹⁹⁴. Les personnes avec de bas revenus – ils sont 13.5% à évaluer leur poste comme peu ou pas stable – et de basses formations sont davantage dans ce cas. Toutefois, il est impossible de déterminer s'il s'agit d'un effet de la concurrence frontalière. Mais d'une manière générale, la grande majorité des actifs suisses considèrent leur poste comme stable.

Finalement, la pratique d'une activité professionnelle dans un autre pays crée des espaces d'incertitudes, 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 en France notamment des assurances-maladie ; ceci a également été observé dans d'autres régions transfrontalières (Auburtin 2005). Aurélié 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 à travers 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 apparaît 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, et que ces intérêts sont souvent divergents.

¹⁹⁴ Les actifs suisses sont 88% à considérer leur poste comme stable, contre 96% parmi les actifs travaillant en Allemagne et 87% pour les actifs travaillant en France.

Tableau 24 : Différences de satisfaction et stabilité de l'emploi (indicateurs standardisés), selon le statut de frontalier et le pays de résidence

	Allemands			Français			Suisse	
	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Non-actif	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Non-actif	Actif	Non-actif
Stabilité de l'emploi (échelle)	0.71	0.8	-	0.68	0.74	-	0.82	-
Satisfaction de l'emploi (échelle)	0.75	0.79	-	0.77	0.66	-	0.78	-
Satisfaction de la situation financière (échelle)	0.74	0.67	0.71	0.75	0.53	0.65	0.75	0.73
Satisfaction du temps à disposition (échelle)	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 ¹⁹⁵ ; 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	

Concernant la satisfaction de l'emploi, en Allemagne, les différences entre frontaliers et non-frontaliers sont non-significatives, mais tendanciellement les seconds semblent apprécier davantage leur emploi. En France, en revanche, les frontaliers sont nettement plus satisfaits. Ces différences entre la France et l'Allemagne renvoient notamment aux éléments susmentionnés relatives à la rémunération différente dans les deux pays, les possibilités en matière d'horaires flexibles ou encore la stabilité de l'emploi. La satisfaction de la situation financière confirme ces résultats. Les frontaliers sont largement plus satisfaits que les non-frontaliers (les actifs surtout) de l'argent dont ils ont à disposition : les différences sont particulièrement fortes en France, où les actifs qui travaillent dans leurs pays de domicile sont dans l'ensemble relativement peu satisfaits de leur situation financière, en comparaison avec les non-frontaliers allemands. Le marché du travail allemand apparaît ainsi clairement plus attractif que le marché du travail français, et semble, dans une certaine mesure, capable 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. Gagner plus d'argent semble dans une large mesure ainsi pouvoir compenser les aspects négatifs que représente le travail frontalier en termes de temps à investir ou d'une moins grande stabilité de l'emploi.

4 CONCLUSION

Ce chapitre introductif a deux objectifs principaux. Tout d'abord, il a donné l'occasion de présenter l'échantillon en termes de variables sociodémographiques et de mettre en lumière les contraintes et ressources (familiales, financières, professionnelles) à même d'influencer la marge de manœuvre individuelle dans les modes de vie. Ensuite, il a permis d'aborder un aspect essentiel des modes de vie dans la région, à savoir 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 et pas nécessairement particulières à l'agglomération. Le cœur de l'agglomération compte davantage de personnes seules ou de couples sans enfants, alors que les familles se localisent davantage dans les zones suburbaines ou périphériques. A ce titre, la partie française, plus périphérique, comporte davantage de jeunes et de familles. Une des grandes spécificités de la région est le différentiel de revenus et de niveaux de vie entre les trois parties : les rémunérations sont plus élevées en Suisse, puis en Allemagne et finalement en France, ce qui influence la répartition des revenus à

¹⁹⁵ Lorsque l'on compare uniquement les actifs frontaliers aux actifs non-frontaliers, les différences sont significatives.

l'échelle de l'agglomération. Concernant les déplacements domicile-travail, ceux-ci illustrent des rapports centre-périphérie classiques, avec une grande part de pendulaires, hormis à Bâle : il y a néanmoins une exception de taille, à savoir que de nombreux pendulaires français et allemands traversent les frontières nationales pour se rendre au travail (voir ci-dessous).

Le travail frontalier est une composante très forte des relations dans l'agglomération transfrontalières. 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. En effet, ce genre d'activité professionnelle 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 permet en général de gagner des salaires plus élevés.

Ainsi, l'attrait financier est une des motivations principales du travail frontalier. D'une manière générale, les frontaliers ont de bien meilleurs revenus que leurs concitoyens non-frontaliers (actifs ou non). Cette tendance est particulièrement forte en France, où le différentiel entre les salaires locaux et les salaires suisses est très élevé. Ainsi, en France, les non-frontaliers sont souvent dans des conditions financières difficiles, en raison de leurs revenus plus bas et des prix plutôt élevés dans la région. Environ 55-60% des non-frontaliers français déclarent avoir peu ou pas d'argent à la fin du mois après avoir payé toutes leurs factures, contre 37% des frontaliers. En Allemagne et en France (surtout), les ménages sans travailleur frontalier sont d'une manière générale dans des situations financièrement 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 le seul élément à entrer en compte parmi les motivations 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 appréciées. 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 moins de flexibilité dans leurs horaires, ressentent 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 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. De cette manière, la partie française se trouve dans une forte situation de dépendance vis-à-vis de ses voisins, en premier lieu de la Suisse.

A un niveau plus individuel, gagner plus d'argent semble dans une large mesure pouvoir compenser les aspects négatifs que représente le travail frontalier en termes de temps de déplacement et de travail ou de plus faible stabilité de l'emploi. Les frontaliers ont des conditions bien plus avantageuses que les non-frontaliers sur le plan financier, ce qui crée des inégalités entre ceux qui disposent de revenus suisses et ceux qui doivent s'en sortir uniquement avec des revenus français. En France surtout, ces grandes différences sont à même de troubler la cohésion entre les habitants du sud de l'Alsace¹⁹⁶.

¹⁹⁶ Nous reviendrons sur cette question dans le dernier chapitre d'analyse : « Modes de vie et potentiel de mobilité : les frontières au quotidien ? ».

ATTITUDES ET RÉSEAUX SOCIAUX



1 INTRODUCTION

Le mode de vie des individus se construit autour des mobilités quotidiennes, des réseaux sociaux, ainsi que des attitudes. Ces éléments s'appréhendent en fonction des ressources et contraintes individuelles, auxquelles le chapitre précédent était consacré. Celui-ci se penche sur les pratiques sociales et les attitudes, soit les deux premières dimensions du mode de vie.

Quels sont les éléments sensibles qui 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. Quant à la dimension sensible, elle est abordée à travers les préférences, les dispositions ou encore d'attachement regroupés dans la notion plus englobante d'attitude¹⁹⁷.

2 ELÉMENTS THÉORIQUES

Dans la littérature sur les réseaux sociaux, une partie des travaux s'intéressent 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. En effet, une grande partie des actifs (un peu plus des deux tiers de notre échantillon) ne travaillent pas dans leur commune de domicile. 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-contiguës, 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]). 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, soit les connaissances issues de champs d'activités divers comme le travail ou les loisirs. Sur cette base et sur celle des travaux de Bourdieu, Widmer (2006) décrit trois types de capitaux sociaux : 1) un capital fondé sur les liens forts (capital-chaîne), soit des 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). Viry (2012) montre que les pendulaires ont tendance à développer davantage des réseaux sociaux basés sur des ponts : ils sont au centre de réseaux spatialement étendus dont les membres sont distants les uns des autres.

Figure 15 : Réseau social de type chaîne et pont (Viry, Kaufmann, et Widmer 2009)



¹⁹⁷ Pour une discussion théorique voir chapitre « Théorie et concepts », partie « Spatialité des modes de vie ».

Si le terme de capital est utilisé dans les recherches sur les réseaux sociaux, c'est dans l'idée que les individus, à travers leurs amis, leur famille ou leurs connaissances, peuvent bénéficier de différentes ressources matérielles, informationnelles, de soutien, etc. La proximité est souvent fondamentale à la fois dans la constitution, le maintien et le support qu'offre 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-planifiées (Mok, Wellman, et Carrasco 2010). Néanmoins, les technologies de communication (téléphone, internet, téléphone portable) et de déplacements ont ouvert des possibilités inédites en matière de gestion de réseaux à distance : certains prédisant la fin de la distance (Cairncross 1997) et la réduction du besoin en matière de co-présence physique. Malgré cela, la proximité reste importante : dans plusieurs études, il apparaît 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, transformer et 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 références, 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; Di Méo 2007; Scannell et Gifford 2010). Ainsi, ces dernières années, la question de l'attachement aux lieux et des identités territoriales¹⁹⁸ a reçu une large attention de la part des milieux scientifiques, en raison notamment de la « fragilisation » des liens entre les individus et les lieux.

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 (Low et Altman 1992; Woldoff 2002). 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 le sens symbolique qui est lié aux espaces et partagé par un groupe d'individus. La seconde 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 à travers 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 dans l'attachement, dans la mesure où l'espace donne accès à des aménités et des ressources qui permettent aux individus de réaliser leurs objectifs et leurs envies et *de facto* de s'y attacher. Ceci fait largement écho aux préférences en matière de localisation résidentielle (voir 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. En effet, celles-ci influencent la spatialité des modes de vie dans différents domaines. Par exemple, l'utilisation des moyens de transports a longtemps été exclusivement abordée à travers une perspective rationnelle, basée sur la minimisation de la

¹⁹⁸ Plus d'éléments sur l'identité nationale se trouvent dans l'état de l'art dans la partie sur la frontière.

distance ou du moins sur des aspects instrumentaux, telles que la vitesse, le confort ou la flexibilité. Plusieurs auteurs, issus principalement des sciences sociales, ont montré l'importance des attitudes dans les choix de mobilité, ainsi que du rôle des habitudes (Hagman 2003; Steg 2005; Thøgersen 2006; Ajzen 2015; 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 (M. Jensen 1999). 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 » : en effet, les attitudes sont davantage 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 transports, aux pratiques de consommation ou encore à la perception de la frontière seront discutées dans les chapitres suivants. Finalement, la frontière nationale ajoute une dimension particulière à la compréhension des attitudes et de la spatialité des réseaux sociaux (Paasi et Prokkola 2008) : elle fait largement office de barrière ou du moins entraîne une distorsion des phénomènes dans les régions frontalières.

3 PARCOURS DE MOBILITÉ

Les réseaux sociaux et l'attachement spatial sont indissociables du parcours de mobilité des individus. En effet, 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 ont également une influence sur la spatialité de la vie quotidienne ou encore les compétences de mobilité (Scheiner 2007; Klinger et Lanzendorf 2015; Rérat 2016a, 2016b). Concernant les réseaux sociaux, Granovetter (2000 [1973]) décrit ceux qui ont beaucoup déménagé comme plus ouverts, variés et moins denses, mais aussi moins centrés sur la famille. Les attitudes ou les pratiques de mobilité et plus largement les modes de vie peuvent être notamment influencées par la provenance et les expériences de mobilités de chacun. Les quelques extraits ci-dessous, issus des parcours des individus rencontrés lors de la phase qualitative, nous permettent d'entrer dans le sujet. Ils illustrent une certaine diversité dans les provenances, les étapes qui ont émaillé leurs parcours et mettent en lumière les différentes raisons qui ont motivé leur mobilité résidentielle ou encore l'étendue spatiale des lieux dans lesquels ils ont vécu.

Eric, Anja et Aurélie ont vécu dans l'agglomération bâloise durant toute de leur vie. Le premier a passé son enfance à Birsfelden, fait son apprentissage à Bâle, puis a déménagé à Reinach où il vit toujours : toutes ces localités se trouvent dans un rayon d'une dizaine de kilomètres. Aurélie a grandi à Huningue et vit actuellement à Saint-Louis : même si elle a suivi son lycée et ses études à Fribourg-en-Brisgau en Allemagne, elle n'y a jamais habité. Pour beaucoup, les études représentent une opportunité de se rendre dans d'autres régions : pour Anja, qui a grandi à Bâle et à Allschwil (à quelques kilomètres de Bâle) et qui vit depuis une dizaine d'années dans le même quartier, les études et le début de la vie professionnelle, lui ont donné la possibilité de séjourner à Paris et à Rome.

Ich bin im Hirzbrunnen-Quartier hinter dem Badischen Bahnhof aufgewachsen bis ich 13 war und dann sind wir nach Allschwil gezogen, aber ich bin weiterhin in Basel zur Schule gegangen, von daher würde ich schon sagen ich bin eher eine Stadtbaslerin, in Allschwil habe ich dann dort geschlafen, bin aber immer weiter in die Schule in der Stadt, also ich habe nicht eine grosse Bindung an Allschwil eigentlich. [...] Jetzt wohne ich im St. Johann, also eigentlich grad hier an der Grenze, beim Voltaplatz. (Anja, 32 ans, Bâle)

De même, pour Julien et Nicolas, très ancrés dans la région, leurs études à Strasbourg ont représenté leur seule expérience hors de la région et ils n'envisagent pas nécessairement d'en entreprendre d'autres. Julia est, quant à elle, arrivée « un peu par hasard » dans le cadre de ses

études à Bâle, ville qu'elle a adorée et dans laquelle elle est littéralement « restée bloquée ». Son « amour » pour Bâle se traduit également à travers un engagement dans la politique locale. Andreas, bâlois d'origine, a déménagé durant son adolescence dans le canton de Saint-Gall, en raison du changement d'emploi de son père, avant d'y revenir. Les motifs professionnels sont souvent à l'origine d'épisode de mobilité résidentielle comme pour la famille d'Andreas ou de Nicole : elle est arrivée dans la région car son père était au chômage et a trouvé un poste dans le sud de l'Alsace. Une fois adulte, le chômage l'a également fait quitter l'Ardèche, où elle s'était installée avec son mari, pour revenir en Alsace.

J'ai habité cette région, je suis venue avec mes parents, ici, à l'âge de 12 ans. J'ai fait mes études à Strasbourg. Et après, j'ai étudié l'horticulture, et après j'ai travaillé dans les jardineries et dans les magasins de bricolage et jardin, et dans les jardineries. Et puis, on s'est installé ici. D'abord on était en Ardèche, en 1992, après on est revenu ici, c'est toujours le problème du travail. C'est ça. (Nicole, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Laurent, qui a grandi dans un village français collé à la frontière suisse, a lui aussi déménagé temporairement pour des raisons professionnelles (en Suisse). En fait, dans notre échantillon, qui n'a pas vocation à être représentatif, seuls Sébastien et Karim viennent de régions éloignées. Le premier est originaire du Nord-Pas-de-Calais et est arrivé dans la région pour les études, puis y est resté pour le travail. Karim est quant à lui marocain d'origine, mais est devenu français entre temps.

Moi, je suis né au Maroc. J'ai fait ma scolarité jeune, enfant, au Maroc. Et collège, lycée. J'ai passé le baccalauréat au Maroc. En langue arabe et française, dans une branche littéraire. L'équivalent du bac français, bac L maintenant. J'ai fait ce baccalauréat au Maroc, et après directement j'ai été en France. J'ai fait une fac d'anglais, une année, j'étais pas bien dedans. Et après, je suis allé vers la sociologie. Et pendant que je faisais mes études de sociologie, j'ai découvert l'animation et l'éducation. (Karim, 54 ans, Bartenheim (FR), actif non-frontalier)

Ces différentes histoires individuelles montrent la diversité des parcours de mobilité des habitants de l'agglomération. Même pour ceux qui ont passé la plupart de leur vie dans la région bâloise, diverses expériences, plus ou moins longues, plus ou moins lointaines, ont eu une grande influence sur leur vie, sur leur manière d'appréhender l'altérité et sur leurs réseaux sociaux.

Dans notre échantillon, environ 8% de la population est étrangère. C'est à Bâle et en Suisse que cette part est la plus élevée, mais les différences avec les autres pays sont très faibles. Il est important de relever que la part d'étrangers dans l'échantillon est plus faible qu'elle n'est en réalité en Allemagne et en Suisse surtout¹⁹⁹. 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 bi-nationaux franco-suisse, germano-suisse, etc. Si la périphérie française de Genève accueille de nombreux Suisses –20 000 Suisses ou binationaux y résideraient -, un tel phénomène ne semble pas se produire dans la région bâloise, du moins pas de cette ampleur²⁰⁰. 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 confirme des études sur la question ; toutefois, la part de la population allemande et suisse ne s'élève 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

¹⁹⁹ 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 car trop évidente à leurs yeux, soit car ils ne souhaitaient pas y répondre pour d'autres raisons (éthiques notamment) ; ceci avait déjà été observé dans une autre étude (Dubois et Rérat 2012). 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 (cf. méthodologie).

²⁰⁰ 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.

légalement en France, tout en gardant son emploi en Suisse ; à travers la domiciliation secondaire en France, il était néanmoins possible de contourner cette juridiction (système toléré par la France) (Susanne Eder et Sandtner 2000). Dès 1998, puis avec les accords de libre-circulation, il a été plus facile de déménager à travers les frontières, mais la mobilité résidentielle transfrontalière ne semble pas avoir augmenté de manière considérable, contrairement à certaines prévisions (Susanne Eder et Sandtner 2000)²⁰¹.

En Suisse, dans notre échantillon, environ 4% sont des ressortissants des pays voisins, auxquels s'ajoutent 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 largement, provoque un certain malaise dans la population suisse²⁰². Parmi les résidents suisses venant d'Allemagne, il est difficile de déterminer exactement des tendances dans la mobilité résidentielle transfrontalière dans la région : il semblerait néanmoins que la plupart des Allemands vivant en Suisse n'aient pas passé leur enfance à proximité de la Suisse, mais viennent d'autres régions allemandes plus éloignées.

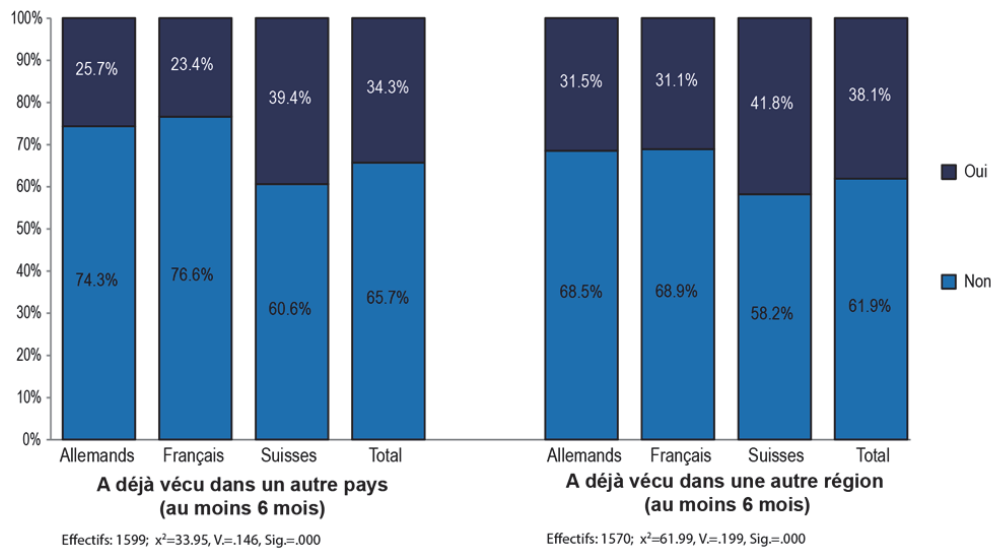
Si la nationalité offre un aperçu du statut administratif de chaque individu à un temps *t*, se pencher sur le lieu de l'enfance et les expériences de mobilité passées permet une vue plus dynamique des parcours de mobilité. La majorité des individus ont grandi au niveau « local » : 62.5% des Allemands 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 les parcours de mobilité des individus. Dans l'agglomération trinationale, 34% des individus ont déjà vécu au moins 6 mois à l'étranger, 38% dans une autre région et 57% à l'étranger ou dans une autre région. 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.

²⁰¹ Nous reviendrons sur la question dans le chapitre : « L'épaisseur sociale de la frontière ».

²⁰² cf. chapitre « L'épaisseur sociale de la frontière ».

Figure 16 : Expériences de vie à l'étranger ou dans une autre région (au moins 6 mois), selon le pays de domicile



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 d'étrangers, les différences nationales mentionnées plus haut 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. Sans pour autant pouvoir le vérifier de manière statistique²⁰³, Julien décrit les jeunes Suisses comme particulièrement voyageurs en comparaison avec les Français :

Et sinon, beaucoup de voyages. Je trouvais que les Suisses avaient quand même l'argent pour partir : Thaïlande, Amérique du Sud, ou des séjours linguistiques, des échanges, faire 3 mois à Paris, puis 6 mois à Barcelone. Je trouvais les Bâlois que je connaissais très dynamiques. Des étudiants motivés à faire plein de choses, à bouger, à aller étudier 3 mois ailleurs, revenir. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non-frontalier)

Les destinations principales de ces expériences sont principalement situées en Europe. Parmi les Allemands, la Suisse (21% des destinations), le Royaume-Uni (14%), la France (11%) et la Scandinavie (8%) sont les destinations les plus mentionnées. Dans le reste du monde, c'est les USA qui sont la première destination des Allemands. Les résidents français de l'agglomération ont eux aussi séjourné avant tout dans des pays européens, avec en premier lieu la Suisse (24.3%), l'Allemagne (18.2%) ou le Royaume-Uni (8.1%). Parmi les destinations dans le reste du monde, l'Afrique est la destination de 11.5% des séjours mentionnés par les Français, témoignant des liens importants entre la France et le continent africain. Les USA comptent pour 10% de ces expériences. Finalement, les Suisses ont mentionné l'Allemagne (15.7%), le Royaume-Uni (13%) et la France (11.9%) en Europe ou les USA (12.3%) comme les destinations principales de leurs séjours à l'étranger. Plusieurs tendances se dégagent des chiffres présentés ci-dessus. Tout d'abord, la Suisse, l'Allemagne et la France sont des destinations importantes pour les résidents des trois pays de l'agglomération trinationale. Bien qu'une partie des résultats soient portés par des ressortissants de ces pays vivant ailleurs dans l'agglomération, les trois pays sont attractifs pour d'autres motifs, tels que la formation²⁰⁴, l'apprentissage d'une autre langue ou d'une autre culture, voire le travail.

²⁰³ Les étudiants suisses engagés dans l'enseignement supérieur sont en effet bien plus âgés que les Français, et un peu plus que les Allemands ; Eurostat, Age médian dans l'éducation tertiaire, 2012, [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Median_age_in_tertiary_education,_2012_\(%C2%B9\)_years_YB15-fr.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Median_age_in_tertiary_education,_2012_(%C2%B9)_years_YB15-fr.png), consulté le 04.01.2017.

²⁰⁴ En nombre absolu, l'Allemagne et la France, de même que le Royaume-Uni sont parmi les pays qui attirent le plus d'étudiants Erasmus.

Et puis, le fait étant, que les salaires étant nettement inférieurs en France, donc il y avait un collègue qui était parti en Suisse, en Argovie. Et donc il m'a fait venir là-bas en fait. Et je suis resté deux ans, j'ai habité deux ans en Suisse, en Argovie, à Aarau, dans un petit labo. Avant de revenir sur Bâle. Pour travailler chez Rohner 1 an et demi, puis chez Novartis. (Laurent, 41 ans, Hausgauen (FR), actif non-frontalier)

Ensuite, les habitants de l'agglomération sont aussi très attirés par les USA et le Royaume-Uni. L'apprentissage de l'anglais, mais aussi leurs universités très réputées, les opportunités d'emploi et les voyages semblent être les raisons principales qui motivent les individus à séjourner dans ces pays²⁰⁵. S'il ne s'agit pas de la motivation principale, les séjours à l'étranger s'accompagnent souvent de l'apprentissage d'une langue. Ainsi, Sandra a passé du temps en Ecosse et au Pérou et a appris l'anglais et l'espagnol ; Anja a appris le français et l'italien lors de séjours à Paris et à Rome. Les expériences à l'étranger sont très formatrices et permettent l'acquisition d'une large palette de compétences, notamment sociales - très utiles dans une agglomération transfrontalière²⁰⁶.

La mobilité résidentielle à l'intérieur du pays entre deux régions, ou entre deux villes, voire les déménagements dans la même agglomération ont aussi une influence sur les modes de vie. 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 des 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. A propos des Allemands, la Bavière (20%), la Rhénanie du Nord-Westphalie, la Hesse et la Basse-Saxe sont les régions les plus souvent mentionnées. Plusieurs métropoles se trouvent dans ces *Länder* comme Munich, la région de la Ruhr (Cologne, Düsseldorf, Dortmund, Essen, etc.) ou Hanovre. Toutes sont d'ailleurs situées dans l'Allemagne de l'Ouest témoignant du fossé qui a existé dans ce pays et qui existe encore dans une certaine mesure : 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, les femmes ont une probabilité plus grande d'avoir vécu à l'étranger. 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 les possibilités d'avoir résidé ailleurs plus grandes. Les personnes les mieux formées ont aussi une probabilité près de deux fois plus grandes 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 habité ailleurs²⁰⁷. 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 (Waibel, Rüger, et Ette 2016)²⁰⁸. 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.

²⁰⁵ Nos données ne nous permettent pas d'aller davantage dans les détails.

²⁰⁶ Plus de détails dans le chapitre : « L'épaisseur sociale de la frontière ».

²⁰⁷ Concernant la probabilité des revenus élevés à avoir davantage vécu dans d'autres régions, la significativité est de .08.

²⁰⁸ Il est aussi probable que des revenus ou des formations élevés, celle de l'individu ou de ses parents, influencent à la hausse la probabilité d'entreprendre de telles expériences.

Tableau 25 : Régressions logistiques (Odd ratio), Expériences d'au moins 6 mois à l'étranger et dans une autre région

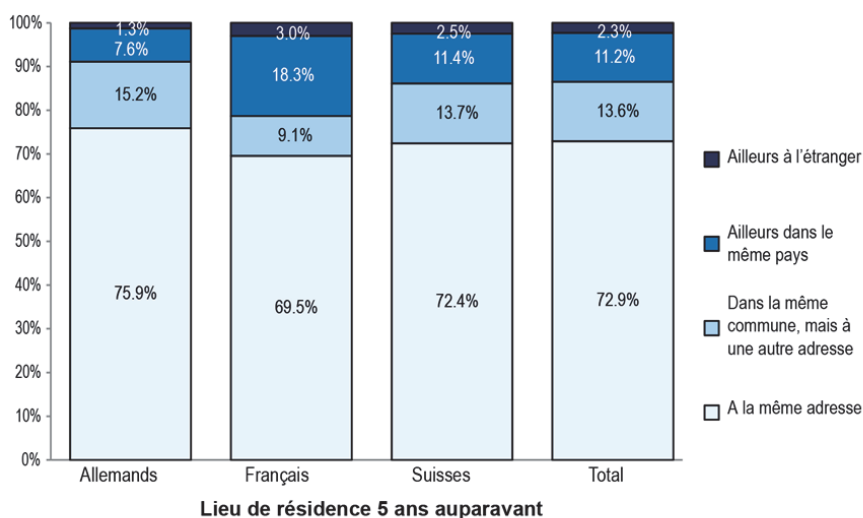
	Expérience à l'étranger	Expérience dans une autre région
Homme	0.59***	0.92
Femme (réf.)		
25-44 ans	0.79	0.79
45-64 ans (réf.)		
65 ans et plus	2.33***	1.93**
Personne seule	0.87	0.89
Famille monoparentale	1.18	0.93
En couple, sans enfant	0.83	0.66**
En couple, avec enfant(s) (réf.)		
Pas de formation 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
Etranger	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

Quant à la mobilité résidentielle durant les 5 dernières années, près de trois-quarts des individus enquêtés n'ont pas déménagé. Pour les 13% d'individus qui ont déménagé tout en restant dans la même commune, les impacts de leur mobilité résidentielle sur leurs réseaux sociaux et l'appropriation des territoires sont a priori assez faibles. Pour les autres, environ 13% de la population, les changements sont probablement plus importants car ils ont changé de commune voire de pays (2%). En France, la part de personnes ayant changé de commune est plus importante (21.3%). En observant la distance à laquelle se trouvait leur ancien logement, de très nettes différences apparaissent entre les trois pays. Alors qu'en Allemagne et en Suisse, près de deux tiers des déménagements se sont faits sur une distance de moins de 25 kilomètres, en France moins de 40 % l'ont été sur une telle distance. 45% des Français qui ont déménagé, habitaient auparavant à plus de 100km, contre 21.4% en Suisse et 27.4% en Allemagne. Cette attractivité du sud de l'Alsace pour les Français renvoie très largement aux mouvements en direction des régions transfrontalière décrits dans la partie théorique. 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 4000 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)

Ces nouveaux arrivants en provenance de France se rendent avant tout à Saint-Louis, le centre urbain de la région : 61% des personnes qui ont déménagé à Saint-Louis durant les 5 dernières années vivaient auparavant à plus de 100 kilomètres. Il est possible que Saint-Louis ne constitue qu'une étape avant de s'installer dans les villages de la région, comme le sont parfois les villes suisses pour les travailleurs français avant qu'ils ne retournent vivre en France et deviennent frontaliers (Rérat et al. 2011).

Figure 17 : Lieu de domicile 5 ans auparavant, selon le pays de domicile

Effectifs: 1582; $\chi^2=17.98$, $V=.075$, $\text{Sig}=.006$

Cette attractivité des régions frontalières et du travail frontalier pour des individus en provenance d'autres régions françaises ou allemandes se retrouvent dans les profils des frontaliers. 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 attestent bien de 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 leur population : urbanisation marquée, augmentation des prix, amplification des inégalités sociales entre frontaliers et non-frontaliers, etc. (Crevoisier et Moine 2006; Costa et Eggerickx 2011; Thomas et al. 2011). Par ailleurs, dans l'Hexagone, les personnes qui ont grandi dans les pays voisins (Suisse et Allemagne) comptent pour près de 10% des frontaliers. Parmi les frontaliers allemands, ils sont 6%. La présence de Suisses en particulier, bi-nationaux ou non, contribue à ce résultat²⁰⁹. Ces éléments soulignent l'existence de flux de population en direction et à travers les frontières.

Tableau 26 : Lieu de l'enfance, selon le statut de frontalier (Allemagne et France uniquement)

	Allemands			Français		
	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, $\chi^2=16.06$, $V=.161$, $\text{Sig}=.013$			Effectifs : 427, $\chi^2=18.82$, $V=.148$, $\text{Sig}=.013$		

²⁰⁹ Les effectifs sont trop réduits pour analyser statistiquement les provenances nationales ou internationales des frontaliers, mais rappelons que pour les ressortissants extra-européens vivant en Allemagne ou en France, il est difficile voire impossible de disposer d'un permis de travail frontalier.

4 LOCALISATION DES AMIS ET DE LA FAMILLE

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 questionné²¹⁰. Plus précisément, ils vivent avant tout dans la même région que les enquêtés, c'est-à-dire dans la Suisse du Nord-Ouest (y compris le canton du Jura) pour les Suisses, l'Alsace pour les Français et 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 souligne 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.

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'ils ne remontent 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 leur permet malgré leur nouvelle localisation résidentielle de maintenir de forts liens avec leur 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 les études. Andreas a vécu plusieurs années à Saint-Gall, où sa famille réside toujours, et à 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 dans d'autres endroits de Suisse, contribue à diffuser spatialement son réseau social.

Meine Familie, die wohnen alle im Aargau, auch viele gute Freundschaften sind über die ganze Deutschschweiz verstreut: Zentralschweiz, Solothurn, Zürich und Umgebung. Da kenne ich überall Leute, die mir sehr nahestehen. (Julia, 31 ans, Bâle)

Si l'on regarde de plus près les régions où vivent le plus d'« autrui significatifs », les Suisses, mis à part les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Soleure ou Argovie, mentionnent Zurich (4.4% du total) et Berne (3.4%) comme cantons où résident leurs familles. Les Allemands évoquent bien entendu le Bade-Wurtemberg, mais aussi la Bavière (6.2%) ou la Hesse (3.6%). Quant aux Français, hormis l'Alsace, c'est dans la région Auvergne-Rhône-Alpes (5.1%) et en Ile-de-France (3.8%) que vivent le plus de membres de la famille des enquêtés.

²¹⁰ Pour aborder les thématiques relatives aux réseaux sociaux, une question centrale concernait le lieu de résidence des deux ou trois meilleurs amis de chaque individu, la fréquence à laquelle ils les voient et la fréquence à laquelle ils ont des contacts téléphoniques ou par sms/e-mail. La même technique est employée pour les membres de la famille. Pour traiter certaines questions relatives à la localisation et à la fréquence des contacts des membres des réseaux sociaux nous avons compilé dans une base de données annexe les trois amis ou les trois membres de la famille : ceci nous permet de traiter les informations sur les trois personnes indiquées simultanément. En complément et pour donner un meilleur aperçu des configurations spatiales des réseaux sociaux, une question complémentaire sur les contacts entretenus avec les voisins et une autre sur la fréquence des visites aux amis, collègues, proches effectuées dans les trois pays, a été posée.

Tableau 27 : Lieu de résidence des amis et des membres de la famille les plus importants, selon le pays de domicile (total des personnes mentionnées)

Famille	Allemands	Français	Suisses
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%

Tant dans l'enquête quantitative que qualitative, il apparaît 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 plus précisément dans la section suivante), d'autres pays européens ou du reste du monde. La proximité d'autrui significatifs est importante dans les réseaux sociaux : elle permet d'avoir accès à diverses ressources utiles pour les individus. Elle marque également son insertion sociale dans le territoire local. 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 autrui significatifs qu'ils ont mentionnés²¹¹. Dépasser les considérations administratives des territoires, des communes, des cantons/départements ou des pays est fondamental dans une région transfrontalière pour aborder les questions de proximité. Dans l'agglomération trinationale de Bâle, 66% des individus mentionnent un ami qui habite à moins de 5 kilomètres de chez eux. En prenant en compte tous les amis mentionnés et non pas uniquement celui qui habite le plus près, 38.4% des amis significatifs vivent à moins de 5 kilomètres, 29.5% entre 5 et 25 km et seulement un tiers à plus de 25 kilomètres. C'est en Suisse que la part des individus vivant à proximité est tendanciellement la plus élevée, suivi de l'Allemagne et de la France. Dans ces deux derniers pays, la part des amis vivant à plus de 250 kilomètres est plus importante (autour de 15%) contre seulement 5% en Suisse. Ceci ne renvoie pas a priori à des réseaux d'amis largement plus cosmopolites, mais à la taille de ces deux pays, bien plus grands, qui permet d'avoir des réseaux sociaux qui s'étendent sur le territoire national à plusieurs centaines de kilomètres. En effet, depuis le Dreiländereck, les points les plus éloignés dans les Grisons, Chiasso ou Genève se situent à moins de 300 kilomètres, contre plus de 800-900 pour Berlin, Hambourg et Bordeaux, voire autour de 1000 kilomètres pour se rendre à Brest ou à Flensburg au nord de l'Allemagne²¹². Toutefois, nos données ne nous donnent pas d'informations sur l'hétérogénéité sociale ou nationale des réseaux d'amis : en effet, il est

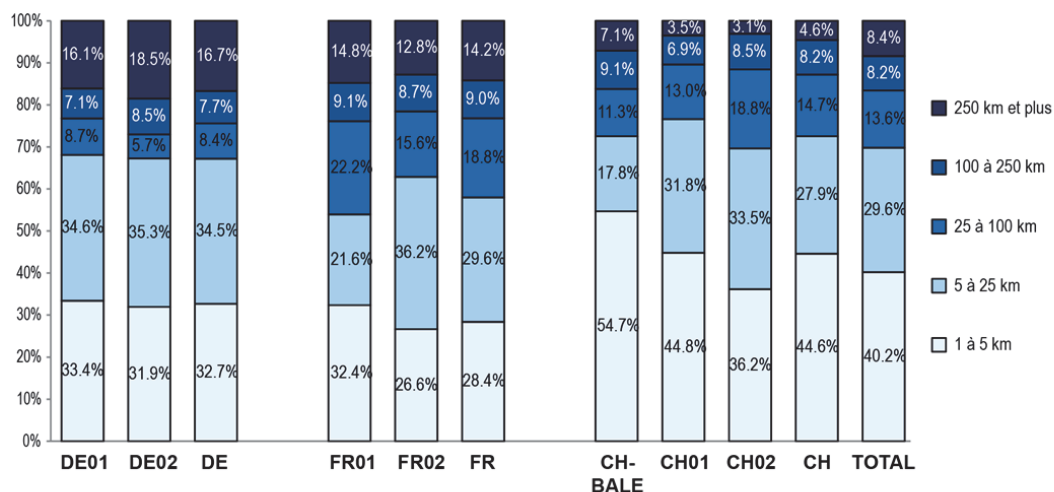
²¹¹ Calculée à l'aide de Google Maps : il s'agit de la distance en voiture par le chemin le plus court. Pour les localisations non-accessibles par la route et/ou situées hors d'Europe, c'est la distance à vol d'oiseau (calculée avec Google Earth) qui a été utilisée.

²¹² En tenant compte des territoires français, situés dans divers endroits du monde (Polynésie, Réunion, Martinique, Saint-Pierre et Miquelon, etc.), les distances potentielles sont encore bien plus importantes.

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 a également 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 26.6% dans le secteur périurbain français (part la plus faible). Environ 72% des meilleurs amis des Bâlois habitent dans un rayon de 25 kilomètres autour de la cité rhénane : ces résultats sont largement similaires à ceux trouvés à Zurich où deux tiers des relations se situent à 25 kilomètres et seulement 20% à plus de 100 km (Frei et Axhausen 2005). Dans une autre recherche, à Rotterdam, 30% des relations se trouveraient même dans le quartier de résidence²¹³. Ainsi, à Bâle et ailleurs sur le territoire de l'agglomération trinationale, les réseaux apparaissent marqués par la proximité. Une étude similaire menée dans un quartier de Toronto, où le bâti est plus diffus et le territoire canadien bien plus grand, montrait en effet que plus d'un tiers des relations se situaient à plus de 160 kilomètres (Mok, Wellman, et Carrasco 2010), soit bien plus que dans la région bâloise. En revanche, Viry (2012) relève 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 local. 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.

Figure 18 : Distance (en km) à laquelle résident les meilleurs amis, selon le secteur et le pays de domicile (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: $\chi^2=387.77$, $V=.156$, $\text{Sig}=.000$

En complément à ces éléments relatifs au territoire, nous avons effectué une série de croisements avec des variables sociodémographiques (âge, genre, formation, revenu, etc.)²¹⁴. Concernant la distance avec les membres de la famille, les effets sont limités entre les modalités observées, si ce n'est à propos de la position sociale. Les personnes avec des formations ou des revenus moyens ont des liens familiaux davantage locaux, alors que les personnes situées en amont ou en aval de la « hiérarchie sociale » ont des liens plus diffus dans l'espace. Ces

²¹³ Nos données ne nous permettent cependant pas de tirer de comparaison à cette échelle-là ; étude citée dans Mok et al. (2010).

²¹⁴ Les tableaux se trouvent dans l'annexe VII. « Analyses complémentaires ».

éléments semblent renvoyer aux mobilités résidentielles plus importantes des personnes occupant les places les plus basses dans l'échelle sociale et celles occupant les plus hautes (Cresswell 2006). En effet, on observe que les étrangers sont surreprésentés à la fois dans les classes les plus basses et les plus élevées de la société : la région bâloise, avec entre autres la présence de nombreuses firmes multinationales, attire aussi de nombreux étrangers très formés. D'une manière générale, les personnes ayant vécu à l'étranger ont davantage d'amis ou de membres importants de la famille résidant à distance.

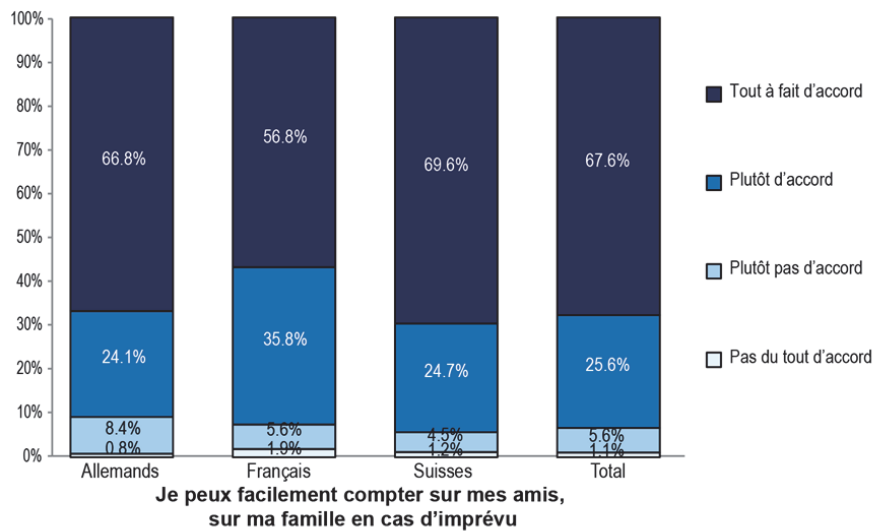
S'agissant des liens amicaux, la distance joue un rôle différent, puisque les origines d'un individu sont de moins grands déterminants sur les réseaux amicaux actuels. Les plus âgés déclarent avoir des réseaux amicaux plus centrés autour de leur domicile, de même que les non-actifs : ces deux aspects semblent liés entre eux. Cette concentration des amis dans les « espaces du proche » renvoie très probablement à une augmentation croissante des contraintes de mobilité avec l'âge, même si on ne peut exclure un effet de génération : les jeunes d'aujourd'hui auraient tendance à avoir des réseaux d'amis spatialement plus diffus grâce aux moyens de transports et de communications qui permettent de maintenir plus facilement des relations à distance. La formation influence également la spatialité des réseaux amicaux : plus elle est élevée, plus la probabilité est grande que les réseaux amicaux des individus soient étendus spatialement. Concernant le revenu, le lien est moins flagrant, mais les personnes avec les plus bas revenus sont ancrées plus localement que les deux autres groupes. L'ancrage plus fort des personnes dans des positions sociales basses est aussi observé dans d'autres travaux comme ceux de Vignal (2005).

Finalement, être pendulaire a une grande influence 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 kilomètres, pour les pendulaires, cette part n'est que de 33%. Même si pour une partie d'entre eux, les amis ou la famille vivent un peu plus loin, soit entre 5 et 25 kilomètres, 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 elle, 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). Ainsi, les ressources auxquelles les pendulaires, et notamment les frontaliers, peuvent accéder grâce à leurs réseaux localisés dans différents endroits - autour du lieu de domicile, du lieu de travail ou dans des lieux tiers - seraient plus larges et diversifiées.

4.1 POUVOIR COMPTER SUR SES PROCHES

Les ressources potentielles que représentent les membres du réseau social peuvent se matérialiser de différentes manières. L'une d'elle 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 leurs proches en cas de problème. Ces différences ne résultent a priori pas de modèles culturels profondément divergents dans les trois pays, mais renvoient davantage aux configurations territoriales très différentes des trois pays (la taille, entre autres) et à la localisation spatiale des réseaux sociaux (voir ci-dessus).

Figure 19 : Pouvoir compter sur ses proches, selon le pays de domicile



En effet, 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 important. La fréquence des contacts avec le voisinage a également un impact positif sur la possibilité de demander de l'aide : plus les individus sont ancrés au niveau micro-local, plus ils peuvent compter sur leurs proches²¹⁵. Laurent, 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 ses parents et sa famille vivent. Ces relations intenses et locales lui permettent d'avoir facilement du soutien. La belle-famille de Karim est fortement intégrée et présente dans le village où ils résident avec sa femme facilitant les réseaux de soutien. Par ailleurs, dans ces deux cas, les réseaux sociaux sont composés de liens forts où les membres du réseau se connaissent pour la plupart entre eux.

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, répertorié 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 femmes. 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.

²¹⁵ La proximité des amis n'a pas d'influence significative.

Tableau 28 : Régression linéaire : Possibilité de pouvoir compter sur ses proches en cas de problèmes

	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	0.85	***
Actifs	-0.01	-0.01
25-44 ans	0.03	0.06*
65 ans et plus	-0.01	-0.02
Homme	-0.04	-0.09**
Personne seule	0.01	0.01
Famille monoparentale	0.03	0.03
En couple, sans enfant	0.05	0.1**
Bas revenus	-0.01	-0.03
Revenus élevés	0.01	0.01
Pas de formation post-obligatoire	-0.05	-0.06*
Formation de niveau tertiaire	-0.01	-0.02
Membre de la famille le plus proche	-0.01	-0.08**
Fréquence des contacts avec les voisins	0.06	0.08**
Effectifs : 1472, R ² =.023, Sig.=.000		

5 FRÉQUENCES DES CONTACTS FACE-À-FACE ET À DISTANCE (TÉLÉPHONE, SMS, INTERNET, ETC.)

Avoir des amis ou de la famille résidant à travers le monde est une chose, arriver à les voir ou à garder contact en est une autre. En effet, 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 hebdomadairement ou plutôt une fois par mois. Un cinquième des individus rencontrent leurs amis moins fréquemment, c'est-à-dire une fois par année, voire encore moins souvent²¹⁶. A propos de la famille, les rencontres quotidiennes sont plus fréquentes (7%), mais à l'autre bout de l'échelle davantage d'individus ont des contacts physiques très rares.

Lorsque l'on considère les contacts effectués à travers les moyens de communications tels que téléphone, sms, e-mail, Skype, etc., ceux-ci 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 généralement plus fréquemment en contact avec leurs familles. Si pour 20-25% des individus 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%-10% des individus ont des contacts virtuels uniquement quelques fois par année voire encore moins. Ces différentes technologies facilitent le contact avec les membres importants des réseaux, surtout en permettant les échanges instantanés. Mok et al. (2010) expliquent que c'est principalement la diffusion du téléphone dans la population qui a permis une modification majeure de la communication à l'intérieur des réseaux sociaux et le maintien de relations à distance. Par ailleurs, la plupart des auteurs s'accordent pour dire que ces moyens de communication n'ont de loin pas remplacé la co-présence physique, comme c'est le cas dans notre étude : au contraire, e-mail ou sms sont utilisés pour arranger des contacts face-à-face, voire même des appels téléphoniques (Mok, Wellman, et Carrasco 2010). En effet, ces deux types de contacts sont très fortement corrélés entre eux (env. 50% de la variance) : les personnes qui se voient le plus ont tendance à également avoir 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 co-présence

²¹⁶ Notons que lorsque l'on tient compte uniquement de l'ami mentionné en premier, les contacts sont plus fréquents : 6.1% des habitants les voient tous les jours, et 37% au moins une fois par semaine.

physique, se limitant à quelques contacts par 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 29 : Fréquences 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			
	Allemands	Français	Suisses	Total	Allemands	Français	Suisses	Total
Tous les jours au 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 : 4119, $\chi^2=41.14$, V=.071, Sig.=.000				Effectifs : 4104, $\chi^2=25.38$, V=.056, Sig.=.001				
Famille								
Tous les jours au 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 : 4088, $\chi^2=101.8$, V=.112, Sig.=.000				Effectifs : 4076, $\chi^2=61.22$, V=.087, Sig.=.000				

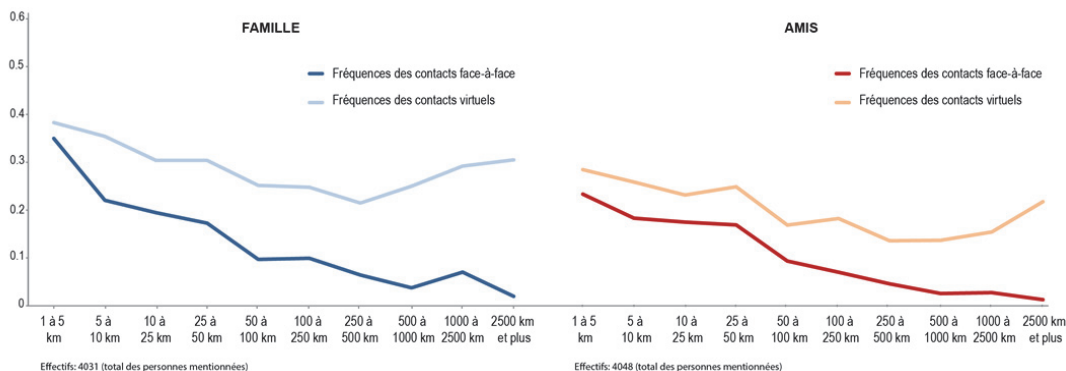
Les différences territoriales sont relativement limitées. En France, les contacts amicaux quotidiens sont un peu plus fréquents que dans les deux autres pays. La densité et la proximité qu'offre la ville n'a apparemment que peu d'influence sur la fréquence des rencontres. Les Bâlois rencontrent un peu moins fréquemment leurs amis que les habitants des périphéries. Concernant la fréquence des rencontres avec les membres importants de la famille, les différences sont davantage marquées entre la Suisse d'un côté (Bâle surtout) et la France et l'Allemagne. Les Allemands sont 11% à voir certains membres de leur famille tous les jours, 9.2% en France et 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.

Also die Leute die nicht in Basel selbst wohnen oder in der engeren Umgebung, die treffe ich nicht so häufig, vielleicht 2, 3, 4 Mal im Jahr. Ausser die enge Familie etwas häufiger, etwa einmal im Monat normalerweise. Die Leute in Basel, das ist extrem unterschiedlich, im Sommer ziemlich häufig, da kann man einfach am Rhein abmachen, da kommen irgendwie alle, die man auch schon mal gesehen hat und gekannt hat. Im Winter weniger, da sind es gezielte Besuche bei einzelnen Leuten. Schwierig zu sagen, was für ein Rhythmus, so wie es halt gerade passt. (Julia, 31 ans, Bâle)

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. Une première cassure dans la fréquence des contacts se fait lorsque la distance atteint 5 kilomètres. Environ deux tiers des personnes dont le membre de la famille en question habite dans un rayon de 5 kilomètres le rencontre au moins une fois par semaine, environ 50% quand il s'agit d'amis. Une deuxième cassure s'observe au-delà de 50 kilomètres. 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 kilomètres 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

kilomètres, les contacts virtuels se font plus fréquents. En effet, dès 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 les amis. Ces résultats font écho aux travaux d'Axhausen (2007) sur la spatialité des réseaux sociaux, mesurée à travers des ellipses, et l'impact de la diminution des coûts de transports et de communication à distance sur le maintien de réseaux spatialement diffus.

Figure 20 : Fréquence des contacts face-à-face et virtuels avec les membres importants des réseaux familiaux et amicaux (total des personnes mentionnées)



Les deux régressions linéaires ci-dessous apportent quelques éléments de réponse sur l'effet des caractéristiques sociodémographiques sur la fréquence des contacts. Relevons que la nature des rencontres et de leurs fréquences peut varier s'il s'agit d'amis ou de famille. Les liens d'entraide ou les rencontres « semi-contraintes » sont probablement plus forts à l'intérieur de la famille : par exemple, plusieurs personnes participant à l'enquête quantitative ont mentionné rendre visite chaque semaine à leurs parents âgés, voire s'en occuper davantage, en habitant avec. Les jeunes ont plus souvent des contacts avec leur famille²¹⁷ et leurs amis que les autres catégories d'âge. Pour les plus jeunes, les débuts dans la vie active peuvent être une période charnière où l'autonomie, notamment financière, n'est pas encore totalement acquise, contribuant à augmenter la fréquence des visites. Julien, par exemple, la vingtaine, disposant de peu d'argent, se fait souvent aider par sa famille : il mange très fréquemment avec eux pour faire quelques économies et sa mère l'amène en voiture (il n'a pas le permis) pour faire ses courses en Allemagne. Un même lien peut être fait à propos de la garde des enfants : en effet, les grands-parents sont souvent amenés à s'occuper de leurs petits-enfants, notamment dans les couples bi-actifs (Attias-Donfut 2008). De plus, l'arrivée d'un enfant donne l'occasion aux familles de se voir plus fréquemment (enfants-parents-grands-parents), comme pour Quentin, qui explique aller plus régulièrement voir ses (beaux-)parents depuis la naissance de sa fille. En lien avec ceci ou non, les femmes ont un peu plus de contacts face-à-face avec leurs familles.

Lorsque la distance n'est pas prise en compte, on observe un effet marqué de la position sociale : les mieux formés et les plus riches voient tendanciellement moins leurs familles et leurs amis. Ceci est principalement dû à des réseaux spatialement plus diffus²¹⁸. Finalement, être seul ou en couple a une influence sur la fréquence des contacts avec les amis : les personnes vivant seules ou celles élevant seules leur(s) enfant(s) voient plus régulièrement leurs amis, au contraire de celles vivant en couple, qui se suffisent peut-être davantage à elles-mêmes.

²¹⁷ Sig. = .066.

²¹⁸ En tenant compte de la distance, ces effets s'atténuent quelque peu. Néanmoins les moins formés ont un peu plus de contacts avec leurs familles (sig. < .1) et amis (sig. < .05).

Tableau 30 : Régression linéaire : Fréquence des contacts face-à-face avec les membres importants des réseaux familiaux et amicaux

	Famille		Amis	
	B	Bêta (Coefficients standardisés)	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	0.38	***	0.21	***
25-44 ans	0.01	.03	0.02	.06***
65 ans et plus	-0.01	-.02	0.01	.01
Homme	-0.02	-.03*	0.01	.02
En couple, sans enfant	-0.01	-.02	0.00	-.00
Famille monoparentale	0.01	.01	0.05	.05**
Personne seule	-0.01	-.01	0.04	.1***
Bas revenus	0.01	.02	-0.01	-.02
Revenus élevés	0.0	.00	-0.01	-.03
Pas de formation post-obligatoire	0.02	.03	0.03	.03*
Tertiaire	0.01	.00	-0.01	-.01
Famille/Amis entre 5 et 25 km	-0.14	-.27***	-0.05	-.13***
Famille/Amis entre 25 et 100 km	-0.23	-.37***	-0.11	-.20***
Famille/Amis entre 100 et 250 km	-0.26	-.34***	-0.16	-.24***
Famille/Amis à plus de 250 km	-0.31	-.46***	-0.2	-.29***
Contrainte temporelle faible	-0.04	-.05**	0.01	.01
Contrainte temporelle moyenne	-0.03	-.04*	0.02	.04
Contrainte temporelle forte	-0.03	-.06**	0.02	.05*
Contrainte temporelle très forte	-0.04	-.06**	-0.00	-.01
	Effectifs : 4032, R ² =.225, Sig.000		Effectifs : 4051, R ² =.134, Sig.000	

Le temps de travail et de déplacement sont à même de contraindre les fréquences des contacts face-à-face. En effet, les personnes ayant des contraintes importantes liées à leur activité professionnelle voient moins leur famille.

Et nos amis, on se voit de temps en temps, les dimanches. C'est vrai que la semaine, quand on bosse on ne voit pas grand monde. Parce qu'après 10h de travail plus le trajet...on a juste envie de rentrer chez soi et de ne plus voir personne. Et pendant les vacances, voilà... on est allé en Sicile chez ma fille. Et puis, voilà, mon fils est à Lausanne. Et puis, on voit des amis de temps en temps. (Nicole, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

A propos des amis, le lien est moins clair : les personnes avec des contraintes temporelles fortes ont davantage de contacts avec leurs amis que les non-actifs. Il est probable que pour ces individus une partie des liens significatifs gravitent autour de l'activité professionnelle, dans la mesure où celle-ci occupe une partie importante du quotidien. Par ailleurs, les différences entre pendulaires et non-pendulaires sont non-significatives. Si on ne tient compte que des amis vivant dans un rayon de 25 kilomètres, les pendulaires voient ces derniers moins fréquemment. Les déplacements quotidiens sont ainsi à même de diminuer la fréquence des contacts à l'échelle locale. Malgré ces quelques résultats significatifs, le facteur le plus déterminant pour expliquer la fréquence des rencontres est bien entendu la distance. Près de l'entier de l'effet observé (variance) est expliqué par la distance.

5.1 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, maintenir des réseaux à distance demande des compétences particulières en matière de communication virtuelle (outils numériques) ou de mobilité physiques 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

(arrivé 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.

Dann habe ich noch von meinem Frankreichjahr zwei, oder ein paar, sehr gute Freundinnen in Paris, das ist dann mehr per Telefon. Seit wir jetzt alle arbeiten und einige noch Kinder haben, hört man sich auch weniger. Eine Zeit lang war es vielleicht alle zwei Wochen ein Telefon, jetzt auch wieder weniger. Wir haben auch viel geschrieben, ich habe doch auch noch viel Brief- oder Kartenkontakt, eine Freundin von mir schreibt auch aus Basel oft Karten. Da bekomme ich immer wieder schöne Post. Ich bin nicht ganz so fleissig im Moment, aber ich schreibe eigentlich auch sehr gerne Karten, Papier ist doch nicht ganz gestorben in der Kommunikation. (Anja, 32 ans, Bâle)

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 80% d'entre eux sont dans ce cas-là. Les Français apparaissent avoir légèrement plus de mal à gérer leurs réseaux à distance que leurs voisins germaniques, mais les différences sont minimales. Une analyse à travers les caractéristiques sociodémographiques, ainsi que des variables relatives à la possession d'outils numériques et l'organisation dans le quotidien apportent davantage de réponses. Ainsi, la capacité à maintenir des contacts à distance augmentent avec l'âge. Lorsque l'on ne tient pas compte de l'accès à internet ou à un smartphone, les personnes âgées ont plus de mal à maintenir ce type de relation, soulignant l'importance des outils numériques²¹⁹ pour gérer la distance.

L'effet le plus fort renvoie au genre : les femmes se déclarent davantage douées dans le maintien des relations avec des personnes vivant à distance. Si des compétences sociales plus développées ou différentes²²⁰ peuvent expliquer ce résultat, des rôles différents entre genre sont souvent mentionnés dans la recherche : les femmes sont fréquemment plus ancrées localement de par leur engagement dans la garde des enfants ou des tâches ménagères et/ou des distances domicile/travail plus faibles. Ainsi, elles sont 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.

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. Ceci renvoie probablement à un effet de la distance.

²¹⁹ Même si les niveaux de significativité sont faibles (smartphone : sig.=.06 ; internet : sig.=.09), l'ajout de ces variables améliore le modèle.

²²⁰ cf. chapitre « L'épaisseur sociale de la frontière ».

Tableau 31 : 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 (échelle)	0.08	.09***
Effectifs : 1534, R ² =.046, Sig.000		

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 émergentes ou hybrides. 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 6 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 de forts impacts sur le mode de vie, au-delà des questions de couples, notamment sur les longs déplacements à réaliser et les contraintes sur la vie sociale qu'impose le fait d'être en voyage très souvent le week-end. Ces pratiques de mobilité particulières, qui demandent bien d'autres compétences que le maintien des relations à distances, ont été traitées notamment dans l'enquête *Job Mob* (Dubois, Ravalet, et al. 2015).

Sinon, à part le fitness, quand j'étais plus jeune j'étais dans un club d'accordéon, ça j'aimerais bien reprendre. Mais comme j'ai une relation du week-end, les orchestres dans la région répètent le vendredi soir. Tant que j'ai cette relation du week-end, c'est un jour tout de suite en plus qui part. Ce sera pas le cas après. Je voulais aussi reprendre le tennis de table, parce que j'en faisais. Mais là aussi les compétitions se font le vendredi soir, donc ça c'est un frein aussi. Et c'est deux choses que j'aimerais bien reprendre, dès que cette relation du week-end ne sera plus. (Aurélie, 29 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

5.2 INSERTION LOCALE : LES CONTACTS AVEC LE VOISINAGE

En complément aux éléments mentionnés ci-dessus, nous nous sommes penchés sur les rapports qu'entretenaient les habitants de l'agglomération trinationale avec leurs voisins, autre indicateur de l'insertion sociale. La fréquence des rapports avec les voisins n'est pas influencée par le pays de domicile. Français, Allemands et Suisses ont globalement des contacts à la même fréquence. En revanche, on observe un lien avec le type de territoire : plus ce dernier est dense et urbain, plus la fréquence des contacts avec les voisins diminue.

Also in der Stadt finde ich es noch speziell, man wohnt in der gleichen Strasse und kennt sich eigentlich nicht unbedingt. Aber im Haus haben wir es sehr gut, es sind 5 Parteien und es ist sehr gut, also wir sind nicht irgendwie dicke Freunde, aber es ist super, man schaut sich zu den Wohnungen, ab und zu machen wir auch mal zusammen ein Hausfest, ein gemütliches Zusammensitzen, oder eine gemeinsame Putzaktion. Das ist sehr toll. Aber sonst, gerade die Häuser nebenan, da kenne ich die Leute nicht mehr. (Sandra, 36 ans, Bâle)

Les Bâlois ont des contacts moins fréquents avec leurs voisins (29.3% en ont souvent) que les habitants des communes rurales de l'agglomération (39.8%), bien que leurs amis habitent plus proche d'eux. Au-delà des éléments liés à l'insertion sociale propre aux villes, à l'anonymat qu'elles offrent etc., les rapports micro-locaux avec les voisins sont moins contraints en ville car

les possibilités d'avoir des amis significatifs à proximité sont largement plus importantes. Même si les tendances sont faibles, les personnes qui ont un réseau social dense à proximité²²¹ ont moins de contacts avec leurs voisins. Les contacts avec le voisinage dépendent d'une manière générale du cadre de vie. En effet, les personnes qui vivent dans une maison individuelle ou mitoyenne ont plus de chance d'avoir des contacts fréquents avec leurs voisins : ils sont 36% à les rencontrer souvent contre 27% pour les personnes qui vivent en appartement. Être propriétaire de manière générale contribue également à augmenter les contacts avec les voisins²²². Teller (2009, cité dans Viry 2012) observe des résultats similaires sur le lien entre le fait d'être propriétaire et la constitution de « communautés » soudées au niveau micro-local, notamment dans les espaces suburbains.

Concernant les facteurs sociodémographiques, la fréquence des contacts avec le voisinage croît avec l'âge²²³. Pour les plus âgés, la capacité à se mouvoir, souvent plus faible, limite les déplacements et fait de la proximité un territoire significatif dans l'insertion sociale. Les familles avec enfants sont souvent engagées dans des rapports de voisinage, probablement à travers les activités des enfants. La position sociale quant à elle n'a pas d'influence. Finalement, la fréquence des contacts avec les voisins n'est que peu impactée par la pendularité des individus. Si elle favorise des ancrages polytopiques (Viry, Kaufmann, et Widmer 2009), il apparaît que les pendulaires n'ont pas moins de contacts avec leurs voisins que les personnes qui vivent et travaillent dans la même commune²²⁴.

6 DES RÉSEAUX TRANSFRONTALIERS ?

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

Dans l'enquête qualitative, il apparaît que seule Aurélie a des amis qui entrent dans la catégorie des « meilleures amis » vivant de l'autre côté de la frontière. Bi-nationale, 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, des liens moins forts. Le travail, à travers les frontaliers, est comme nous le verrons, un vecteur de rencontres transfrontalières.

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 ni 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.

Nein, eigentlich nicht, ah doch, die eine Studienkollegin, die wohnt irgendwo da oben (nördlich von St-Louis), ich weiss gar nicht mehr wie das heisst, wir treffen uns eher in der Stadt. Und die andere vom Orchester, die war ich auch nie besuchen, ist auch nicht so eine enge Kollegin, aber sie kommt jede Woche ins Orchester aus dem Elsass. Und sonst, in Lörrach, Nein, da habe ich niemanden. Und in Freiburg, da habe ich jetzt ein paar so Tanzbekanntschaften, aber die kommen entweder nach Basel, oder wir gehen nach Freiburg. (Anja, 32 ans, Bâle)

²²¹ Les personnes dont les amis significatifs habitent à plus de 25 kilomètres (moyenne) ont plus de contacts avec leurs voisins.

²²² Lorsque ces deux variables sont prises simultanément en compte, les effets restent les mêmes.

²²³ L'effet des variables sociodémographiques, du réseau social ou de la pendularité est mesuré à l'aide d'un modèle de régression linéaire, cf. Annexe VII. « Analyses complémentaires ».

²²⁴ Avoir un conjoint non-pendulaire ou non-actif ne contribue pas non plus à augmenter la fréquence des contacts avec les voisins. Cette indication ne nous permet pas pour autant de déduire le rôle que le conjoint peut avoir dans la création ou le maintien de liens importants avec le voisinage.

Quantitativement, 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, 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% de la famille vivent en Suisse et en Allemagne. Finalement, les résidents suisses sont les moins transfrontaliers sur ce plan : 5.5% 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 qui vivent en France. Les Français sont eux avant tout liés avec 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. En effet, en tenant compte uniquement des relations amicales des habitants des trois secteurs limitrophes de la frontière²²⁵, vivant dans un rayon de 25 kilomètres, celles-ci 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 kilomètres 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 32 : Localisation des meilleurs amis vivant dans un rayon de 25 kilomètres (habitants des secteurs limitrophes de la frontière)

	DE01	FR01	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 : 1076			

La grande majorité des individus de l'agglomération (86%) n'ont pas d'amis importants qui vivent de l'autre côté de la frontière et seuls 4.1% en ont plus d'un ; ils sont davantage parmi les Français (22%) et les Allemands (18.4%) que parmi les Suisses (11%) à avoir des réseaux sociaux transfrontaliers. Dans une étude 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 meilleures amis.

La distance à la frontière est importante pour expliquer la probabilité d'avoir des amis qui vivent dans un des pays voisins. En effet, sur les différences nationales s'apposent 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 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.

²²⁵ Les trois secteurs limitrophes sont : Bâle, Weil am Rhein et Saint-Louis (ainsi que les communes de Hégenheim et Hésingue).

Figure 21 : 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)	1490
Log likelihood	1117.647a
ddl	11
Khi-deux	35.295
R-deux de Nagelkerke	0.044

A 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 qui sont en couple sans enfant (1.7 fois plus) et des personnes sans formation post-obligatoire (près de 2 fois plus). Concernant le revenu, plus celui-ci est important, plus la probabilité d'avoir des amis de l'autre côté de la frontière est forte²²⁶. Il s'agit avant tout d'un effet lié au statut de frontalier.

En effet, de par leur activité dans le pays voisin, les frontaliers ont davantage d'amis de l'autre côté de la frontière. Si on utilise le même type de modèle de régression en France et en Allemagne, il s'agit clairement du facteur le plus déterminant. Les frontaliers sont davantage à avoir des amis vivant dans un des deux pays voisins que les actifs non-frontaliers et un peu plus que les non-actifs. En Allemagne, les différences entre frontaliers et non-actifs sont en fait très faibles²²⁷. Une partie des non-actifs (français ou allemands) ont très probablement travaillé et/ou étudié antérieurement en Suisse contribuant à cette proportion élevée de personnes ayant des contacts de l'autre côté de la frontière. 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). Par ailleurs, parmi les non-frontaliers (actifs ou non), une partie d'entre eux sont en couple avec des frontaliers. Ceci peut avoir une grande influence tant sur les réseaux sociaux, que sur le budget des ménages (cf. chapitre précédent), mais aussi sur les activités de loisirs ou les achats réalisés à l'échelle transfrontalière²²⁸. En France, les différences sont particulièrement importantes entre frontaliers et non-frontaliers, car en plus de la socialisation secondaire sur le lieu de travail, s'ajoute des considérations linguistiques: les frontaliers parlent mieux l'allemand, comme nous le verrons dans

²²⁶ Les niveaux de significativité sont faibles, ils se situent à .06 (pour les bas revenus) et .09 (pour les revenus élevés).

²²⁷ Si le modèle utilisé a une significativité limitée lorsque seule la variable relative au statut frontalier est prise en compte ; il devient même non-significatif lorsque les autres variables sociodémographiques sont prises en compte.

²²⁸ En raison d'effectifs limités, nous n'avons pas cherché à aller plus loin sur cette question.

le chapitre « L'épaisseur sociale de la frontière »²²⁹. En Allemagne, la question linguistique se pose différemment : frontalier 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. D'autres éléments sont probablement à l'œuvre : nous aurons notamment l'occasion d'y revenir notamment à travers les compétences sociales et la motilité.

En Suisse, d'autres éléments ont une influence. D'une part, les personnes sans enfants ont plus de chances d'avoir des amis dans les pays voisins. D'autre part, les personnes avec des formations tertiaires ont également plus de chances d'avoir des amis vivant de l'autre côté de la frontière. En Suisse, comme dans les autres pays, il apparaît que 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.

Tableau 33 : Amis de l'autre côté de la frontière, selon le statut de frontalier (Allemands et Français uniquement)

	Allemands			Français		
	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		

6.1 QUELS SONT LES AUTRES EFFETS DE LA FRONTIÈRE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX ?

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 kilomètres autour de chaque individu (et en excluant ceux habitant dans la même commune), la frontière n'apparaît pas comme un frein à la fréquence des contacts. Les personnes qui ont des amis de l'autre côté de la frontière les voient aussi fréquemment que ceux qui habitent du même côté. Ainsi, la frontière n'empêche pas les contacts lorsque ceux-ci existent. Au contraire même, puisque les habitants de l'agglomération verraient légèrement davantage 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 eux²³⁰.

²²⁹ En France, au-delà de la question des frontaliers, seul l'aspect financier est également significatif. Frontalières ou non, les personnes avec les plus hauts revenus ont une probabilité 1.8 plus grandes que ceux avec des revenus moyens d'avoir des amis de l'autre côté de la frontière.

²³⁰ Notons que les autres variables sociodémographiques n'ont pas d'influence sur la fréquence des rencontres face-à-face avec les amis vivant de l'autre côté de la frontière (régression linéaire).

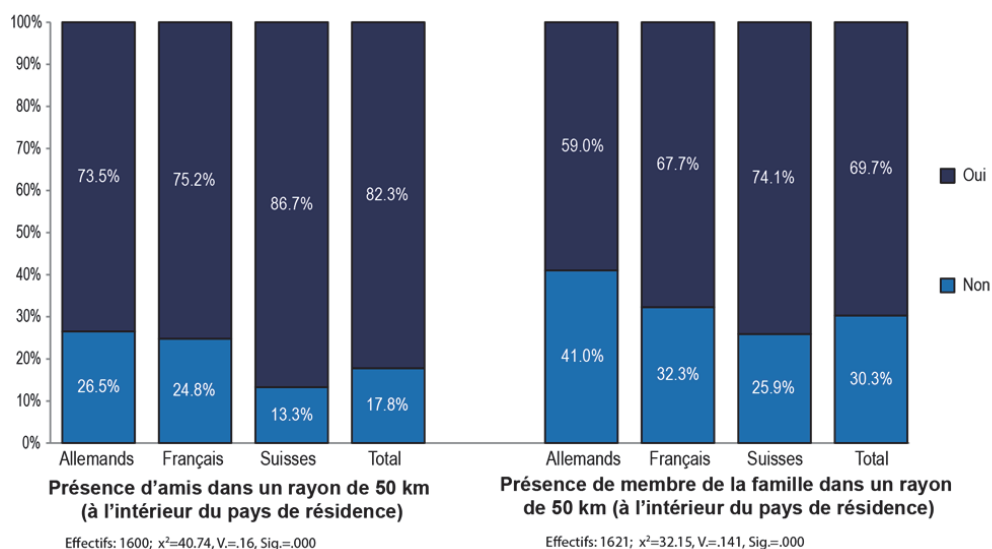
Tableau 34 : Fréquence des contacts face-à-face avec les amis vivant dans un rayon de 50 km (hormis ceux résidant dans la même commune), selon le côté de la frontière où les amis résident

	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 : 1563		

6.2 UN GLISSEMENT DU NIVEAU LOCAL VERS LE TRANSFRONTALIER ?

La frontière se manifeste de différentes manières sur l'insertion sociale dans les territoires qu'elle découpe et entoure. Seule 18% de la population n'a pas d'amis dans la partie de l'agglomération où elle réside : le territoire local a une importance cruciale pour l'insertion locale. Cette part est près de deux fois plus faible parmi les Suisses (13.3%) que parmi les Allemands et les Français. Est-ce que 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 au-delà de la frontière au détriment du territoire local ?

Tableau 35 : Insertion sociale locale, selon le pays de résidence



Les individus qui n'ont aucun ami qui vit 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 qui n'ont pas d'amis dans un rayon de 50 kilomètres (à l'intérieur du pays de résidence) en ont au-delà des frontières nationales, contre seulement 8% pour le reste des Suisses⁹. En effet, la Suisse accueille de nombreux travailleurs frontaliers en résidence secondaire, d'immigrés « classiques », voire de bi-résidents de diverses origines. Entre autre, la part des Allemands à Bâle est élevée (8% de la population totale), ce qui peut expliquer un 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'ami au niveau local (en France), mais des amis de l'autre côté de la frontière se monte à 33%, soit plus de 10 points que les non-frontaliers²³¹. La très forte attractivité du territoire suisse pour le travail, mais aussi pour les activités du quotidien tels que les loisirs notamment parmi les Français²³² peut expliquer ce glissement de l'ancrage local par-delà la frontière.

6.3 FRÉQUENCE DES ACTIVITÉS SOCIALES

Les réseaux sociaux ne se composent pas uniquement de liens très forts, mais aussi de nombreux liens d'intensité plus faible, avec des amis, connaissances, collègues, etc. Ces liens sont probablement moins figés et sont susceptibles d'évoluer plus rapidement. Néanmoins, ils sont fondamentaux dans le quotidien des individus. Comme l'explique Julia, certaines de ses relations amicales sont importantes dans sa vie quotidienne actuelle, car ces personnes fréquentent les mêmes endroits ou réalisent les mêmes activités.

Dann in Basel gibt es auch ein paar Leute, die mir sehr nahestehen, aber auch viele, einfach Freundschaften, die davon leben, dass wir nahe zusammen wohnen. Vielleicht über Distanz würden sie dann nicht mehr so intensiv gelebt. (Julia, 31 ans, Bâle)

Ainsi, les analyses suivantes mesurent 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. Toutefois, les données disponibles ne permettent pas de les distinguer spécifiquement²³³. Un peu moins de la moitié des habitants de l'agglomération entreprend des activités sociales au moins une fois par semaine dans leur pays de domicile. Pour les autres, ces rencontres ont davantage lieu de manière mensuelle ; 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'emploi 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.

Es gibt noch ein paar, die im Baselbiet wohnen, aber man ist dann schon sehr auf Basel selbst konzentriert. [...] Ja, sonst ein guter Freund von mir hat lange in Bubendorf gewohnt, aber wir haben uns auch immer in Basel getroffen, am "Barfi" (Barfüsserplatz) - dem klassischen Treffpunkt. Man ist schon sehr auf die Stadt konzentriert. (Anja, 32 ans, Bâle)

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

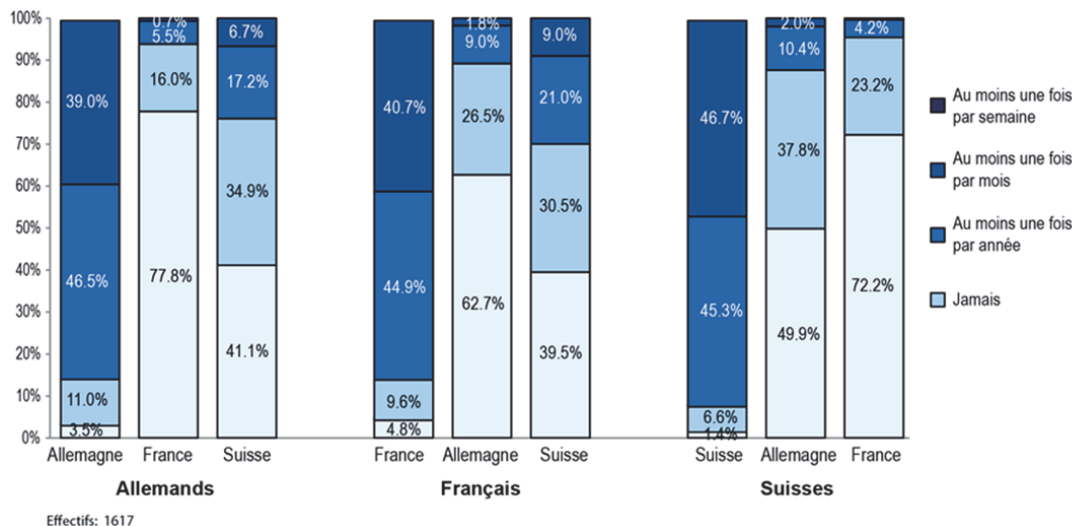
²³¹ En Allemagne, ces différences sont non-significatives. D'une part, les frontaliers ont tout autant d'amis que les autres sur le territoire local, voire davantage que les non-actifs. Parmi ces derniers, une grande part n'ont pas (ou plus) d'attaches locales. Il y a un fort effet lié à l'âge dans ce pays : les 65 ans et plus sont 36% à n'avoir mentionné aucun ami important résidant à proximité.

²³² Les pratiques transfrontalières sont au cœur du chapitre : « Mobilité dans l'agglomération : quelles pratiques transfrontalières ? ».

²³³ Dans la mesure où les réseaux sociaux amicaux (ou familiaux) ne traversent que difficilement la frontière, on peut faire l'hypothèse que la majorité des individus ne font pas partie d'associations du genre de l'autre côté de la frontière. Dans une étude sur l'Arc jurassien franco-suisse, environ 42% des frontaliers font partie d'associations ou clubs de sports transfrontaliers contre 15% des non-frontaliers (Dubois et Rérat 2012). Ces chiffres apparaissent particulièrement élevés, ce qui est dû à la prise en compte de l'affiliation à des syndicats, forme particulière d'association qui n'est pas nécessairement lié à un engagement temporel ou symbolique important.

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.

Figure 22 : Fréquences des visites aux collègues, amis proches, etc. en Suisse, France et Allemagne, selon le pays de domicile



En effet, les habitants de Saint-Louis et alentours sont près de 16% à se rendre au moins une fois par semaine dans l'un des pays voisins contre 6.6% des habitants du secteur périurbain français pour y rencontrer des amis. En Allemagne, une même tendance est discernable, bien que plus faible. En Suisse, les différences existent également : les Bâlois se rendent davantage dans les deux pays voisins pour des activités sociales²³⁴. Cependant, leurs pratiques sont bien plus faibles que celles des Français et des Allemands : 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 34% parmi les Français. Le graphique ci-dessus permet de montrer 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. En effet, les frontaliers français et allemands voient plus régulièrement des proches ou des amis en Suisses que les non-frontaliers. Les Suisses 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 voisins²³⁵. 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 faire

²³⁴ 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.

²³⁵ En revanche, la présence de famille n'a pas d'impact supplémentaire, de même que le fait de ne pas avoir de meilleurs amis au niveau local.

uniquement entre compatriotes. Nicolas explique très clairement que quand il se rend en Suisse ou en Allemagne, c'est principalement avec ses amis français. Quentin également déclare 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, dans la plupart des sorties transfrontalières mentionnées, il s'agissait plutôt de sorties entre amis ou en couple, plutôt que véritablement de 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 pas avec qui elles sont pratiquées. Comme nous le verrons dans le chapitre sur les pratiques transfrontalières²³⁶, Bâle offre pléthore de lieux propices aux rencontres et activités sociales, notamment en matière de restaurants, bars, clubs ou parcs urbains. Pour Julien, c'est justement à travers ses sorties qu'il a pu rencontrer de nombreux Suisses.

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 qui influencent la fréquence des visites en Suisse sont un peu différents entre l'Allemagne et la France. 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 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 Suisse²³⁷ : comme nous le verrons à plusieurs reprises par la suite, 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 : en effet, 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 voisins²³⁸, 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. En effet, les étrangers (dont les Allemands et les Français vivant en Suisse) ont 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.

²³⁶ cf. chapitre « Mobilité dans l'agglomération transfrontalière : quelles pratiques transfrontalières ? ».

²³⁷ Sig.=062.

²³⁸ Les pratiques étant particulièrement faibles en France, nous avons agrégé les fréquences des deux pays.

Tableau 36 : Régression linéaire : Fréquences des activités sociales

	Tous		Allemands		Français		Suisse	
	Visites aux amis, collègues, famille dans le pays de domicile		Visites aux amis, collègues, famille en Suisse		Visites aux amis, collègues, famille en Suisse		Visites aux amis, collègues, famille dans les pays voisins	
	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 membre 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 : 1545, 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	

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

Les parties précédentes ont permis de mettre en lumière les liens sociaux des individus. La suite concerne les liens spatiaux affectifs que ceux-ci entretiennent. Pour parler d'attachement spatial, nous avons observé les liens entretenus avec cinq types d'espaces : le domicile, la commune, la région (respectivement la Suisse du Nord-Ouest, l'Alsace et le Bade-Wurtemberg), le pays, ainsi que l'agglomération transfrontalière²³⁹. 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. La Suisse, l'Allemagne et la France renvoie par exemple à des réalités, des configurations territoriales et des imaginaires très différents. Ces analyses soulèvent des enjeux plus larges que ceux de la vie quotidienne et renvoient notamment à des questions de politique nationale ou régionale et d'identification aux territoires que nous ne pourrions qu'effleurer ici.

Les habitants de l'agglomération transfrontalière se sentent le plus attachés à leur domicile, ce que relèvent également Hidalgo et Hernandez (2001). Cet espace de référence récolte le plus d'avis positif 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 parmi les Français que parmi le reste de la population de l'agglomération sans pour autant que l'on puisse en expliquer la raison²⁴⁰.

²³⁹ Les valeurs présentées ici se basent 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).

²⁴⁰ Une part élevée de personnes en provenance d'autres régions, une faible importance de la commune de domicile dans la vie quotidienne (cf. chapitre « Mobilité dans l'agglomération : quelles pratiques transfrontalières »), une situation économique plus compliquée en France, sont tous des éléments qui peuvent contribuer à ce résultat.

Après le domicile, c'est le pays de résidence qui est l'espace avec les valeurs d'attachement les plus fortes. Mais contrairement à la situation précédente, ceci n'est valable que si l'on tient compte simultanément des habitants des trois pays. En effet, en Allemagne et en France, d'autres entités apparaissent plus importantes, contrairement à la Suisse, alors que l'« identité » en Suisse - pays multilingue et multiculturel -, a toujours fait débat et 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 semble avoir une influence sur ce fort attachement.

Aber was ich will, und das haben wir, ist eine hohe Lebensqualität. Wir haben eine hohe Lebensqualität, wir sind privilegiert [...], wir haben eine wunderschöne Gegend, wir haben quasi Vollbeschäftigung, nicht ganz, aber fast. Wer kann das sagen im europäischen Umfeld, nicht viele, oder? (Eric, 53 ans, Reinach (CH))

Ce sont d'ailleurs des qualités mises en avant par les habitants de la zone française qui pour la plupart ont une bonne image de la Suisse. En Allemagne, c'est la commune qui arrive en deuxième position. Pourtant les deux plus grandes communes enquêtées (Weil am Rhein et Kandern) sont issues de la fusion de plusieurs localités entre elles dans les années 1970. Par ailleurs, leur superficie, plutôt importante et leur composition « bigarée » entre un centre urbain (à Weil am Rhein) et un centre villageois à Kandern, couplée à des plus petites localités, pourrait plutôt être considérés comme un désavantage. Comme nous le verrons dans le chapitre sur les pratiques spatiales transfrontalières, la commune occupe une place importante dans les pratiques quotidiennes des Allemands. Le niveau régional (soit le *Land* du Bade-Wurtemberg) apparaît en retrait dans les lieux auxquels les individus sont attachés, alors que cet échelon institutionnel à un fort pouvoir dans l'Etat fédéral allemand. Néanmoins, sa superficie - quasiment la même que la Suisse toute entière -, l'éloignement de sa capitale Stuttgart ainsi que sa création récente (1951) - il résulte de la fusion de différents *Länder* -, jouent probablement un rôle dans ce constat. Le constat 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 territoire politique, 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 dans la planification territoriale et de nombreuses associations ou institutions se déploient à cette échelle²⁴¹. Bien que secondaire, elle semble néanmoins correspondre à un territoire pertinent dans l'imaginaire des habitants de la région.

En revanche, en France, la région de résidence est un espace très important aux yeux des habitants de cette partie de l'agglomération. Ces derniers déclarent être davantage attachés à l'Alsace qu'à tous les autres espaces enquêtés, hormis le domicile. Les différences sont par ailleurs minimes entre ces deux espaces, contrairement aux résultats suisses et allemands. L'attachement des Alsaciens à leur région apparaît ainsi très fortement ancré : l'histoire particulière de ce territoire et la présence d'un dialecte sont des éléments d'une identité régionale forte. Ce fort 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 Bretagne et en Corse. Ce phénomène est le corolaire d'un attachement plus faible à la France. Ces éléments se retrouvent dans les 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 discussions dans 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

²⁴¹ La Regio Basiliensis, la communauté tarifaire des transports publics TNW (Tarifverbund Nord-West) ou encore la Haute Ecole Spécialisé de la Suisse du Nord-Ouest se déploient à cette échelle.

compte des spécificités régionales. Même nos politiques ont du mal à amener ces spécificités au niveau du Parlement, etc. donc je trouve qu'il y a des blocages, et je trouve que cela freine la dynamique locale, la dynamique de la région. C'est un gros désavantage du côté de la France. Je trouve que le système de cantons ou de Länder est plus adapté et plus réactif. Il peut mieux agir localement, peut mieux agir au niveau local, qu'avec un pouvoir national et centralisé. C'est un peu un désavantage. (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. L'attachement à l'appartement est assez peu dépendant du secteur de résidence. Seuls 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. L'attachement 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. A l'autre extrême, les Bâlois sont très attachés à leur commune : 90% le sont, dont 43% y sont très attachés. 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.

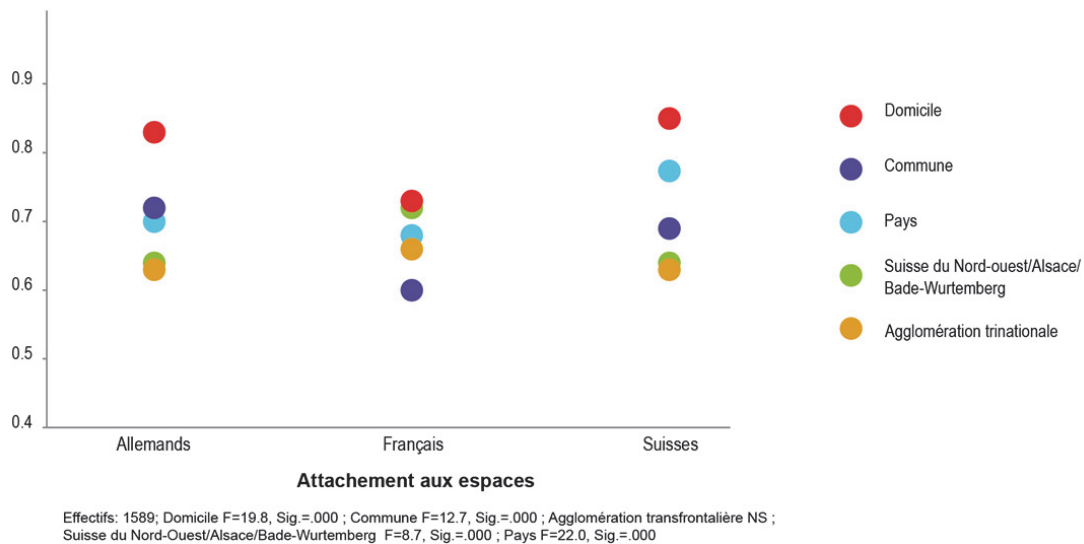
Concernant les variables sociodémographiques, l'âge joue un rôle important dans l'attachement aux divers espaces enquêtés : plus les individus vieillissent, plus ils s'attachent aux espaces où ils résident²⁴². A travers les pratiques spatiales répétées ou des parcours de mobilité plus statiques, les liens avec les lieux du quotidien se font plus forts. Ceci est très net en ce qui concerne le domicile, mais aussi à propos de la commune ou du pays de résidence. En effet, 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 avoir 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. L'attachement se fait souvent au fil du temps : les personnes qui ont connu des épisodes récents de déménagement, de mobilité résidentielle, voire de migration internationale sont en général moins attachées à ces différents espaces. La localisation des réseaux sociaux a aussi une influence certaine : en résumé, plus les contacts sociaux sont importants et les liens intenses dans l'espace observé, plus le sentiment d'appartenance est fort. Concernant les variables sociodémographiques (hormis l'âge), les effets sont très différents d'un espace à l'autre et ne permettent pas de dégager de tendances fortes. Lewick (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 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 celle-ci et apparaît très important. Et même si nous ne disposons pas de données comparables, il apparaît bien plus intense que dans d'autres régions transfrontalières suisses telles que Genève, le

²⁴² Le lien n'est pas significatif à propos de l'agglomération transfrontalière.

Tessin, l'Arc jurassien, voire dans d'autres régions européennes : « Current cross-borders 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 » (Paasi 2003, 480). Dans la région de l'Øresund par exemple, si les Suédois sont très attachés à cet espace transfrontalier (environ 80%), seuls un tiers des Danois éprouvent de l'attachement (Bucken-Knapp 2001) ; un tel décalage ne retrouve pas dans la région de Bâle.

Figure 23 : Attachement aux espaces (indicateur standardisé), selon le pays de résidence



Les facteurs individuels sociodémographiques sont peu déterminants dans l'attachement à l'agglomération²⁴³. 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.

²⁴³ Les hommes sont davantage attachés à l'agglomération au contraire des personnes sans formation obligatoire.

Tableau 37 : 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 frontalier	-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 amis dans les pays voisins	0.09	.09**
Effectifs : 1417, R ² =.039 ; Sig.=.000		

Quel rôle joue le fait d'être frontalier dans l'attachement ? A l'aide d'une analyse bivariée, il apparaît qu'en France, les frontaliers sont effectivement plus attachés à l'agglomération que les actifs non-frontaliers. En revanche, les non-actifs sont encore davantage 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 déterminant²⁴⁴. 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 davantage²⁴⁵. 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 de 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 2ème 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. Mais sinon, pas trop, les jeunes. (Claude, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalier)

Si lorsque les trois pays sont pris en compte, le fait d'avoir des meilleurs amis de l'autre côté de la frontière a une influence, celui-ci ne se retrouve ni en France ni en Allemagne dans des modèles de régressions linéaires nationaux. La fréquence des activités sociales à l'étranger, en Suisse principalement, sont suffisantes pour créer de l'attachement. En revanche, en Suisse, l'influence des meilleurs amis sur l'attachement est plus déterminante. Ceci 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 pour voir des amis ou connaissances, peu d'entre eux « sortent » en Allemagne ou en France. Le

²⁴⁴ Relevons qu'en France, le R² est de .145, en revanche, le modèle utilisé en Allemagne n'est pas significatif. Lorsque la variable motilité y est ajoutée (cf. chapitre « Modes de vie et potentiel de mobilité : les frontières au quotidien ? »), celui-ci devient significatif. Les éléments discutés ici sont issus de ce dernier modèle.

²⁴⁵ Les personnes les moins formées sont moins attachés à l'agglomération transfrontalière dans les deux pays.

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 par rapport aux non-frontaliers, y compris à la commune de résidence et à l'appartement²⁴⁶. La différence la plus manifeste concerne l'attachement au Bade-Wurtemberg et à l'Allemagne, respectivement l'Alsace et la France. Nous l'avons vu auparavant une partie des frontaliers vient d'autres régions allemandes ou françaises. L'effet est avant tout dû à une question de provenance, surtout en France²⁴⁷. Ainsi, vivre à cheval entre deux pays contribue à diminuer l'attachement aux espaces nationaux et régionaux. Et ce même si Gustafson (2009) constate dans une étude sur les individus particulièrement mobiles sur le plan international que leur intense mobilité n'est pas associée à une diminution de l'attachement aux espaces locaux, mais plutôt à l'augmentation de leur attachement aux espaces supranationaux, tels que l'Europe. 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. A l'échelle de l'agglomération, 16% de la population se déclarent davantage attachée à l'agglomération trinationale 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 qu'aux autres espaces pour une majorité de la population, elle représente un espace de référence important. Dans l'agglomération genevoise, sur des 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 leurs pays est plus grande : un quart de la population du premier pays et un cinquième du deuxième. Les différences entre frontaliers et non-frontaliers sont fortes, surtout en France où 38% des frontaliers sont davantage 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 baloise. Mais suisse aussi. J'aime bien le système politique suisse. La démocratie, des référendums, etc. [...] 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. Je trouve qu'ils abordent bien les problèmes politiques, au niveau de l'ambiance d'entreprises. [...] 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 où près de 20% de la population y est davantage attachée qu'à la Suisse, même s'il n'y a pas de travailleurs frontaliers. La part d'étrangers plus importante contribue à ce résultat : ceux-ci sont en général plus à être davantage attachés à l'agglomération qu'à leur (nouveau) pays de résidence. En effet, le contact avec l'agglomération se fait davantage sur une base quotidienne, alors que celui 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 se rendent physiquement peu de l'autre côté de la frontière, voire peu à Bâle, le cœur de cet espace.

²⁴⁶ Les différences sont surtout à observer entre les frontaliers et les non-actifs pour ces deux espaces.

²⁴⁷ L'effet du statut de frontalier diminue dans les analyses multivariées : à côté du lieu de l'enfance, l'âge joue aussi un fort rôle.

8 PRÉFÉRENCES EN MATIÈRE DE LOCALISATION TERRITORIALE

Pour terminer ce chapitre relatif aux réseaux sociaux et attitudes spatiales, intéressons-nous aux préférences en matière résidentielle. En effet, 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)²⁴⁸.

Parmi les habitants de l'agglomération, ce sont les villages proches de la ville qui sont les plus plébiscités comme lieu de résidence. Ils permettent d'avoir accès à la nature et représentent dans l'imaginaire collectif un lieu sûr, notamment pour élever des enfants, de même qu'ils offrent davantage de possibilités d'accession à l'habitat individuel et à la propriété que les villes. Ce point est crucial : en effet, 61% considèrent que le logement individuel (surtout) voire mitoyen est la forme d'habitat qu'ils préfèrent. Les familles avec enfants sont bien plus à considérer l'habitat individuel comme idéal que les personnes seules (environ 5 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. Je pense que c'est intéressant comme chose. 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 38 : 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 : 1591, $\chi^2=121.83$, 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 : 1577, $\chi^2=79.96$, V.=.16, Sig.=.000				

Cependant, l'attrait du village est nécessairement lié à sa position à proximité des axes de transports. 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 accomode(raient) parfaitement, la plupart des individus déplorent le manque d'accessibilité. Contrairement aux villages éloignés, ceux situés à proximité des axes de transports permettent

²⁴⁸ En plus des éléments issus de l'enquête qualitative, deux éléments principaux ont été analysés, à savoir le type de localisation et de logement dans lesquels les individus souhaitent habiter dans l'idéal et les lieux qu'ils considèrent comme « repoussoirs ». Cette question est de forme ouverte et a permis de récolter de nombreux éléments sur les lieux dans lesquels les individus ne souhaitent pas habiter et pour quelles raisons.

une certaine « spontanéité », à la fois de par leurs infrastructures propres et par leur proximité (relative) aux 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 tram et de S-Bahn dessert de nombreuses communes de la région bâloise. Eric, qui vit à Reinach, apprécie la proximité avec la ville, l'accès aux infrastructures urbaines, tout étant à proximité de la nature.

Es ist klar, da wo wir sind, im Birstal, im Leymental, das ist klar meine favorisierte Gegend. Auch einfach ausgedrückt, wir haben alles in unmittelbarer Nähe. Wir haben alles, wir haben die Anbindung an den öV, an die Autobahn, wir sind sofort in der Stadt, wir haben eine perfekte Gesundheitsversorgung, wenn mal irgendwas wäre, wir haben so ein engmaschiges Gesundheitsnetz da, es gibt ja glaub ich keine Gegend, die mehr Spitäler und Sachen hat wie die Nordwestschweiz. [...] Also von daher, ich möchte nicht weg aus dieser Ecke. Und meine favorisierte Ecke ist klar das Birstal, das Leymental, diese Gegend. (Eric, 53 ans, Reinach (CH))

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 de 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 investis 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)

De tels quartiers se trouvent également à Weil am Rhein, à Lörrach et à Bâle. A ce sujet, 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. En effet, 25% de la population souhaiterait à la fois vivre en ville et dans une maison individuelle.

Also es kommt auch drauf an, wenn man Familie hat, mal Kinder hat, dann fände ich auch Hirzbrunnen sehr schön, ich hatte dort eine gute Kindheit, weil man halt auch schnell in den Langen Erlen war, man war aber schnell in der Stadt, konnte in den Kindergarten laufen[...] Die Nähe zur Stadt, ohne dass man drin erstickt vielleicht. (Anja, 32 ans, Bâle)

Le centre-ville est étonnamment relativement peu plébiscité comme lieu de résidence idéal (10%). Pourtant, la plupart des individus, Bâlois ou non, semble plutôt apprécier le cœur de la métropole, mais apparemment pas pour y habiter. Anja, au contraire, ne se verrait pas habiter ailleurs. Etre à proximité de tout, d'entreprendre des activités de manière spontanée, se déplacer à pied, etc. sont des éléments cruciaux pour elle. Habiter dans un (petit) appartement ne la dérange par ailleurs pas du tout. Environ 40% de la population privilégierait ce type de logement avant tout dans des immeubles modernes (25%). Le même genre d'avantages de l'urbain sont mis en avant par les autres Bâlois.

Also ich wohne halt schon gerne in der Stadt, wo du weisst ich kann in 20 Minuten nach Hause laufen. Also das ist dann eigentlich, ob es Lörrach, Huningue oder Bottmingen ist, das hat für mich die gleichen Nachteile: ich brauche länger, um in die Stadt zu kommen. Das finde ich halt super am Voltaplatz, da bin ich grad am Rhein, ich bin in 10 Minuten am Flughafen, 10 Minuten am Bahnhof, sei es Badischer oder SBB. Und dann im Notfall, an der Fasnacht oder wann auch immer, kann man auch noch gehen, oder wenn man Spass hat kann man gehen, das ist halt grad anders wenn man, da kann man auch schon in Liestal wohnen, das ist ja dann gleich. (Anja, 32 ans, Bâle)

Les personnes qui favoriseraient ces aspects urbains sont les plus de 44 ans, les personnes seules, bien formées et qui disposent de hauts salaires²⁴⁹. Relevons que les préférences individuelles évoluent fortement selon les étapes du parcours de vie (Dieleman 2001). Ceci se traduit également par un souhait plus marqué par les plus âgés de vivre en appartement : ils sont près de 2 fois plus que les 25-44 ans à vouloir vivre dans un tel logement.

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... c'est peut-être un rêve, et qu'en fait ce n'est pas tout à portée de tout, parce qu'il y a du mouvement autour de soi. (Nicole, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Les choix mentionnés renvoient largement à la structure territoriale du lieu où résident les enquêtés. En effet, les Français mentionnent avant tout des villages proches de la ville (42%), mais aussi à la campagne (20%) et sont 82% à préférer l'habitat individuel. Les Allemands, quant à eux, 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 eux 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.

8.1 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 correspond 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. (Scheiner 2007). Y a-t-il néanmoins des franges de la population qui n'ont pas accès au type de logement ou de localisation qu'ils souhaitent ?

Les deux tiers des habitants de l'agglomération habitent dans un endroit qui correspond à leurs attentes. 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% davantage urbaine. Concernant le type de logement, près des trois-quarts occupent le type de logement qu'ils souhaitent et ce dans les trois pays. Parmi ceux qui souhaitent résider dans un autre endroit, c'est l'habitat individuel qui est le plus plébiscité (16%) par rapport à l'habitat collectif (9%). En France, on relève que malgré le fait que près de 70% de la population réside déjà dans une maison individuelle, 20% des Français qui ne résident pas dans une villa souhaitent le faire. L'idéal de la maison individuelle apparaît donc très fortement ancré dans l'imaginaire collectif des Français.

A 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. A Saint-Louis, 22% souhaitent vivre dans une localisation moins urbaine et 12% dans le centre d'une grande ville. En effet, dans ce secteur habitent de nombreux individus arrivés récemment de toute la France notamment des frontaliers, qui sont moins convaincus de leur localisation actuelle. A Bâle, 45% de la population privilégie dans l'idéal une localisation hors d'une grande ville, sans pour autant faire une croix sur l'urbain : 38% déclarent vouloir résider

²⁴⁹ Il n'y a pas de distinction entre frontaliers et non-frontaliers.

dans une petite ou moyenne ville²⁵⁰. Des résultats quasiment similaires ont été trouvés 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 démarque à nouveau, notamment du secteur périurbain français. Alors que dans ce dernier secteur, près de 80% des enquêtés vit dans le type de logement qu'il souhaite ; à Saint-Louis, cette part s'élève seulement à 68%. Près de 30% des habitants de Saint-Louis souhaitent vivre dans une villa. Alors que le décalage entre le lieu de vie et la localisation idéale apparaît davantage comme étant un problème urbain, celui entre le logement habité et rêvé apparaît moins marqué par le type de territoire.

Tableau 39 : 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 : 1576, $\chi^2=83.5$, 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 : 1547, 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, lorsque l'on observe la localisation idéale, les personnes avec de hauts revenus ont une probabilité plus grande 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 dans la compréhension du décalage entre localisation/logement souhaité et réel. Ceci nous fait dire que la situation est largement moins tendue que dans l'agglomération transfrontalière genevoise, où des processus de relégation vers la périphérie, notamment des personnes n'ayant pas de revenus suisses, sont observés (Thomas et al. 2011). La densité plus faible dans la région 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 préfère habiter à Bâle. Même si la commune bâloise fait face à une pénurie de logement et que les prix de l'immobilier sont élevés, les préférences des habitants de la région montrent plutôt une attirance vers une moins grande densité que de massifs mouvements contraints vers la périphérie.

Ainsi, les préférences sont largement individuelles et peu influencées par les caractéristiques sociales. En effet, les contraintes qui pèsent sur les choix des individus, qu'elles soient financières, familiales ou professionnelles, demandent souvent de trouver des solutions, non pas idéales, mais qui tiennent compte de tous ces facteurs. Néanmoins, dans la plupart des cas, il

²⁵⁰ 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.

semble que les habitants de l'agglomération habitent dans des lieux qui sont adaptés à leurs préférences, montrant qu'il est possible de trouver des solutions satisfaisantes.

8.2 LIEUX REPOUSOIRS

Habiter dans un endroit qui n'est pas celui auxquels les individus aspirent est une chose dont les individus peuvent s'accommoder. En effet, près des trois-quarts des individus qui ne résident pas dans le type de lieu qu'ils préfèrent sont néanmoins attachés à leur commune²⁵¹. En revanche, il y a des lieux dans lesquels ils ne souhaitent absolument pas habiter²⁵².

Les lieux mentionnés renvoient soit à des villes/villages bien précis soit davantage à des catégories de lieux (zones industrielles, grandes villes, villages, etc.). Tout d'abord, précisons que nous traiterons plus spécifiquement de la question des dispositions transfrontalières plus loin, dans le chapitre « L'épaisseur sociale de la frontière ». Relevons toutefois que les localisations situées dans les pays voisins sont les plus mentionnées comme lieux « repoussoirs ». 7.8% des habitants de l'agglomération préfèrent éviter tout ce qui se trouve de l'autre côté de la frontière. D'autres sont plus spécifiques : par exemple, 38% des Suisses et des Allemands ont évoqué de manière générale la France ou l'Alsace comme lieux repoussoirs.

Bâle fait partie des lieux les plus souvent mentionnés comme lieux repoussoirs (30% des Allemands et des Français et 17% des Suisses). Si pour les Allemands et les Français, le fait que Bâle se trouvent 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 largement déplorés, mais aussi le manque de nature, la densité ou l'agitation propre aux grandes villes, ce qui s'ajoutent à la réticence générale face à un déménagement transfrontalier²⁵³. En effet, une partie des Suisses des parties suburbaines et périurbaines de l'agglomération préféreraient aussi éviter à tout prix de vivre à Bâle. Les préférences résidentielles relèvent un profond antagonisme dans les attitudes des individus, 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 qui repoussent une partie des individus, privilégiant des modes de vies et des territoires centrés autour de l'automobile. Plus spécifiquement, plusieurs quartiers bâlois comme St Johann et certaines zones du Kleinbasel (Claraplatz, Kleinhüningen) sont souvent mentionnés parmi les zones peu appréciées. Les questions de sécurité, la trop grande part d'étrangers ou la présence de prostitution (Kleinbasel), en font des quartiers que les habitants de la région préfèrent éviter. A ces éléments s'ajoutent également des critiques quant au trafic important qui passe à travers ces mêmes quartiers, notamment en provenance de France ou d'Allemagne, ou la présence d'usines. Ces derniers n'empêchent pas les personnes rencontrées y habitant de les apprécier, comme Julia, Andreas et Christian. Si pour certains, la présence d'étrangers (en grand nombre) est particulièrement problématique – cette critique revient très 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.

Und was ich jetzt bei uns in Kleinhüningen oder Klybeck sehr toll finde, es ist extrem vielfältig, Leute aus allen Regionen der Welt, linke Alternative, auch ein paar Rechte, die müssten jetzt für mich nicht unbedingt sein, es ist auch dort recht durchmisch. Das ist etwas, was mir sehr gefällt. (Julia, 31 ans, Bâle)

²⁵¹ Les personnes qui habitent effectivement dans leur localisation idéale apprécient encore davantage leur commune, bien que les différences soient limitées : 34.6 y sont très attachés et 45.6 y sont attachés.

²⁵² Etant issues de questions ouvertes, ces données seront avant tout utilisées pour décrire la diversité des lieux et des raisons qui les poussent à détester certains endroits et non pas à des fins purement statistiques. Les pourcentages utilisés le sont à titre indicatifs, ils sont réalisés sur la base de données non-pondérées.

²⁵³ Aux mentions spécifiques sur Bâle, quelques pourcents supplémentaires de la population souhaitent éviter de manière générale les grandes villes pour les mêmes raisons.

Finalement, la question du coût de la vie revient également fréquemment: l'immobilier à Bâle, mais aussi le reste des prix, sont considérés comme trop élevés et repoussent les individus. Pour les Français et les Allemands, c'est toute la Suisse qui est trop chère²⁵⁴.

Tableau 40 : 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%
dont Bâle	31.7%	30.3%	17.0%	23.1%
dont Saint-Louis	3%	17%	4%	7%
dont Mulhouse	6%	13%	4%	7%
dont Weil am Rhein	7.4%	2.4%	3.9%	3%

Les villes de Saint-Louis et de Mulhouse ont également très mauvaise réputation dans la population, en lien avec un sentiment d'insécurité ou une trop grande diversité sociale. Les Français se montrent davantage critiques que leurs voisins : 17% des Français ne voudraient absolument pas vivre à Saint-Louis et 13% à Mulhouse. A 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 certains quartiers ou banlieues plus spécifiquement.

Il y a des quartiers chauds, à St-Louis, il y a des quartiers qui 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 par exemple comme « laide », « sans charme », « sans caractère » par les 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 très présent 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 ».

Auch von der Infrastruktur, du merkst, es ist weniger Geld vorhanden, es kommt einem viel schnell als Schrott vor. Wenn du aus der Baubranche kommst, siehst du es auch, wie die Fenster aussehen oder die Türen, es ist alles, ich sage jetzt böse etwas bricolage-mässig. (Eric, 53 ans, Reinach (CH))

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 à propos de la criminalité ou du trop grand nombre d'étrangers (notamment le quartier de Friedlingen) et du manque d'attractivité générale (« esthétique », « 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 pays²⁵⁵. Plus petite que Bâle, mais relativement vivante et charmante, mieux entretenue, la ville allemande apparaît plutôt comme étant appréciée.

Das schon, also ich habe das Gefühl, wenn man so nach St-Louis geht, merkt man manchmal so, am Bahnhof [...], also es muss nicht stimmen, aber es ist mehr heruntergekommen als Lörrach. Bei Lörrach hat man immer das Gefühl, es zeigt sich von der Schokoladenseite wenn man kommt. (Anja, 32 ans, Bâle)

²⁵⁴ Nous reviendrons sur la barrière monétaire que représente la Suisse pour l'habitat dans le chapitre « L'épaisseur sociale de la frontière ».

²⁵⁵ cf. chapitre « Mobilité dans l'agglomération : quelles pratiques transfrontalières ? ».

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 aimés. Avant tout résidentielles, certaines communes accueillent également de grosses zones industrielles ou commerciales 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 d'un trafic important est également déplorée. La combinaison de tous ces éléments fait qu'une partie de la population n'aime pas ce type de territoires, issus d'une urbanisation récente, avec une architecture uniformisée, une mentalité supposée plus renfermée, des jardins (trop) bien tondu, etc.

Entschuldigung, aber ich hätte keine Lust in Muttenz zu wohnen. Ja, es deprimiert auch so, es ist irgendwie, das Klischee, so Vorstadt-Einfamilienhaus, natürlich hast du das in Allschwil auch, aber Muttenz ist so in diesem Industrieding, etwas trist, ich finde Muttenz eher etwas trist. (Anja, 32 ans, Bâle)

Allschwil finde ich, das ist schon in Ordnung, es hat halt diese kitschig geputzten Einfamilienhäuser. Vor allem wenn man die Neubauten so machen muss, es sieht dann wie computeranimiert aus, weil die ganzen Balken sind nicht normale Balken, sondern es ist einfach wie Fachwerk, so Fake-Fachwerk, weil das vom Ortsbild so sein muss, also wenn's nicht anders geht - man sieht's ja dann nicht, wenn man drin wohnt. Vielleicht auch etwas die Mentalität. Ja, das kann vielleicht schon auch sein, wenn du die herausgeputzten Vorgärten hast, ja. Ich weiss auch nicht, wenn man so durch Pratteln oder Muttenz läuft, da gibt's nur so Reihenhäuser, es ist tot abends, dann hast du noch den Zug, der vorbeikommt. Es hat etwas Tristes, man hat keinen Austausch mit der Nachbarschaft. (Anja, 32 ans, Bâle)

Finalement, les zones industrielles ou provoquant des nuisances sonores ou de la pollution (par exemple les autoroutes) ont aussi été mentionnées. La présence de l'aéroport et les couloirs d'atterrissage/décollage sont évoqués à plusieurs reprises comme raisons pour ne pas habiter dans les communes environnantes (Hésingue, Hégenheim, Saint-Louis ou encore Allschwil). Mais ce sont surtout la présence des usines chimiques qui déplaisent 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.

9 CONCLUSION

Tout d'abord, le parcours de mobilité peut avoir diverses influences importantes 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 régions. Les pays anglophones - les Etats-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 le développement de compétences sociales, linguistiques et génériques²⁵⁶.

S'intéresser au parcours de mobilité permet également de discerner des mobilités résidentielles transfrontalières ou du moins en direction des régions transfrontalières. Il est toutefois difficile d'évaluer la force et l'intensité des mobilités résidentielles transfrontalières à travers nos données²⁵⁷. Néanmoins, les déménagements à travers les frontières à l'échelle locale apparaissent plutôt faibles, même si notamment des Suisses résident en France et en Allemagne, tout en gardant un travail en Suisse. En revanche, les Allemands et les Français qui résident en Suisse proviennent plutôt de régions plus éloignées. Il ne s'agit pas à proprement parler de mobilité résidentielle transfrontalière, mais plutôt internationale. De plus, une partie non-négligeable des frontaliers en France et en Allemagne proviennent de tout le pays, témoignant de l'attractivité de ces régions à proximité de la Suisse : ces individus se rapprochant de la Suisse

²⁵⁶ cf. chapitre « L'épaisseur sociale de la frontière ».

²⁵⁷ Les données disponibles sont axées davantage sur la mobilité quotidienne.

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 Allemagne²⁵⁸ ».

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 leur meilleur ami qui vit à moins de 5 kilomètres. En fait, seul 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 apparaît également que les réseaux familiaux sont moins déterminés par la distance et la proximité : ils survivent davantage à l'éloignement. Quant aux fréquences de contacts face-à-face, elles s'organisent souvent de manière hebdomadaire ou mensuelle. 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. En effet, la fréquence des contacts est fortement impactée par la distance avec deux diminutions importantes à 5 km et 50 kilomètres de distance. Finalement, les réseaux sociaux s'organisent différemment en fonction du type de territoire. A Bâle, si les individus ont plus d'amis significatifs à proximité, ils ne les voient pas nécessairement plus souvent et ils ont moins de contacts avec leur voisinage 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 apparaissent ainsi moins composés de liens forts densément connectés entre eux, mais plus de liens faibles plus nombreux.

La frontière a des effets spécifiques sur la spatialisation des réseaux sociaux. Son effet le plus fort et flagrant est celui de barrière que représente la frontière. En effet, peu d'individus ont des amis de l'autre côté de la frontière. En ce sens, la frontière 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 apparaissent particulièrement faibles. Si la quantité de relations est largement influencée négativement par la frontière, l'intensité des relations ne l'est pas. Souvent liées au travail, les fréquences de rencontres ne sont pas moins faibles lorsqu'elles sont transfrontalières. A 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 de-là 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 les Allemands, entreprendre des activités régulières à Bâle est plutôt commun, notamment uniquement avec des compatriotes, ces dernières 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. En effet, l'Allemagne, la France, l'Alsace ou Bâle renvoient à des imaginaires très différents. Seul l'attachement très fort au domicile est similaire dans les trois pays. En Allemagne, la commune a une importance particulière, dans la partie française c'est plutôt l'Alsace, alors que pour les Suisses, c'est le pays de résidence. Même s'il s'agit de l'espace auquel les individus sont le moins attaché, l'agglomération transfrontalière occupe une place importante dans le cœur des habitants de la région. Les liens affectifs avec

²⁵⁸ En effet, comme nous le verrons dans le chapitre « Mobilité quotidienne dans l'agglomération : quelles pratiques transfrontalières ? », les prix à la consommation sont plus bas en Allemagne.

l'agglomération transfrontalière ne sont toutefois pas l'apanage des frontaliers. En effet, les Suisses (surtout les Bâlois), mais aussi les Français et les Allemands non-frontaliers y sont attachés. L'attachement passe par la socialisation tout au long de l'enfance à la frontière et à l'agglomération transfrontalière par un ancrage social local. Si pour les Suisses, l'attachement est plus fort lorsque des amis importants vivent de l'autre côté de la frontière, pour les Allemands et les Français, leurs pratiques sociales en Suisse (avec des collègues, des amis suisses ou non) suffisent pour susciter de l'attachement. Être frontalier a en revanche d'autres effets sur l'attachement aux lieux : ces derniers sont moins attachés à leur région de domicile ou leur pays de domicile, car ils souvent viennent d'autres régions. Être frontalier signifie également vivre à cheval entre deux pays et pouvoir comparer deux systèmes, deux manières de faire. D'ailleurs, un peu moins de 20% des habitants de l'agglomération, surtout parmi les frontaliers, se déclarent davantage attachés à l'agglomération qu'à leur pays de résidence.

Les préférences résidentielles des habitants de la région montrent un profond antagonisme entre les urbains et ceux qui valorisent davantage des territoires et des modes de vie davantage axés autour de l'habitat individuel, de la voiture, etc. Ces derniers sont d'ailleurs 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) n'ont pas l'air d'avoir cours dans la région, ou du moins dans une moindre mesure même si les habitants de Bâle, de la première couronne suisse ou de Saint-Louis sont plus à être en décalage avec leurs aspirations. 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 a permis de mettre en lumière certaines préférences ou réticences individuelles pour la ville ou la campagne, etc. mais a aussi permis de souligner 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, notamment en raison d'un fort sentiment d'insécurité.

Une partie importante des lieux repousseurs mentionnés renvoient 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 sur les dispositions transfrontalières²⁵⁹. La question de l'accessibilité ou plus largement du potentiel du territoire est un élément clé des préférences résidentielles sur laquelle nous reviendrons dans le chapitre suivant consacré à l'usage des modes de transports dans l'agglomération. D'autres attitudes, relatives au choix modal (chapitre suivant), à la consommation et à la perception de la frontière (chapitre « L'épaisseur sociale de la frontière »), de même que les liens entre la maîtrise des langues ou les compétences sociales et l'engagement social et affectif, permettront de compléter les éléments présentés ici relatifs aux dimensions sociales et sensibles du mode de vie.

²⁵⁹ Chapitre « L'épaisseur sociale de la frontière ».

**USAGE ET IMAGE DES MODES DE
TRANSPORTS DANS L'AGGLOMÉRATION
TRANSFRONTALIÈRE**

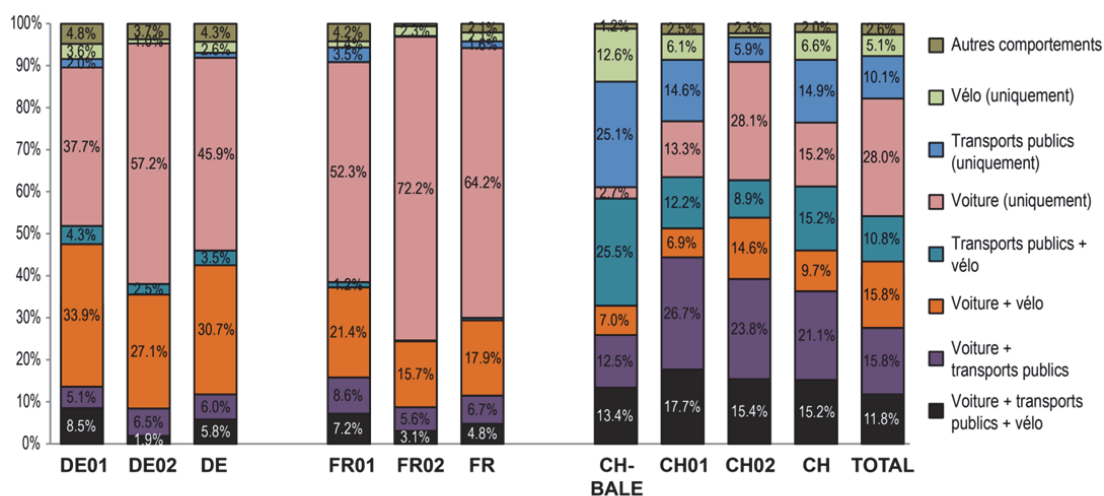


1 INTRODUCTION

La mobilité quotidienne a radicalement changé de visage lors des deux derniers siècles. Alors que le XIX^e siècle a vu l'avènement du train, l'automobile a marqué le XX^e siècle de son empreinte. Cette nouvelle mobilité permise par l'automobile, libre des contraintes des lignes de transports 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 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 et notamment la mobilité 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 modal 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 favorables dans les autres parties de l'agglomération, où les référentiels et les visions du territoire sont largement différenciés (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, bi-résidentialité, etc.), un redéveloppement du vélo en ville ou encore le développement de l'intermodalité et de la multimodalité, comme éléments organisateurs des modes de vie et des politiques de transports. A ce sujet, le graphique introductif donne un aperçu des usages des modes de transports et notamment de la multimodalité dans l'agglomération transfrontalière. Les comportements apparaissent très largement déterminés par le lieu et surtout le pays de résidence ; les pratiques monomodales en voiture sont quasiment la norme en France, voire en Allemagne, alors qu'en Suisse, l'usage de modes alternatifs (transports publics, vélo) et les comportements multimodaux est clairement plus important.

Figure 24 : Usage de plusieurs modes durant la semaine (multimodalité hebdomadaire), selon le pays et le secteur de résidence



Effectifs: 1609 ; Différences entre pays: $\chi^2=486.73$, $V=.389$, $\text{Sig}=.000$; Différences entre secteurs: $\chi^2=752.5$, $V=.282$, $\text{Sig}=.000$

2 MULTIMODALITÉ

La combinaison de différents moyens de transports, soit la multimodalité²⁶⁰, semble ainsi être de première importance dans la vie quotidienne des habitants de l'agglomération. Beaucoup alternent voiture, transports publics et vélo, combinant deux ou trois modes, pour leurs déplacements quotidiens ou hebdomadaires. L'extrait d'Andreas, ci-dessous, est particulièrement intéressant puisqu'il est représentatif d'une multimodalité très poussée, où tant le vélo, que les transports publics et la voiture sont utilisés (Mobility), mais pas nécessairement au quotidien. Pour lui, la voiture reste un moyen de transport occasionnel.

Dans le temps, j'utilisais la voiture de mes parents, j'étais beaucoup avec ma voiture, j'avais aussi l'AG, mais je préférais aller avec la voiture. Mais aujourd'hui je préfère, bon je n'ai plus de voiture, mais je préfère me déplacer avec le vélo, mais aussi si je vais plus loin me déplacer avec le train, parce que dans le train, je n'ai pas de bouchons. Parce qu'aujourd'hui, il y a toujours plus de bouchons. Et dans le train on peut faire quelque chose dedans. Comme je t'ai dit, marcher ou aller en vélo, à Bâle, c'est pas très grand, là on est vite avec le vélo. [...] Je conduis des fois, des fois on loue aussi une voiture avec Mobility, si on va acheter quelque chose de grand là ou là, avec le tram ou avec le vélo, ou loue ça, et c'est pas vraiment cher. Parce que si tu achètes une voiture, et tout autour, ça, ça coûte. Mais si on loue une voiture, ça va. Moi je fais comme ça. (Andreas, 34 ans, Bâle)

Pour d'autres enquêtés en revanche, l'usage des moyens de transports est fortement monomodal. Eric et Aurélie, grands utilisateurs de la voiture, tant dans leurs déplacements domicile-travail que pour leurs loisirs ou leurs achats, ont des comportements très monomodaux, même si les deux reconnaissent utiliser les transports publics voire le vélo de temps à autre. Si les deux automobilistes décrits ci-dessus préfèrent la voiture, ce n'est pas pour autant qu'ils détestent les transports en commun ou ne l'utilisent jamais²⁶¹. Les comportements monomodaux automobile représentent une grande partie de la mobilité quotidienne dans les parties allemande et française : dans ces deux cas, la mobilité est quasiment exclusivement automobile. En Suisse, seuls 15.2% des habitants utilisent uniquement la voiture durant la semaine. A ceci s'ajoutent des utilisateurs exclusifs des transports publics (15%) et du vélo (6.6%). La multimodalité en France et en Allemagne concernent principalement la voiture et le vélo²⁶². Les combinaisons voiture-transports publics, mais surtout transports publics-vélo ou encore la combinaison des trois modes sont assez rares dans ces deux pays. Au contraire de la Suisse, où ces pratiques multimodales sont largement plus pratiquées. A Bâle en particulier, 25.% des habitants combinent vélo et transports publics pour leurs déplacements hebdomadaires et 13% y ajoutent la voiture²⁶³. Les sections suivantes se penchent successivement sur la voiture, le vélo, les transports publics, puis sur les compétences individuelles de déplacements, un des aspects du potentiel de mobilité.

3 LA VOITURE

Le centre de l'agglomération bâloise est-il un terrain non-adapté à la voiture ? C'est en effet une impression qui ressort des premières analyses ci-dessus, mais surtout un élément particulièrement marquant des entretiens. Peut-on pour autant se passer de ce mode de transport dans l'agglomération ?

En effet, à Bâle, la voiture est considérée comme encombrante²⁶⁴ : plus de 5% des qualitatifs utilisés pour décrire la voiture renvoient aux problèmes de stationnement, aux bouchons ou plus

²⁶⁰ La multimodalité est à distinguer de l'intermodalité qui consiste à utiliser plusieurs modes dans le même déplacement
²⁶¹ cf. section sur les transports publics.

²⁶² Il est difficile de distinguer dans ces chiffres ce qui renvoie à l'utilisation dans le cadre de loisirs ou pour des déplacements classiques (nous reviendrons sur cette question dans la partie relative au vélo).

²⁶³ Aux fortes différences nationales, s'ajoutent des différences en fonction des secteurs de l'agglomération : les plus centraux et les plus denses étant davantage multimodaux et tournés vers les modes alternatifs (dans une certaine mesure en France et en Allemagne).

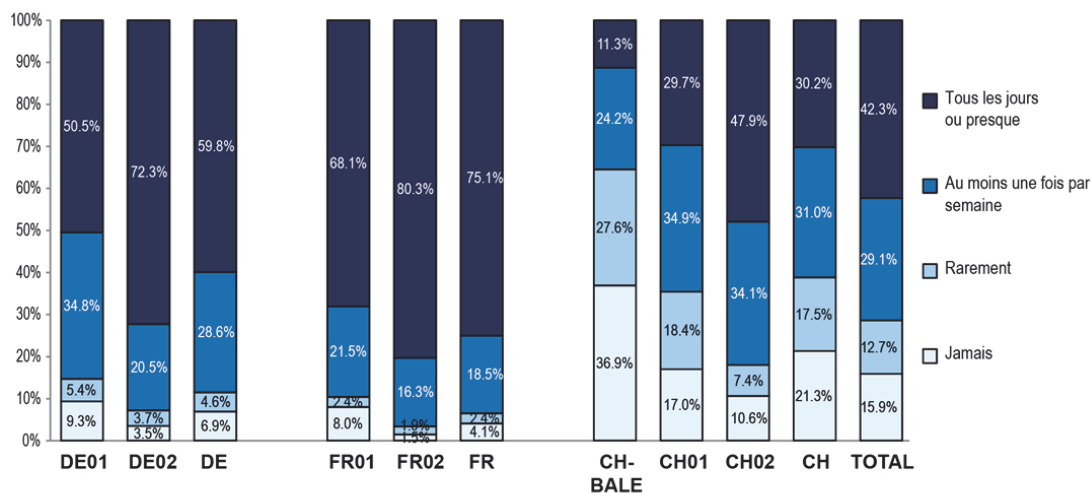
²⁶⁴ Basé sur les travaux initiés par Kaufmann et al. (2001) sur le choix modal et plus particulièrement sur l'image des modes, il a été demandé aux enquêtés de décrire la voiture, le vélo et les transports publics à l'aide de trois qualificatifs. Ces qualificatifs sont regroupés ensuite en une vingtaine d'adjectifs, utilisables de manière quantitative.

largement à l'inadaptation de la voiture en ville. En revanche, dans le reste du Dreiländereck, la voiture est clairement moins considérée comme encombrante. Dans les trois pays, plus le territoire est dense et proche du cœur de l'agglomération, plus cet aspect-là de l'automobile est ressorti comme prégnant. Une rapide comparaison avec d'autres villes de tailles comparables montrent que cet aspect-là ne se retrouve pas dans les mêmes proportions. A Strasbourg (ville-centre), par exemple, l'encombrement de la voiture ne compte que pour environ 2% des adjectifs²⁶⁵. Dans une autre étude menée dans quatre agglomérations suisses, la voiture est peu décrite comme encombrante ; seule la situation à Genève s'approche de celle observée à Bâle²⁶⁶. Ces éléments démontrent que le trafic et la place utilisée par la voiture au cœur de l'agglomération déplaisent particulièrement : nous y reviendrons par la suite.

3.1 QUEL USAGE DE LA VOITURE ?

La voiture reste structurante de la mobilité de la région, malgré l'idée d'encombrement évoquée auparavant : 42.3% des habitants de l'agglomération bâloise l'utilisent tous les jours. Néanmoins, les différences sont flagrantes selon le lieu de vie. A Bâle, la part des conducteurs quotidiens s'élève à 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 différences dénotent une appréhension largement différente de la mobilité dans les trois pays.

Figure 25 : 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, Sig.=.000; Différences entre secteurs: $\chi^2=441.05$, V.=.31, Sig.=.000

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. Ainsi, les hommes l'utilisent plus fréquemment. C'est parmi les Suisses, que les hommes utilisent 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.

²⁶⁵ EMD 2009, Strasbourg et Bas-Rhin, ADEUS, traitements personnels.

²⁶⁶ Enquête sur le choix modal des actifs motorisés (Berne, Lausanne, Genève, Yverdon) 2011, LaSUR, traitements personnels.

L'âge met en évidence des profils différents d'utilisation de la voiture. A 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 Genève²⁶⁷, où les jeunes ont tendance à passer de plus en plus tardivement leur permis de conduire pour diverses raisons : écologiques, financières ou car la voiture n'est plus nécessairement indispensable dans les centres urbains. Dans l'agglomération bâloise, la voiture 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 s'observent toutefois 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 similaire entre ces deux classes d'âge, voire plus importante pour les plus jeunes. A y regarder de plus près, les 25-44 ans vivant dans le secteur périurbain suisse ont des comportements similaires aux jeunes Allemands et Français²⁶⁸. 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 41: 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 : 1552, 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 de transport. En effet, avoir des enfants est un facteur important pour expliquer l'usage de la voiture : en termes relatifs, près de 20 points d'écart sont à observer entre les personnes avec enfant(s) et celles sans enfants 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 apparaît 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. A Bâle en revanche, les familles avec enfant(s) s'en sortent tout à fait sans nécessairement conduire 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 moins fréquemment, de même que ceux qui disposent des plus hauts revenus. Ce deuxième lien est en partie lié aux frontaliers (voir ci-dessous). En Suisse, en revanche, ce sont les mieux formés qui conduisent le moins au quotidien. Toutes fréquences confondues en revanche, les mieux formés et les plus riches sont proportionnellement plus à utiliser une voiture de temps à autre que les autres. Sous-jacente à ces résultats, l'idée de

²⁶⁷ LaSUR-CEAT-OUM, La mobilité des Genevois et des Vaudois, Rapport technique, 2014 ; (Munafò et al. 2015).

²⁶⁸ Notons par ailleurs, que dans les villes de Weil am Rhein et Saint-Louis, les jeunes ne sont pas non plus les grands conducteurs. Les faibles effectifs présents nous incitent toutefois à la prudence dans ces conclusions.

multimodalité, où la voiture est utilisée uniquement quand elle est indispensable pour diverses activités ou destinations. Elargissant cette réflexion au potentiel de mobilité, on peut dire que ce n'est pas nécessairement utiliser une voiture, respectivement d'en disposer d'une, qui est important, mais de pouvoir le faire 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 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 en a lui. 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 minutes. Au-delà, la fréquence d'usage diminue²⁶⁹. D'une manière générale, les pendulaires utilisent davantage la voiture que les personnes qui vivent et travaillent 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 allant de 57% pour ceux travaillant dans les autres pôles importants de l'agglomération à 75% pour les communes rurales. Même lorsque cette analyse est réalisée sans les Bâlois, il apparaît que seuls 33% des personnes qui travaillent dans la cité rhénane utilisent la voiture de manière quotidienne, suggérant un fort effet repoussoir de la ville pour l'utilisation de la voiture.

Découlant de cette réflexion sur le lieu de travail, il apparaît qu'en Allemagne et France, les actifs non-frontaliers se déplacent quotidiennement effectivement plus en voiture que les frontaliers (et les non-actifs), en tenant compte des autres variables sociodémographiques. En termes relatifs, 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 y parquer (cf. ci-dessous), ont une certaine influence sur les comportements des frontaliers, même si l'utilisation de la voiture des personnes travaillant à Bâle est largement supérieure parmi les Français (73.5%) et les Allemands (49.4%) que chez les Suisses (22% pour ceux qui ne résident pas à Bâle)²⁷⁰.

3.1.1 Voiture passager

En complément à l'utilisation de la voiture comme conducteur, nous avons enquêté l'utilisation de la voiture en tant que passager. Dans l'ensemble, ce mode de transport est un peu utilisé. Pour la plupart des enquêtés, il se résume à une utilisation hebdomadaire voire beaucoup moins fréquente. On note qu'en Suisse, la part des personnes l'utilisant fréquemment, c'est-à-dire au moins une fois par semaine ou plus y est plus faible dans les deux autres pays (32%). C'est en France en revanche, que l'utilisation y est la plus importante avec 42% des individus qui, au moins une fois par semaine ou plus, se déplacent de cette manière ; en Allemagne, cependant c'est la part des utilisateurs quotidiens qui est plus élevée (7%). Il est toutefois impossible de savoir précisément ce qui relève des déplacements domicile-travail ou des autres déplacements de la journée. On aurait pu imaginer que cette fréquence un peu plus élevée en France et en Allemagne soit due aux trajets en covoiturage entre travailleurs frontaliers, pour palier à l'offre réduite de transports transfrontaliers sur certains trajets. Le covoiturage est en effet encouragé par des initiatives privées et publiques dans certaines régions frontalières, comme l'Arc jurassien

²⁶⁹ Pour rappel, dans le groupe des individus faisant plus de 60 minutes par trajet se trouvent probablement des personnes qui disposent d'un second logement près du lieu de travail.

²⁷⁰ Ceci ne veut pas dire que le trajet tout entier vers Bâle est nécessairement réalisé en voiture, mais une partie du moins l'est dans la plupart des cas. Nous discuterons plus loin des ruptures dans les trajets pendulaires pour une partie des frontaliers.

ou à Genève²⁷¹. Cependant, il apparaît que ce sont au contraire les actifs non-frontaliers qui utilisent le plus ce mode de transport au quotidien (8.5% contre 1.5% pour les frontaliers). De plus, une analyse selon les lieux de travail ne met pas en lumière des pratiques plus importantes, lorsque celui-ci est situé dans les zones denses, comme à Bâle²⁷².

Figure 26 : Fréquence d'utilisation de la voiture en tant que passager, selon le pays de résidence

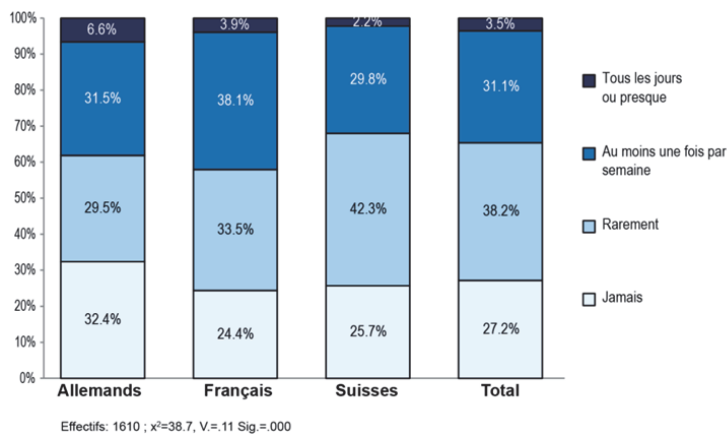


Image 2 : Programme de covoiturage franco-suisse dans l'Arc jurassien



<http://www.covoiturage-arcjurassien.com/>, consulté le 20.10.15

S'agissant des autres variables sociodémographiques²⁷³, notons que les femmes utilisent plus la voiture en tant que passager. De même, les plus jeunes utilisent le plus souvent ce mode, ce qui fait écho à leur plus faible utilisation de la voiture en tant que conducteur. Les personnes en couples utilisent plus également cette manière de se déplacer : par définition, étant au moins deux dans le ménage, ce résultat semble plutôt logique. En comparant les personnes qui disposent d'une voiture dans leur ménage et celles issues de ménage non-motorisés, on constate que ceux qui en ont une à disposition se déplacent plus avec ce mode de transports. Bien que nos données ne nous permettent pas de distinguer les déplacements effectués avec des membres du même ménage de ceux effectués avec d'autres personnes (covoiturage), ces différents indices montrent qu'il s'agirait plutôt de la première explication.

3.2 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 : à savoir la circulation et le stationnement. Comme le relèvent plusieurs enquêtés, il est clairement 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 pour 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 sur l'encombrement ou la fluidité du réseau routier notamment comme ceux qualifiant la voiture de rapide. Il s'agit d'ailleurs de l'un des adjectifs les plus cités à l'échelle de l'agglomération : il récolte 13.7% des mentions. A Bâle, la voiture est effectivement considérée

²⁷¹ A Bâle nous n'avons pas trouvé d'indications à ce sujet. Concernant Genève : Onfroy-Barrier Charlotte, TDG 31.05.2015, <http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/bassin-lemanique-heure-covoiturage/story/15722873>, consulté le 17.03.2017.

²⁷² En outre, il apparaît que les non-actifs utilisent un peu plus la voiture en tant que passager que les actifs, mais la significativité de ce résultat est limitée dans les analyses multivariées.

²⁷³ Le modèle de régression linéaire utilisé se trouve dans l'annexe VII. « Analyses complémentaires ».

comme moins rapide²⁷⁴. C'est en Allemagne, que l'on qualifie le plus fréquemment la voiture comme étant rapide avec 16.6%. L'accessibilité aisée aux autoroutes depuis Weil am Rhein notamment (vers la Suisse, vers Lörrach, vers Freiburg, vers la France, etc.) et l'absence de limitations 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.

Image 3 : Génération Easyjet (slogan)



<http://7a.net/2013/09/18/generation-easyjet/>, consulté le 19 10 2015

Image 4 : Logo du mouvement cittaslow



<http://www.cittaslow.org>, consulté le 17.02.2015

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 l'ubiquité offerte par les nouvelles technologies et plus largement à la compression de l'espace-temps (Harvey 1990) avec notamment le développement du trafic aérien avec 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 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 autour de la lenteur et du local, incarnées par divers mouvements, tels que Slowfood ou Cittaslow.

3.2.1 Des axes de transit saturés

Les conditions de circulation à la fois 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. Christian évoque ainsi ses anciens trajets qu'il ne referait pour rien au monde, lorsqu'il devait se rendre dans divers endroits de l'agglomération en voiture pour le travail :

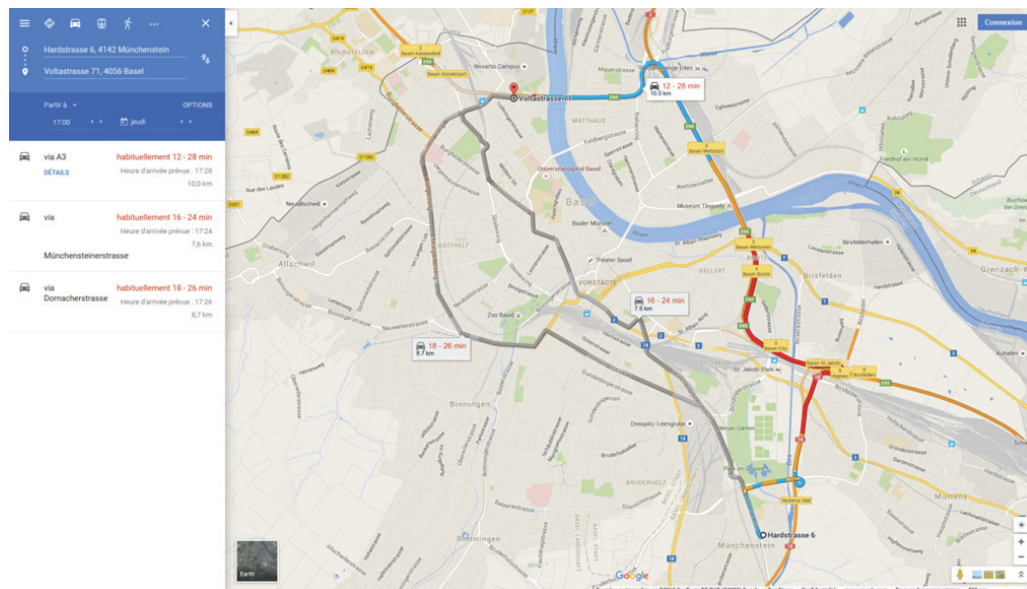
Also einfach weil wir, wenn du da im Norden warst, dann musstest du, damit du nach Muttenz kamst, konntest du auf die Autobahn, das ging noch am besten, aber du musstest immer schauen, wann du fährst, damit du nicht in den

²⁷⁴ Cependant, les différences avec les autres secteurs ne sont pas si élevées : il est probable que la position centrale de Bâle, à proximité d'axes autoroutiers importants vers Zurich, Berne, la France ou l'Allemagne, contribue à ce résultat.

chronischen Staus stecken bleibst. Aber wenn du in Binningen oder Münchenstein arbeitest, dann wärst du über Hagnau gekommen, das ist der Knoten, den du immer im Radio hörst. Dann hast du von da bis du in der Schreinerei warst 2 Stunden gebraucht, wenn du während der Rushhour gefahren bist. (Christian, 50 ans, Bâle)

La carte ci-dessous illustre la complexité que peuvent prendre les trajets entre le nord et le sud de l'agglomération. En effet, 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 et traverse deux fois le Rhin et passe notamment par l'échangeur autoroutier de Hagnau, réputé pour ses embouteillages (28 minutes pour 10 km, aux heures de pointe). La vitesse atteinte pour ce trajet est seulement de 21 kilomètres par heure, ce qui est plutôt lent, dans la mesure où la majeure partie est effectuée sur l'autoroute²⁷⁵. Les deux autres solutions proposées par Google Maps n'empruntent pas l'autoroute, mais traverse les quartiers résidentiels de Bâle. Cette zone de l'autoroute est particulièrement saturée, ce qui incite les conducteurs à « couper » à travers la ville provoquant des nuisances pour les habitants de Bâle²⁷⁶. 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 jour²⁷⁷. En effet, cette zone voit l'autoroute 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.

Carte 13 : Extrait de Google Maps, trajet Münchenstein-Voltaplatz (Bâle) aux heures de pointe



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 douane franco-suisse située 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 bouchons²⁷⁸. En effet, en plus du trafic des véhicules privés, les camions ajoutent un certain volume dans le trafic total, Bâle se trouvant sur un axe important reliant le nord au sud de l'Europe. L'instauration d'une taxe pour réguler le trafic des poids lourds en Allemagne aurait aussi eu pour effet de détourner les

²⁷⁵ En dehors des heures de pointe, ce trajet peut descendre en dessous de 15 minutes.

²⁷⁶ cf. chapitre « Modes de vie et potentiel de mobilité : les frontières au quotidien ? ».

²⁷⁷ Gellert-Nord, près du Parc St-Jacques est quant à lui, le 9ème point de Suisse le plus chargé avec 104'934. OFROU, 2013, <http://www.portal-stat.admin.ch/sasvz/files/fr/01-ZH.xml>, consulté le 26.10.2015.

²⁷⁸ Le Temps, 21.07.2014, <http://www.letemps.ch/suisse/2014/07/21/camionneurs-habitués-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.

camions vers la France renforçant ainsi les embouteillages²⁷⁹ Plusieurs habitants rencontrés évoquent également les files de voiture 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 frontières 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 ses horaires quand c'est possible ou à prendre des chemins de traverse dans les rues de Bâle.

Pour moi c'est plus pratique comme ça. 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 8h30-9h00. 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, 29 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Ainsi Quentin et Aurélie, ayant 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.

3.2.2 Le stationnement

A côté 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 entretiens²⁸⁰. Comme l'explique Sandra, en plus d'alternatives à la voiture importantes en ville de Bâle, les places de parkings sont rarement disponibles, ce qui rend la possession d'une voiture personnelle peu utile dans le centre de Bâle²⁸¹. 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 à 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 Bale, 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 transports en général, on observe que la position de Karim illustre parfaitement les effets des mesures coercitives pour empêcher les gens d'utiliser leur voiture pour se rendre à certains endroits et notamment en centre-ville. Grâce à 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 aux résultats escomptés sans pour autant que la pilule soit difficile à avaler pour les automobilistes contraints de changer leurs habitudes.

²⁷⁹ Equy Laure, Libération, 30.10.2013, http://www.liberation.fr/france/2013/10/30/ecotaxe-quand-les-alsaciens-manifestent-ils-sont-moins-entendus_943448, consulté le 25.01.2016.

²⁸⁰ Dans l'enquête quantitative, les aspects liés au stationnement (et dans une moindre mesure à la circulation) semblent davantage évoqués en tant qu'avantages pour les transports publics et le vélo, plutôt que comme désavantages de la voiture.

²⁸¹ 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.

3.3 SE PASSER DE LA VOITURE AU QUOTIDIEN

En raison des problèmes de stationnement et de congestion, un nombre important de Bâlois choisissent de se passer de la voiture au quotidien. Au-delà des éléments susmentionnés, plusieurs autres raisons sont avancées, comme en témoigne Julia : outre la pénibilité de la conduite, la voiture présente clairement des désavantages en matière d'écologie et coûte plutôt cher.

Also ein Auto käme für mich nicht in Frage. Erstens mal aus Bequemlichkeitsgründen, ich finde Auto fahren enorm anstrengend, Zug fahren viel gemütlicher. Und ja, von der ökologischen Überlegung, finanzielle Sachen. Aber der Hauptgrund weshalb ich es mir nie überlegt habe, es ist viel angenehmer im öV [...]. Genau, ich würde wahrscheinlich wenn ich sehr gerne Auto fahren würde, würde die ökologische Komponente auch noch mitspielen, du nimmst doch den Zug, das ist besser. Aber da ich eh nicht so gerne Auto fahre, erübrigt sich diese Frage eigentlich schon fast. (Julia, 31 ans, Bâle)

Qu'en pense le reste des habitants de la région, qu'ils disposent ou non d'une voiture ? En effet, les deux aspects négatifs que sont la cherté 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 engendrés par le stationnement (macarons et carte de parking ou paiement ponctuels aux horodateurs et dans les parkings) soient responsables de ces différences. Le coût du stationnement est également à prendre en compte sur le lieu de travail 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 invoquée par les non-conducteurs (15% des adjectifs cités) que 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 soulignant 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 touchés 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, Berne ou Genève par exemple²⁸². Une différence majeure réside entre les conducteurs quotidiens et les non-conducteurs. En effet, 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.

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, elle, au contraire, évoque, en décrivant les stéréotypes et les différences régionales, la manière plutôt

²⁸² EMD 2009, Strasbourg et Bas-Rhin, ADEUS et Enquête sur le choix modal des actifs motorisés (Berne, Lausanne, Genève, Yverdon) 2011, LaSUR, traitements personnels.

détendue de la conduite sur les routes alsaciennes, et plus généralement de la région, en regard de ce qu'il se passe dans d'autres régions françaises.

Ainsi, 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 simplement pas concurrentielle avec les autres modes de transport. Elle est à leurs yeux quasiment inutile dans leur vie de tous les jours ; le vélo, voire les transports publics servant aux trajets urbains et le train principalement pour ceux interurbains. Dans l'enquête quantitative, moins de 5% des Bâlois travaillant dans la ville utilisent leur voiture au quotidien. Pour l'anecdote, à Bâle, 1.4% des qualificatifs renvoient à l'inutilité de la voiture, contre 1.1% à son utilité. Pour les enquêtés rencontrés, renoncer à la voiture ne s'apparente pas à un sacrifice, mais plutôt à un soulagement ou à un plaisir.

Si pour les déplacements domicile-travail, les transports en commun, notamment pour les trajets en direction de Bâle, sont souvent adaptés, qu'en est-il des autres déplacements, ceux pour les achats par exemple ? Dans la mesure où les activités principales des journées-types (travail, achats, loisirs) des Bâlois rencontrés se situent pour la plupart d'entre eux dans des centres urbains, où les métriques piétonnes (Wiel 1999) permettent de se passer de la voiture. Les nombreux commerces situés dans la plupart des quartiers de la ville ouverts jusqu'à 20 heures, ainsi que ceux situés dans les gares donnent la possibilité aux individus vivant sans voiture, de se ravitailler facilement à proximité de leur domicile. Si les Bâlois rencontrés s'accordent 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 habitent hors de Bâle ?

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 St-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)

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.

Environ 20% des sondés ne disposent pas de voiture dans leur ménage. La part de personnes issues de ménages 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, 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.

3.3.1 La voiture, le moyen de transport idéal pour les achats ?

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. A 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 St-Louis et utilise largement son vélo, notamment pour ses trajets domicile-travail (à St-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 peu accessibles avec d'autres modes de transports.

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)

D'ailleurs, 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. Quentin évoque même l'utilisation de magasins drive-in dans la région pour répondre aux contraintes temporelles liées au travail pendulaire : il existe de nombreux « drive » du côté français, qui permettent aux gens de commander sur internet les marchandises voulues puis de venir les chercher (en voiture) démontrant un réel intérêt autour de ce mode de fonctionnement centré sur la voiture²⁸³. En Suisse, ce mode de fonctionner n'est pas (encore) répandu : quelques concepts sont à l'essai²⁸⁴. D'une manière générale, les achats sur internet obligent tant les commerces (en ligne uniquement ou non) que les entreprises de distribution (par ex. la Poste, avec le développement de points de retraits de colis) à revoir la manière dont les clients peuvent accéder à leur marchandises.

Beaucoup d'individus pensent qu'en effet la voiture est pratique pour tout ce qui concerne les achats et/ou le transport de marchandises. 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 possibilité que la voiture offre pour se rendre dans les centres d'achats situées en périphérie (souvent les plus grands), au transport de marchandises (pour les achats par exemple) ou de personnes ; dans les données quantitatives il est fait mention à plusieurs reprises que la voiture est particulièrement pratique pour les familles (*familientauglich*) et renvoie dans un certain sens aux « histoires structurelles » autour du besoin inévitable d'une voiture lorsqu'on a une famille ou 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 car 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 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, 29 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 se situe au centre de Bâle), que dans des zones moins accessibles en transports en communs, comme par exemple 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 zones structurées autour de métriques piétonnes et cyclistes, de tels enchaînements sont possibles sans voiture, comme pour Julia qui travaille au

²⁸³ Ainsi, on trouve par exemple un *Leclerc Drive* à Saint-Louis, un à Blotzheim, et un peu plus loin à Altkirch, Hirsingue et dans la banlieue de Mulhouse. Le *Géant Casino* de Saint-Louis, de même que l'*Intermarché* à Bartenheim proposent également ce genre de services.

²⁸⁴ Le *Shop.ch* dispose déjà de deux centres de retrait Drive dédiés, dans les cantons de Berne et d'Argovie, et une douzaine de points *PickMup* dans les magasins traditionnels. Le *Shop.ch* a également testé la mise en service de points de retrait dans les gares (à Lausanne et Zurich), mais a abandonné, pour le moment du moins, ce service.

centre d'Aarau et habite au centre de Bâle. Ainsi, ce n'est pas tant les distances parcourues, que le potentiel des différents territoires qui permettent plus facilement de se libérer de la voiture.

3.3.2 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 utilisent de temps à autre un tel véhicule²⁸⁵. Les entretiens qualitatifs ont montré que certes 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.

Ja, nicht regelmässig, also ich habe noch ein Mobility-Abo und brauche das vor allem im Job ab und zu, vielleicht alle 1-2 Monate mal um etwas zu transportieren oder um irgendwo hin zu kommen, wo ich sonst schlecht hinkomme, oder ganz selten auch mal privat. (Julia, 31 ans, Bâle)

Und wenn ich mal eins brauche, kann ich eins ausleihen, das kommt auch vor, [von Freunden] oder von meiner Schwester oder meiner Mutter. Ja, also wenn ich unbedingt eins brauche, komme ich schon irgendwie zu einem Auto.[...] Meistens Materialtransport, also irgendwelche grossen sperrigen Sachen, die ich halt einfach nicht schaffe [...]. Oder irgendwie ein seltenes Mal wenn du wirklich irgendwo nicht mehr hinkommst, oder ganz schlecht, oder nicht mehr nach Hause oder so. Ja, es ist einfach dann eine Frage der Organisation, also wenn ich nicht das Auto vor der Tür habe und nehmen kann, wenn ich will. Dann muss man es einfach etwas planen, weil meine Schwester wohnt in Liestal und meine Mutter in Diegten, also wenn ich das Auto will, dann muss ich das irgendwie wirklich organisieren. (Sandra, 36 ans, Bâle)

Pour eux, inutile de disposer d'une voiture, puisqu'ils peuvent avoir accès à un véhicule, certes après une certaine organisation (demander aux amis/famille et aller chercher le véhicule) ou à travers 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 qualificatifs 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).

Jetzt war ich auch eine Woche in den Ferien. Ich habe das noch nie gemacht, seit ich erwachsen bin. Um an Orte zu kommen, die öV-mässig, man kommt zwar hin aber kann sich eine Woche nicht bewegen. Ich war dann auch sehr froh als ich zu Hause war, und das Auto abgeben konnte und mich wieder von andern herumfahren lassen kann oder mit dem Velo gemütlich unterwegs sein kann. Ich fand es recht stressig. (Julia, 31 ans, Bâle)

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 s'avérer judicieux et plus largement pour bon nombre de loisirs localisés hors des villes. Pour ces raisons, entre autres, et dans l'idée d'avoir 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.

Ich kann auch Auto fahren, das habe ich gemacht als ich noch zu Hause gewohnt habe, auf dem Land, wo man nicht so mobil war. Und ich bin sehr froh, dass ich Auto fahren kann, aber so wie ich in der Stadt lebe, brauche ich es nicht. (Sandra, 36 ans, Bâle)

Wir hatten in der Familie kein Auto, nie, sie teilen es manchmal, mit der Nachbarin, können sie mitfahren. Also wir sind keine Auto-Familie, sagen wir's mal so. Meine Schwester hat es vor drei Jahren gemacht, da habe ich gefunden, ja, das ist gut. Letztes Jahr habe ich einfach überlegt, soll ich zuerst das Englisch verbessern, Auto fahren, oder was gibt's für neue Kompetenzen, die ich lernen muss. Da hab ich gedacht, Auto fahren schadet nicht, wenn man mal Ferien in Sizilien machen will oder so. (Anja, 32 ans, Bâle)

En effet, 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

²⁸⁵ A noter également que dans le secteur suburbain suisse, la part de ces personnes n'est pas négligeable.

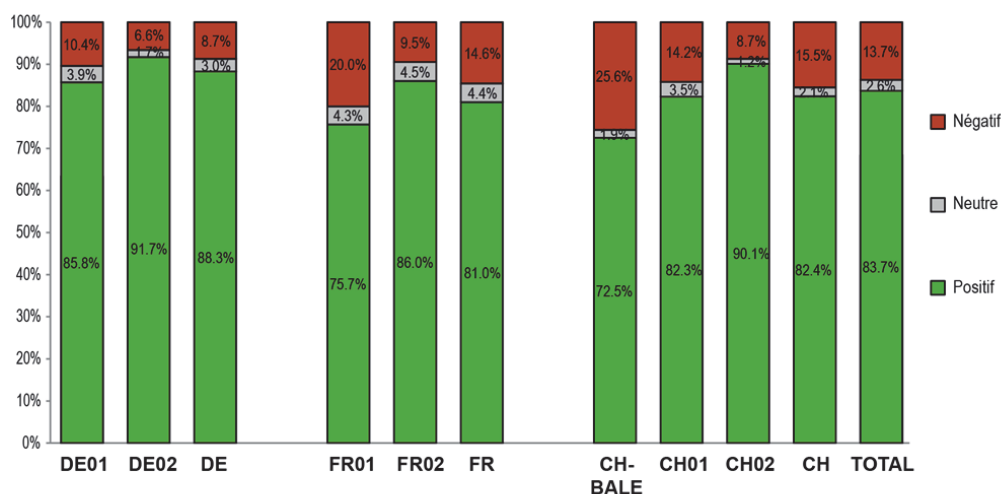
agglomération, en se mettant en couple, avec l'arrivée d'enfant par exemple et/ou la volonté d'acheter un bien. Le potentiel d'accueil de ces territoires, variant certaines adaptations des comportements de mobilité peuvent être indispensables. L'emploi peut également être source d'adaptation, en raison de la localisation de celui-ci, des horaires de travail ou des tâches à accomplir, et pas uniquement son emploi à soi, mais aussi celui du conjoint ou de la conjointe éventuel. 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, s'observe ainsi bien à travers cet exemple.

3.4 UNE IMAGE DANS L'ENSEMBLE POSITIVE

La perception des différents modes de transport est une caractéristique clé (Kaufmann, Jemelin, et Guidez 2001) dans la compréhension des pratiques modales. En effet, ces dernières se forment, s'ancrent, voire évoluent, avec l'image et 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)²⁸⁶. C'est en Allemagne que l'image de la voiture est la meilleure (88% des personnes en ont une image positive), suivi de la Suisse et de la France. A l'échelle des secteurs, l'image de la voiture est corrélée négativement avec la centralité : plus on s'éloigne du centre, plus l'image de la voiture s'améliore. Néanmoins, même à Bâle, épice 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 a néanmoins un fort lien avec l'usage qui en fait : les conducteurs quotidiens sont 93.5% à plébisciter ce mode de transports, contre tout de même 61% pour les non-conducteurs et les conducteurs occasionnels. Ainsi, la bonne image de la voiture semble partagée par tous, conducteurs et non-conducteurs, ce qui, dans l'optique de politiques publiques en matière de mobilité, peut rendre difficile à appliquer et impopulaires certaines mesures coercitives à l'égard de la voiture.

²⁸⁶ 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 de la combinaison des trois adjectifs que la perception dominante d'un mode est attribuée. En outre, les personnes qui n'ont mentionné aucun qualificatif sont exclues de ces analyses ; ceci vaut également pour les analyses sur la perception du vélo et des transports publics.

Figure 27 : 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

Si les variables territoriales sont fortement liées avec 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 la cherté que le côté polluant de la voiture sont plus fréquemment évoqués par les plus jeunes. L'activité professionnelle a également un rôle : les non-actifs sont davantage à avoir une bonne image de la voiture.

Si l'on s'attarde sur les questions de travail, le temps de trajet apparaît avoir une influence également : les personnes se déplaçant entre 30 et 60 minutes ont une moins bonne image. En effet, ces trajets peuvent être particulièrement contraignants au niveau du temps de transport (entre 1 et 2 heures dans la journée) et selon les conditions et les compétences individuelles, être considérés comme du temps perdu, surtout en voiture, où les possibilités sont plus limitées²⁸⁷. Rappelons par ailleurs que c'est pour ces trajets que la part des utilisateurs quotidiens de la voiture est la plus élevée. 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 heures fixes, l'usage de la voiture est problématique car il est soumis aux aléas de la fluidité du trafic. Néanmoins, elle ne peut pas s'en passer car son lieu de travail est mal desservi par les transports publics. L'analyse quantitative va également dans le même sens, puisque la flexibilité des horaires a une influence significative sur l'image de la voiture mais pas sur l'usage.

D'autres liens sont à observer 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 conférée à la voiture est plus important parmi les personnes qui n'ont pas les formations les plus hautes. L'image de la voiture est aussi associée au revenu : plus celui-ci est élevé, 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 tendance²⁸⁸. En effet, on observe que ceux-ci ont une moins bonne image de la voiture. En France, 74% des frontaliers ont une image positive de la voiture contre plus de 85% des actifs non-frontaliers et en Allemagne, la même tendance est observée, bien que plus

²⁸⁷ Néanmoins, comme nous le verrons, ces personnes ont également une moins bonne image des transports publics.

²⁸⁸ Les modèles sont par ailleurs non-significatifs en Allemagne ou France.

mesurée, avec 90% des non-frontaliers qui en ont une bonne image contre 86% des frontaliers²⁸⁹. Ainsi, les frontaliers ont une moins bonne image de la voiture que les actifs qui travaillent dans leur pays. 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 » (O. B. Jensen 2009) sensiblement différente entre la Suisse et les deux autres pays. En termes de caractéristiques, le côté pollué est plus fréquemment mentionné par les frontaliers faisant possiblement écho à des mobilités plus intensives (et potentiellement plus polluantes) pour ces derniers, - quotidienne, ils parcourent en moyenne en France et en Allemagne respectivement, 52 km et 62 km contre 33 km et 25 km pour les actifs non-frontaliers²⁹⁰ - mais aussi à un regard différent sur la mobilité automobile à Bâle et en Suisse de manière plus générale.

Ainsi, travailler en Suisse pourrait susciter une adaptation, plus ou moins contrainte, à la fois dans les pratiques modales, mais plus largement dans la perception des modes de transport. Les données à disposition ne nous permettent pas de dire s'il y a eu un véritable changement ou si les personnes travaillant en Suisse avaient a priori des prédispositions moins bonnes pour la voiture. La première explication nous semble néanmoins faire sens : en France, 37% des frontaliers automobilistes quotidiens souhaiteraient changer leurs comportements de mobilité ; ils sont environ 20% en Allemagne²⁹¹. Dans quelle mesure est-il possible de transformer ces attitudes en comportements effectifs ?

Dans l'agglomération transfrontalière, parmi les adjectifs les plus cités (ceux qui comptent pour plus du 5% du total des adjectifs cités), c'est le côté pratique qui est mis le plus en avant à l'échelle de l'agglomération trinationale (15.8%). Le qualificatif le plus souvent mentionné en Allemagne est flexible et commode, qualificatifs somme toute assez proches de l'idée de praticité. En effet, la voiture est appréciée pour sa capacité à être disponible 24 heures sur 24 heures et permet de 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. En effet, 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 professionnelles, sans les contraintes spatiales en termes de distances qu'imposent la marche ou « organisationnelles » liés à l'usage des transports publics. En ce sens, au-delà d'être flexible et pratique, la voiture est également plus fréquemment décrite par les familles comme rapide.

²⁸⁹ Même si en Allemagne, la relation est considérée comme non-significative en raison de la faiblesse des effectifs, en analysant les deux pays de manière conjointe on observe effectivement des différences statistiquement significatives entre frontaliers et non-frontaliers.

²⁹⁰ Tous motifs confondus ; source : EMD France et EMD Allemagne, traitements personnels.

²⁹¹ Ces résultats renvoient également aux parts différentes dans les deux pays d'utilisateurs quotidiens de la voiture : ils sont près de 80% en France et 60% en Allemagne.

Tableau 42 : 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 mobile : 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 près de 10% des adjectifs cités montrant à quel point la voiture est importante dans le quotidien de beaucoup d'individus. L'autonomie offerte par ce véhicule est davantage 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.

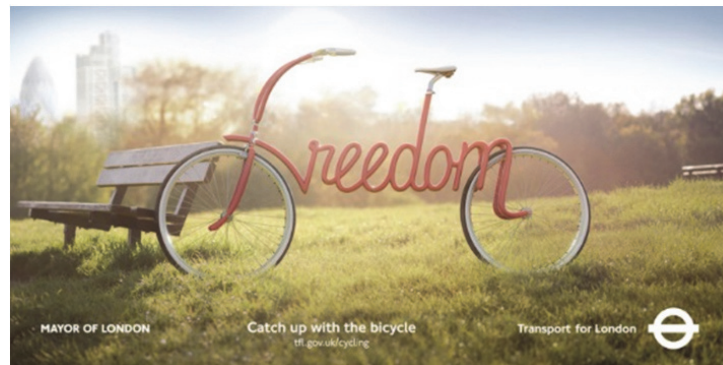
Le qualificatif confortable est également fréquemment utilisé²⁹². En effet, la voiture a, à ce titre, divers avantages. Contrairement au vélo, elle ne dépend pas du temps (« wetterunabhängig », « wetterfest »), elle offre un habitacle chauffé et elle permet d'être dans « sa bulle » et donc de ne pas être confronté à d'autres voyageurs comme dans les transports publics. Dans 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 parcage, 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.

4 LE VÉLO

Le vélo fait partie 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 véhiculé par la voiture.

Ce constat se voit confirmé dans l'enquête quantitative, puisque le vélo est considéré comme rendant autonome, libre et indépendant (4.6% des adjectifs mentionnés), mais aussi 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 imposés par la voiture en ville en lien avec les embouteillages le stationnement et la pollution. Le vélo serait-il en quelque sorte devenu le « véhicule urbain » par excellence du nouveau millénaire ? Y a-t-il, comme pour la voiture, un profond fossé entre les pratiques des Bâlois et celles des habitants du reste de l'agglomération ?

²⁹² 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 ») ? En effet, en parallèle de ce qui a été mentionné ci-dessus, les autres alternatives peuvent se révéler particulièrement inconfortable (utiliser un vélo, monter/descendre d'un bus ou d'un tram) pour les plus âgés rendant la voiture au contraire très confortable.

Image 5 : Campagne visant à favoriser l'usage du vélo à Londres²⁹³

4.1 QUEL USAGE DU VÉLO ?

Le vélo semble largement utilisé au quotidien. 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 en vélo à St-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, peuvent 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.

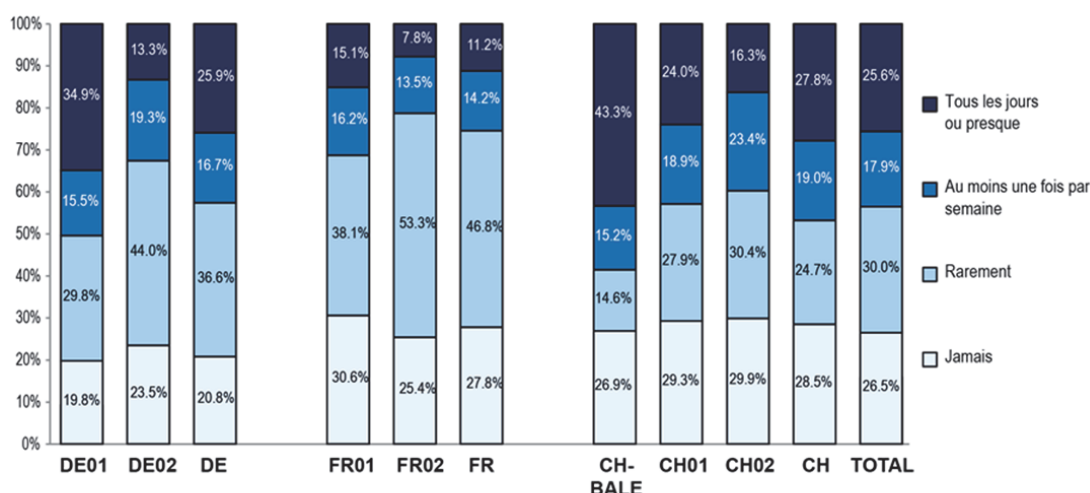
Also so ein normaler Arbeitstag, da stehe ich um halb sieben auf, gegen Viertel nach sieben gehe ich mit dem Velo, meistens, an den Bahnhof, dort nehme ich den Zug nach Aarau, bin dann den ganzen Tag in Aarau, da habe ich auch ein Velo, fahre mit dem Velo ins Büro, dann wieder zurück. Abends habe ich noch häufig irgendwelche Sitzungen in Basel, wo ich mit dem Velo hingehere und wieder nach Hause. (Julia, 31 ans, Bâle)

Ich werde schon belächelt, dass ich nicht so viel Velo fahre (Lachen). Das ist wirklich, in meinem Umfeld fahren alle sehr viel Velo, [...] da ist man fast schräg, wenn man es nicht so viel macht. (Anja, 32 ans, Bâle)

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, un quart des enquêtés utilisent le vélo tous les jours et 18% au moins une fois par semaine. L'usage du vélo est plutôt similaire en Allemagne et en Suisse. En France, l'usage du vélo est moins fréquent, mais tout de même conséquent, puisque qu'un quart des Alsaciens de la région déclarent l'utiliser au moins une fois par semaine.

²⁹³ Source : <http://www.millersandlong.com/catch-up-with-the-bicycle/>, consulté le 16.02.16.

Figure 28 : Fréquence d'utilisation du vélo, selon le pays et le secteur de résidence



Effectifs: 1611 ; Différences entre pays : $\chi^2=54.89$, V=.13, Sig.=.000; Différences entre secteurs: $\chi^2=160.39$, V=.18, Sig.=.000

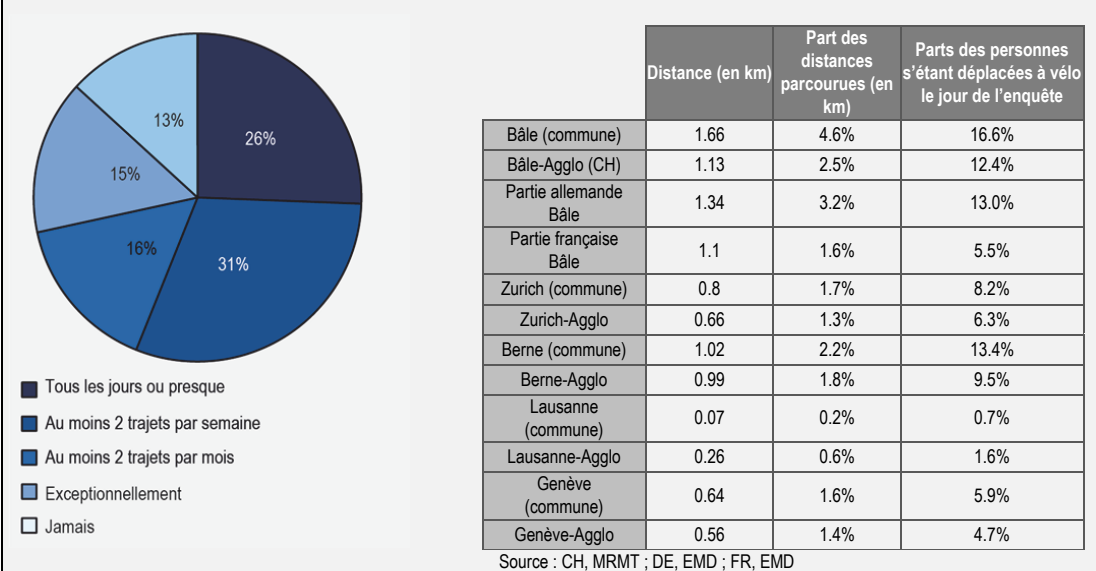
Ces parts d'utilisateurs quotidiens du vélo apparaissent à première vue comme étant plutôt élevées, mais peuvent s'expliquer par plusieurs éléments : la surreprésentation des personnes bien formées dans notre enquête, qui se déplacent plus à vélo (voir ci-dessous), peut certes avoir une légère influence sur les résultats. Mais plus fondamentalement, il a été constaté dans une étude sur le Bas-Rhin, que lors d'une question générale sur les fréquences d'utilisation des modes de transports, les individus avaient tendance à surévaluer la fréquence d'utilisation du vélo : 11% déclaraient utiliser le vélo tous les jours ou presque et 11% au moins 2 fois par semaine, mais lorsque que leurs pratiques effectives ont été mesurées (dans le même enquête), seuls 8% s'étaient effectivement déplacées à vélo le jour de l'enquête (Dubois, Kaufmann, et al. 2015). Un résultat similaire a été trouvé dans la région allemande de l'agglomération trinationale de Bâle, où 26% des enquêtés indiquaient utiliser le vélo tous les jours ou presque, alors que seuls 13% se sont déplacés effectivement le jour de l'enquête²⁹⁴ (voir l'encart ci-dessous).

C'est à Bâle que l'utilisation quotidienne est la plus élevée, et ce de manière importante : 43% des Bâlois utilisent un deux-roues dans leur vie de tous les jours. A 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 lorsque l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération. La proximité et la densité des zones centrales et leur structuration autour de métriques piétonnes, comme Bâle ou 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. Comme l'explique Andreas, Bâle est finalement assez peu étendue : tout peut se faire à pied ou à vélo.

²⁹⁴ EMD 2011, ETB, Traitements personnels.

Encart 4 : Le vélo à Bâle en comparaison avec d'autres agglomérations

Figure 29 : Fréquence d'utilisation du vélo dans la partie allemande de l'agglomération bâloise de Bâle et dans quatre agglomérations suisses. dans l'enquête EMD-Allemagne



Une comparaison avec d'autres villes suisses de taille comparable montre que la pratique du vélo est effectivement particulièrement élevée à Bâle et dans la région. Il s'agit d'ailleurs de la métropole la plus vélophile de Suisse, puisque dans la commune de Bâle 4.6% des kilomètres parcourus sont effectués à vélo et près de 17% de la population s'est déplacée avec ce moyen de transport le jour de l'enquête²⁹⁵. 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'EMD²⁹⁶ 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 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-Brigau (28%), Karlsruhe (25%) ou Constance (22%)²⁹⁷. Concernant 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. L'âge, ou plus précisément être âgé de plus de 65 ans, a une forte influence sur la pratique du vélo. Les plus âgés l'utilisent beaucoup moins que les deux autres classes d'âge. En effet, se déplacer en vélo demande de nombreuses capacités physiques, telles que l'endurance, la force, l'équilibre, la synchronisation des mouvements, mais aussi la vue ou 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 se lit très bien à travers le prisme du potentiel de mobilité diminuant avec l'âge et plus particulièrement 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. Les personnes avec une formation de niveau tertiaire sont près d'un tiers à utiliser le vélo « tous les jours ou presque » à l'échelle de l'agglomération. Ce résultat est particulièrement marqué par les Suisses, puisqu'en Allemagne et en France, les

²⁹⁵ MRMT 2010, OFS-ARE, Traitements personnels.

²⁹⁶ EMD 2011, ETB, Traitements personnels.

²⁹⁷ Le site <http://www.epomm.eu/tems/> compile les données de différentes sources sur les parts modales de plusieurs centaines de villes européennes.

mieux formées ne sont pas ceux qui utilisent le plus le vélo au quotidien. En revanche, les plus aisés ont tendance à faire moins de vélo, suggérant des tendances différentes entre formation et revenu²⁹⁸.

Figure 30 : Régression linéaire : Usage du vélo

	B	Béta (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 : 1552, R ² =.054 ; Sig.=.000		

Plusieurs éléments en lien avec l'activité professionnelle peuvent être mis en avant pour comprendre l'utilisation du vélo. Tout d'abord, les actifs, en Suisse surtout et à l'échelle de l'agglomération, utilisent beaucoup plus le vélo que les non-actifs. Ce dernier représente en effet un véritable moyen de transport, notamment pour les déplacements domicile-travail. Dans les trois pays, ce sont les individus qui travaillent à temps partiel qui sont les plus adeptes de ce mode de transport : en raison d'un temps contraint plus réduit, elles peuvent probablement davantage prendre le « temps » de se déplacer comme elles le souhaitent et non pas nécessairement de la manière la plus rapide possible. D'une manière générale, les personnes qui ont de courts trajets et celles qui résident et travaillent dans la même commune utilisent plus fréquemment leur vélo. De même, plus le lieu de travail est dans une commune dense, plus la place du vélo dans la vie quotidienne est importante. Même si les analyses portent sur l'utilisation du vélo en général et non pas uniquement sur les déplacements domicile-travail, on peut supposer que ces derniers ont une influence réelle sur ce résultat. Les personnes travaillant à Bâle utilisent largement plus le vélo que les autres (43% d'entre eux le font quotidiennement). En procédant à l'analyse sans les résidents Bâlois, le résultat reste élevé : près d'un tiers des personnes travaillant à Bâle font du vélo tous les jours ou presque.

Les actifs français et allemands qui travaillent à Bâle sont aussi proportionnellement plus à utiliser le vélo dans leur quotidien. Cependant, si l'on compare frontaliers et non-frontaliers, les différences sont très faibles en France (elles sont d'ailleurs non-significatives). Par contre, en Allemagne, les frontaliers utilisent plus le vélo, tant au quotidien qu'au moins une fois par semaine que les non-frontaliers²⁹⁹. Comme nous l'avons vu dans la partie précédente, les conditions de circulation en direction de la Suisse et de stationnement sont difficiles, « obligeant » ainsi les frontaliers à utiliser d'autres modes. Pour les Allemands du moins, le vélo, semble représenter une alternative, même si nos données ne nous permettent pas d'être sûrs que cette utilisation importante du vélo résulte des trajets domicile-travail³⁰⁰. Néanmoins, sur certains trajets transfrontaliers l'utilisation des modes doux (vélo et marche), notamment pour traverser la ligne-

²⁹⁸ En France, en revanche, les personnes qui disposent des revenus plus élevées utilisent davantage le vélo.

²⁹⁹ Malgré l'écart important, les résultats sont considérés comme non-significatifs, en raison d'effectifs trop limités. Ils sont également non-significatifs dans le modèle de régression linéaire utilisé.

³⁰⁰ Ces résultats sont toutefois à prendre avec des pincettes, puisque des éléments d'ordres contradictoires ressortent de l'enquête EMD réalisée sur une zone plus ou moins similaire. Toutefois, la taille des effectifs laisse quelques doutes quant à la fiabilité statistique de ces résultats.

frontière est attestée. Pour les déplacements entre Saint-Louis et Bâle, par exemple, la part du vélo et de la marche lors du passage de la frontière compte pour environ 22% des déplacements.

4.1.1 Le vélo, un moyen de transport ou un accessoire pour les loisirs ?

Si la grande part d'utilisateurs quotidiens observée suggère une utilisation du vélo avant tout comme moyen de transport, à plusieurs reprises la question 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 les éléments liés à l'image de ce moyen de transport permettent d'aller plus loin sur la question.

Pour les plus âgés, qui ne travaillent plus, la question de l'utilisation du vélo comme un moyen de transport régulier se pose différemment. Même si l'on peut supposer que pour ces derniers l'usage est davantage lié aux loisirs, les qualificatifs qu'ils utilisent pour décrire le vélo ne permettent pas de distinguer un usage avant tout récréatif. Par ailleurs, ils sont proportionnellement moins nombreux à disposer d'un tel équipement, ce qui correspond à un usage plus faible. Qu'en est-il des familles ? Si l'utilisation quotidienne est la plus faible parmi les familles, il semble que disposer d'au moins un vélo dans le ménage, lorsqu'il y a un ou des enfants, soit la norme : près de 90% des familles en ont au moins un (contre 70% dans les ménages sans enfants). Ces éléments suggèrent une utilisation avant tout axée sur les loisirs pour ces dernières³⁰¹.

A travers la lunette de l'espace, cette distinction dans l'usage du vélo s'observe plus clairement. En Suisse, par exemple, la part de 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 pays³⁰². On voit ainsi, qu'une large part des personnes en périphérie n'utilisent le vélo qu'occasionnellement, très probablement dans le cadre de loisirs, comme le laisse penser l'usage différencié des adjectifs. En effet, 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 zones les plus urbaines, celui-ci est davantage 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.

Les propriétés sensorielles du vélo peuvent en grande partie être assimilées aux loisirs, mais pas uniquement. Sandra évoque ainsi l'aspect sportif ou sain de sa pratique du vélo ainsi que le moment agréable qu'elle passe en se rendant au travail avec ce moyen de transport et qui lui permet de faire de le vide dans sa tête.

Wieso ich Velo fahre? Also erstens mal ist das mein Sport (Lachen). Ich gehe nicht sonst noch weiss ich wie Sport machen, das ist so mein Bewegungsventil. Und zum Arbeiten, habe ich gemerkt, es tut einfach gut, am Morgen etwas durchgelüftet anzukommen. Und abends vor allem nach dem Arbeiten, tut mir das sehr gut, es gibt wie etwas einen Abstand. Das ist eigentlich so ein Hauptgrund. (Sandra, 36 ans, Bâle)

D'autres personnes rencontrées comme Sébastien et Laurent sont des grands amateurs de cyclisme en tant que loisirs, même si le premier d'entre eux, l'utilise également dans 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 pote, une dizaine de pote, 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)

³⁰¹ Néanmoins, il faut reconnaître, que ni dans les écarts entre l'utilisation et la possession, ni dans les qualificatifs utilisés pour décrire le vélo, il est facile de distinguer les usages récréatifs du vélo de ceux en tant que « moyen de transport ».

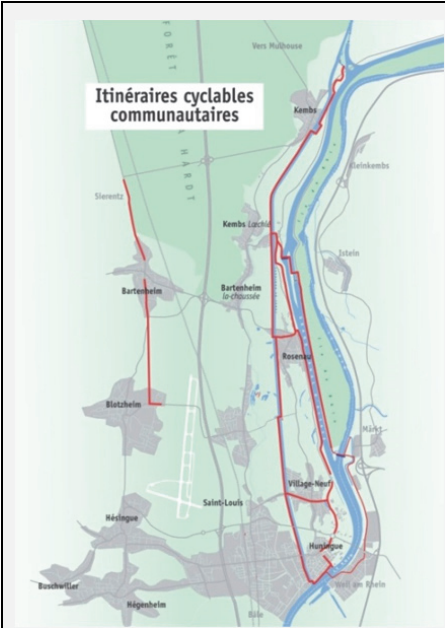
³⁰² Un graphique en annexe regroupe les équipements individuels par secteur à propos de l'automobile, du vélo et des abonnements en transports publics.

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). 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.

[Frankreich] Es ist etwas ein Nowhere-Land auf dieser Seite der Grenze. Ist dafür toll zum Velo fahren, also wenn du nicht gerade einem Raser begegnest, weil sie viele alte Strassen haben, die sie nicht unterhalten, es gibt viele Käffer, die sehr hübsch sind [...] eine total schöne Gegend, viel luftiger als in der Schweiz. (Christian, 50 ans, Bâle)

Malgré cela, le vélo est nettement moins pratiqué 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'ailleurs : dans le secteur périurbain allemand, cette part s'élève à 5.2% et 0.2% dans le secteur urbain allemand. En Suisse, elle se monte au maximum à 2.6% (secteur périurbain). 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 davantage lié aux loisirs qu'aux déplacements. L'analyse du site internet de la communauté de communes des Trois-Frontières à propos des pistes cyclables montre qu'elles sont appréhendées avant tout comme des parcours de loisirs – à travers les formulations « randonnée familiale », « pleine nature », « paysage », « tour, » etc. – plutôt que comme des trajets aménagés pour des déplacements pendulaires par exemple.

Encart 5 : Itinéraires cyclables dans la zone frontalière française



Extraits du site de la communauté de communes des Trois-Frontières³⁰³ :

- 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.
- A 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/Loechlé (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 influencé par le cadre de vie, en l'occurrence, à savoir les zones périurbaines et peu denses. Au contraire, dans les zones urbaines, où la part d'utilisateurs quotidiens du vélo est 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 habitants des zones les plus denses. A 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. Dans l'enquête qualitative, nombreux sont les participants à vanter cette qualité. Pour Sébastien, c'est à travers la comparaison avec la marche

³⁰³ <http://www.cc-3frontieres.fr/pisctes-cyclables.html>, consulté le 02.02.2016.

que le vélo est décrit comme rapide ; pour Christian, Bâlois, c'est plutôt en comparaison avec les transports publics et la voiture.

Mit dem Velo kannst du quasi Luftlinienmässig fahren, du kannst auch, das finde ich gut, was sie gemacht haben, du kannst quasi durch alle Einbahnstrassen fahren. Für die Autos ist es etwas scheisse, weil sie versuchen den Verkehr etwas zu kanalisieren, aber mit dem Velo musst du dich eigentlich auf nichts achten [...]. Aber sonst bist du mit dem Velo viel schneller an den Orten, mit dem Velo an den Bahnhof habe ich vielleicht 20 Minuten, mit dem Tram eine halbe Stunde. (Christian, 50 ans, Bâle)

Christian, dans cet extrait, évoque la possibilité d'aller en ligne droite, de ne pas être conditionné par les sens uniques (il est possible de les prendre à vélo) ou par d'autres contraintes visant à canaliser les déplacements automobiles. De plus, pour lui, le trajet est plus court à vélo qu'en tram. Julia, dans l'extrait suivant, ajoute un élément fondamental en faveur du vélo (par rapport aux transports publics) relatif à la fois à la rapidité et à la flexibilité : il n'y a pas besoin d'attendre. Nous reviendrons sur ce point dans la partie sur les transports publics, mais un des grands avantages comparatifs du vélo et de l'automobile, c'est la possibilité de se déplacer quand on veut, sans devoir attendre. Si pour Julia, le trajet en soi a la même durée à vélo et en tram, pour ce dernier mode, il y a éventuellement une certaine attente : une cadence de 7.5 minute la journée et de 15 minutes le soir. Pour elle, il ne fait aucun doute, si elle doit attendre 10 ou 15 minutes pour le tram, ce moyen de transport n'est pas compétitif par rapport au vélo.

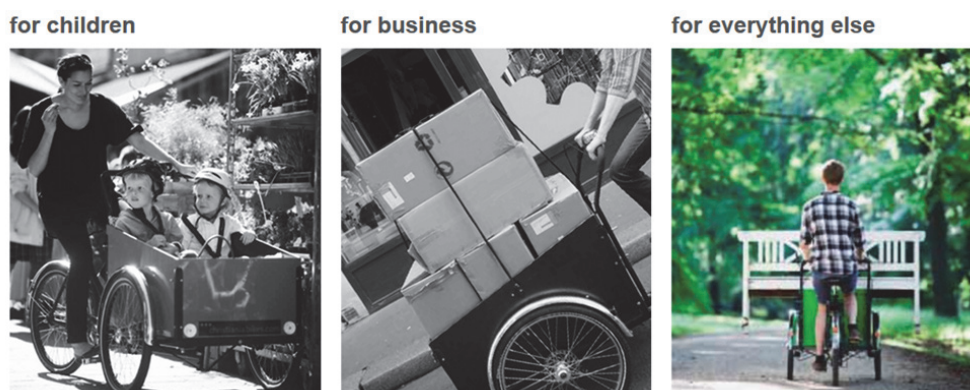
Erstens ist es häufig schneller, also für die lange Strecke von mir zu Hause an den Bahnhof ist es etwa gleich schnell wie das Tram, aber sobald ich sonst noch irgendwo hin muss in der Stadt, ist es deutlich schneller, ich muss auch nicht drauf warten, wenn ich später nach Hause komme hast du nur noch, "nur" Viertelstundentakt, wir sind da schon verwöhnt, normal ist es 7,5-Minutentakt, aber wenn ich irgendwie 10 Minuten aufs Tram warten muss für einen Weg von 20 Minuten vom Bahnhof nach Hause finde ich das schon blöd wenn ich dann 50% länger brauche wegen dem Tram. (Julia, 31 ans, Bâle)

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. En plus de ne pas devoir attendre, utiliser son vélo peut éviter de devoir 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. A 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. La possibilité d'enchaîner plusieurs activités par exemple, d'aller directement d'un point A à un point B voire de transporter dans une certaine mesure des marchandises contribuent 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. Ainsi, la voiture semble rester néanmoins le véhicule le plus adapté pour transporter des marchandises et des personnes, même si avec certaines adaptations, le vélo peut également remplir ces fonctions. Les images ci-dessous, 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 un³⁰⁴ -, l'usage du vélo-cargo ne semble pas encore aussi développé dans la région bâloise.

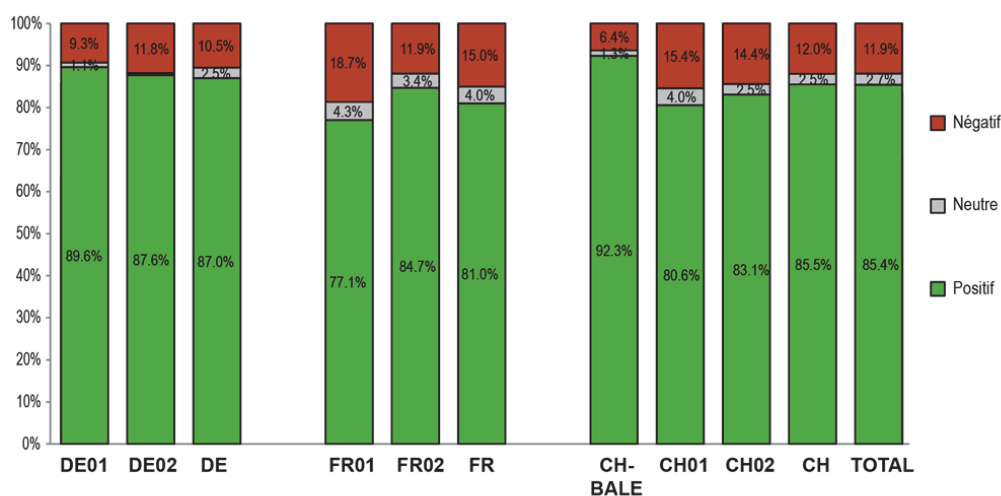
³⁰⁴ Marcel Robert, *Vélogistique*, Carfree France éditions, (2014).

Image 6 : Publicité pour le vélo-cargo de la marque Christiania Bikes³⁰⁵

4.2 LE VÉLO, LA PANACÉE ?

La lecture des fréquences d'utilisation du vélo, ainsi que les adjectifs utilisés pour le décrire semblent tous aller vers 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. Néanmoins, il est largement plébiscité, tant par les utilisateurs que par les non-utilisateurs.

Figure 31 : 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: $\chi^2=23.7$, $V=.1$, $\text{Sig}=.022$

La figure ci-dessus sur la perception dominante du vélo illustre bien cet état de fait : le vélo jouit d'une excellente image dans les trois pays : 85% des enquêtés en ont une bonne image. S'agissant des différences sociodémographiques quant à la perception du vélo, peu d'entre elles sont significatives³⁰⁶. L'analyse des qualificatifs mentionnés le plus fréquemment montre également que le vélo est décrit avant tout en termes positifs. Parmi ceux qui comptent pour plus de 5% du total, seul le qualificatif dangereux (en France) est connoté négativement.

³⁰⁵ Site de la marque Christiania Bikes, <http://www.christianiabikes.com/en/>, consulté le 06.11.2015.

³⁰⁶ Seuls deux effets sont à mentionner (mesuré à l'aide de modèle de régression logistique) : les jeunes plébiscitent le plus ce mode de transport, contrairement aux personnes avec les plus hauts revenus. En France et en Allemagne, aucun effet du statut de frontalier n'est à signaler.

Tableau 44 : 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%
Ecologique	13.2%	Ecologique	11.0%	Rapide	9.9%	Ecologique	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%	Ecologique	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 qu'offre 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 comme 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. L'argument écologique est davantage utilisé par les plus jeunes et les femmes dans l'enquête quantitative.

Je pense que le monde dans lequel on vit, va clairement dans le mur. Et j'essaie de faire ma part, pour éviter que cela soit trop le bordel. Donc il y a pas longtemps, on a essayé d'installer un potager dans le jardin. J'essaie de me déplacer en vélo le plus souvent possible, d'utiliser la voiture relativement peu souvent au final. (Sébastien, 24 ans, Uffheim (FR), frontalier)

L'aspect financier et les coûts plutôt bas engendrés par le vélo, sont également un des arguments les plus souvent évoqués. À l'échelle de l'agglomération, il représente environ 7% des mentions. Un vélo peut être relativement bon marché à l'achat et aucune assurance supplémentaire ni frais d'immatriculation sont obligatoires, contrairement à la voiture, ce qui est un net avantage. Ce sont les personnes âgées, les personnes avec des revenus faibles, les familles monoparentales et d'une manière générale les familles avec enfants 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.

4.2.1 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. En 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.

Und ich finde es auch viel angenehmer, also wenn das Wetter einigermaßen mitmacht, ich bin nicht die, die beim schlimmsten Regen auch Velo fährt, da nehme ich dann gerne das trockene Tram. Aber wenn das Wetter einigermaßen schön ist oder mindestens trocken, dann finde ich es toll, am Morgen etwas zu erwachen auf dem Velo, den Kopf auslüften und nicht im vollen Tram sitzen zu müssen. (Julia, 31 ans, Bâle)

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 différentes alternatives

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, tels 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. En effet, 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 simplement de ne pas faire de vélo quand il pleut ou qu'il fait trop froid. Par ailleurs, le temps peut également être amené à changer dans la journée ou ne pas correspondre aux prévisions météorologiques, obligeant les cyclistes à faire face à des conditions peu agréables. Si les utilisateurs au quotidien semblent utiliser leur vélo, sauf par conditions extrêmes, d'autres en revanche, adoptent une utilisation plus saisonnière : le vélo est clairement davantage utilisé en été. Ces pratiques fortement différenciées pour le vélo en fonction de la saison semblent être en partie responsable du décalage entre les pratiques déclarées et les pratiques observées qui a été discuté au début de cette partie. Ainsi, pour ces individus, leur mobilité n'est pas structurée autour du vélo, mais autour de la voiture ou des transports publics. Le vélo est davantage complémentaire. Eric, grand utilisateur de la voiture au quotidien, déclare utiliser régulièrement son vélo à la belle saison :

Ja, das ist schon so, ich meine wir wohnen da sehr nahe. Und jetzt im Sommer komme ich regelmässig mit dem Velo ins Büro. Meine Frau, ihr Velo steht da draussen, das weisse (zeigt nach draussen zum Veloständer). Ich hätte eigentlich heute auch mit dem Velo kommen wollen, aber ich wusste, ich muss noch rasch weg. Das ist ein guter Zusatz, bei schönem Wetter. (Eric, 53 ans, Reinach (CH))

La possibilité de ne faire que des « courts trajets » constitue un second désavantage majeur du vélo³⁰⁷. En termes d'efficacité, il s'agit en effet 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 consigné aux petites distances. Bien que dans certaines entreprises des douches et des vestiaires soient à disposition des personnes venant au travail à vélo (sur de longues distances), force est de reconnaître que le vélo est plutôt utilisé sur de petites distances. A l'échelle suisse par exemple, la moitié des déplacements à vélo pour le travail ne dépasse pas les trois kilomètres par trajets³⁰⁸. Cette contrainte spatiale représente au total 2.6% des adjectifs cités et jusqu'à 3.9% en Allemagne. Directement lié à cette idée, 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 ennuyant 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 concerner le vélo en lui-même puisqu'il faut l'entreposer au domicile (dans un local, dans l'appartement, devant la maison, etc.), ainsi qu'au lieu de destination (travail, gare/arrêt de TP, etc.), renvoyant à des questions de sécurité (vol).

Je nach dem, also zum Beispiel wenn wir am Abend nach Münchenstein in den Tanzkurs gehen, dann will ich auch nicht verschwitzt dort ankommen, das ist auch für die Tanzpartner nicht so angenehm, also dann nehme ich lieber das Tram, das ist mehr dann das. Oder je nach dem, was ich noch herumzuschleppen habe oder ob ich viele Platzwechsel habe tagsüber, dann habe ich immer den Helm und das Velo, also irgendwie stinkt mir das dann, also grad von hier bin ich schnell unten am Marktplatz zu Fuss, als wenn ich mit dem Velo rundherum fahren muss. (Anja, 32 ans, Bâle)

³⁰⁷ Nous n'avons pas intégré dans les analyses la question des vélos électriques, qui permettent d'augmenter la portée des déplacements.

³⁰⁸ Source : MRMT 2010, traitements personnels.

[A 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 son côté dangereux (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. En effet, 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 trouve 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 testé, 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 ceux qui sont le plus confrontés aux « dangers » du vélo, peu d'entre eux évoquent prioritairement cet aspect négatif. Ceci ne veut pas dire pour autant que le vélo n'est pas dangereux, mais que cet aspect-là n'est pas rédhibitoire en raison des nombreux autres avantages du vélo. Les autres aspects négatifs relevés par les non-utilisateurs sont 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 dans les 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 au sentiment d'insécurité. En effet, plusieurs femmes, mais aussi un homme, ont relevé cet aspect-là. Être à vélo permet de se déplacer rapidement (plus qu'à pied) dans les zones « moins bien fréquentées » et de ne pas devoir attendre seul(e) l'arrivée des transports en commun. En effet, comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, plusieurs enquêtés ont mentionnés des zones repoussoirs de l'agglomération (St-Johann, Kleinbasel, Saint-Louis ou encore Friedlingen) pour des questions de sécurité.

Nein, also es gibt Bereiche, Gassen wo ich vielleicht mal durchkomme, wo es eng und dunkel ist und man etwas schneller durchfährt. Aber es gibt keinen Bereich, den ich wirklich meide. Es sind auch so die Hauptlinien, wo ich unterwegs bin mit dem Velo, da fühle ich mich absolut sicher. (Julia, 31 ans, Bâle)

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. Ceci 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, l'utilisation du vélo 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'à travers 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 que cette part modale puisse évoluer dans les années à venir. La topographie de la région, très plate, semble en effet idéale pour que ce mode se développe encore davantage.

5 LES TRANSPORTS PUBLICS

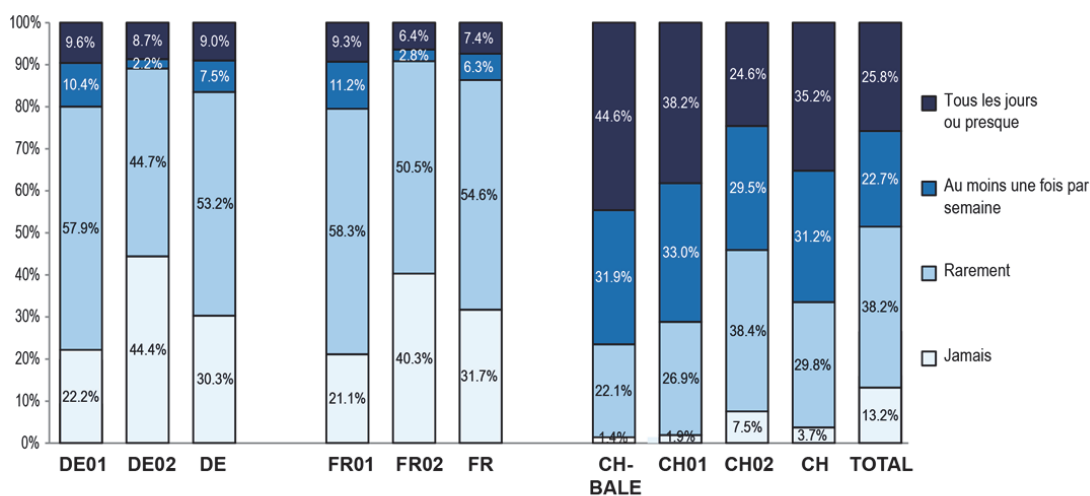
Bien que la question des transports publics ait déjà été brièvement évoquée, cette section y revient plus en détail. Des entretiens qualitatifs se dégagent une idée forte qui ne s'observe pas nécessairement de manière quantitative, à savoir que l'utilisation des transports publics implique de nombreuses contraintes. Est-ce que cette posture est 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 pris 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. Ainsi, est-ce qu'il s'agirait d'un défaut inhérent au concept même des transports publics ? Est-il entièrement réhabilité ou les avantages qu'offrent les trams, les trains ou les bus permettent-ils de le dépasser ?

5.1 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. A 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 observe que peu de différences entre les deux secteurs. En France, la situation est encore moins favorable pour les transports en commun, puisque seuls 7% de la population 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 alentours, se déplacent un plus fréquemment que les autres avec ce type de transports.

Figure 32 : Fréquence d'utilisation des transports publics, selon le pays de résidence



Effectifs: 1610 ; Différences entre pays : $\chi^2=452.1$, $V=.38$, $\text{Sig}=.000$; Différences entre secteurs: $\chi^2=550.71$, $V=.34$, $\text{Sig}=.000$

Ces usages très différenciés entre la Suisse et les deux pays voisins renvoient à une offre en transports publics profondément différente entre les trois pays, même si, l'infrastructure existe dans chacun d'entre eux, ainsi qu'à un niveau transfrontalier³⁰⁹. Dans les zones où la desserte est la meilleure, 44% des individus utilisent les transports en commun quotidiennement, et seulement 1 % 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, seuls 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 (cf. 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 pointes, mais une telle offre n'est pas forcément attractive, dans la mesure où elle ne permet quasiment aucune liberté dans le choix des horaires ou elle contraint les individus à rallier par d'autres modes de transports les arrêts et gares. Pour ces individus, la tentation de faire tous les trajets en voiture est forte ; seules les 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 clairement moins mentionné. De même, l'adjectif « inadapté » est fréquemment mentionné dans le secteur périurbain français; il compte pour 6.8% du total.

L'utilisation des transports publics apparaît au contraire comme étant peu influencée par les facteurs sociodémographiques. 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 les plus âgés ne se tournent pas plus vers les transports publics pour conserver leur mobilité. Ils sont clairement plus à le faire en Suisse que dans les deux autres pays : 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. Le deuxième lien significatif concerne le type de ménage : dans les trois pays les personnes vivant en couple (avec ou sans enfant) utilisent moins les transports publics que les personnes vivant seules ou les familles monoparentales.

³⁰⁹ Plus d'informations dans la partie contexte et dans la méthodologie (calcul de la qualité de desserte par les transports publics).

Tableau 45 : 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 : 1552, 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 des transports publics, associés à des populations « captives », moins bien dotées financièrement, qui n'auraient pas d'autres 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 confondus. En France et en Suisse, toutefois ce lien ne se retrouve pas³¹⁰. Concernant l'activité professionnelle, il n'y a quasiment pas de différences entre actifs et non-actifs à l'échelle de l'agglomération. Ceci s'avère en réalité être passablement influencé par les résultats suisses, car en Allemagne et en France, les actifs utilisent davantage les transports publics. La possibilité ou non de prendre les transports publics ne dépend bien entendu pas 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.

Non. Parce que c'est compliqué. Là 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 1h 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 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. Il est à noter que même en France et en Allemagne, les personnes qui se déplacent le plus en transports publics sont celles qui travaillent à Bâle.

En effet, en Allemagne et en France (surtout), les frontaliers sont des plus grands utilisateurs des transports publics que les actifs non-frontaliers³¹¹. En Allemagne, ils sont dans notre échantillon 11% 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

³¹⁰ En France, les plus riches et les mieux formées sont d'ailleurs des utilisateurs plus importants des transports publics. Il peut s'agir d'un effet des travailleurs frontaliers (voir ci-dessous).

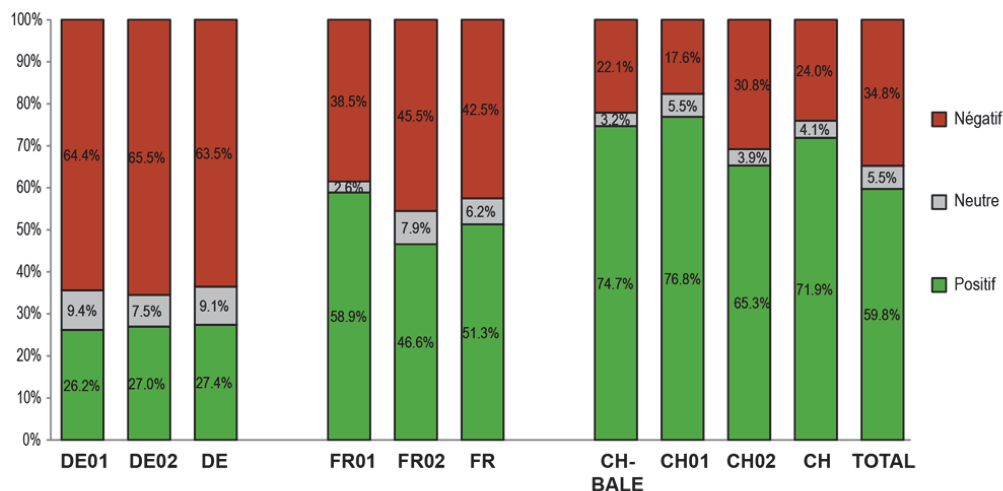
³¹¹ Ceci se vérifie également dans les modèles de régressions linéaires utilisées.

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 Bâle³¹². Toutefois, on peut relever que la part modale des modes alternatifs des actifs frontaliers est relativement peu élevée en comparaison avec les pendulaires en provenance de la partie suisse (hors Bâle)³¹³.

5.2 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 ne pas les utiliser ? Si certaines pistes relatives à la qualité de l'offre, calculée d'une manière purement quantitative, ont déjà apportés quelques réponses, cette partie permet d'aller plus loin à l'aide d'éléments quantitatifs et qualitatifs.

Figure 33 : Perception dominante (positive, neutre ou négative) des transports publics, selon le pays et le secteur de résidence



Effectifs: 1307; Différences entre pays : $\chi^2=187.9$, $V=.27$, $\text{Sig}=.000$; Différences entre secteurs: $\chi^2=211.7$, $V=.29$, $\text{Sig}=.000$

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 seuls 27% des habitants 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-Brisgau et de Bâle Badischer Bahnhof (mais pas directement pour la gare centrale de Bâle), des bus urbains, etc.³¹⁴. Il est possible que si notre enquête avait pris en compte les habitants de Lörrach, les résultats auraient été moins négatifs, le réseau de transports publics y apparaissant comme 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 de loin pas aussi bonne, ce résultat questionne l'adéquation de l'offre dans cette zone avec les 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 national suisse de train et tout le sud de l'agglomération bâloise - apparaît comme problématique.

³¹² Précisons qu'il s'agit des pratiques modales en général et non pas uniquement pour les déplacements domicile-travail.

³¹³ Nous reviendrons sur les forts enjeux autour de la mobilité quotidienne des pendulaires et des frontaliers dans le dernier chapitre de l'analyse.

³¹⁴ Le tram 8 bâlois qui dessert actuellement cette ville n'était pas encore en fonction lors de l'enquête quantitative.

Néanmoins, avec l'introduction du nouveau tram, la situation est probablement amenée à changer : il offre un lien direct entre Weil am Rhein et le cœur de la ville de Bâle - la Barfüsserplatz, carrefour important des trams -, ainsi que la gare centrale. Le temps de parcours est par contre assez élevé, puisqu'il faut, selon l'horaire, 26 minutes pour relier les deux gares, située à une distance d'environ 7 km, soit une vitesse moyenne de 16km/h. A titre de comparaison la ligne Lörrach-Bâle en S-Bahn prend 23 minutes pour 11 km (soit 28 km/h). Cette distinction entre bus/tram et de l'autre côté S-Bahn/trains, notamment en termes de rapidité apparaît souvent 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 d'avoir une meilleure idée de ce qui dépend directement de la couverture spatio-temporelle de la desserte et de ce qui dépend de la qualité du service. Ainsi, on voit que dans le secteur périurbain, les adjectifs « contraignant » (25.5%) et « insuffisant » (7.1%) y 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. En effet, 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, Bottmingen et Oberwil, que l'image est la meilleure avec 77% d'avis positifs. Il faut reconnaître que la différence avec Bâle n'est pas très grande (75%), mais pose de réelles questions, puisqu'en général, les habitants des villes-centres ont une meilleure image des transports publics que ceux des zones suburbaines et périurbaines.

Les différences territoriales, et notamment le pays de résidence, ont 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 quant au désamour grandissant des jeunes pour l'automobile ou encore par rapport à 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. C'est une tendance qui s'observe dans les trois pays et qui comporte de gros risques pour les transports publics et pour le développement d'une mobilité plus durable à l'avenir. Comme en ce qui concerne l'usage, les couples en ont une moins bonne image que les personnes seules ou 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.

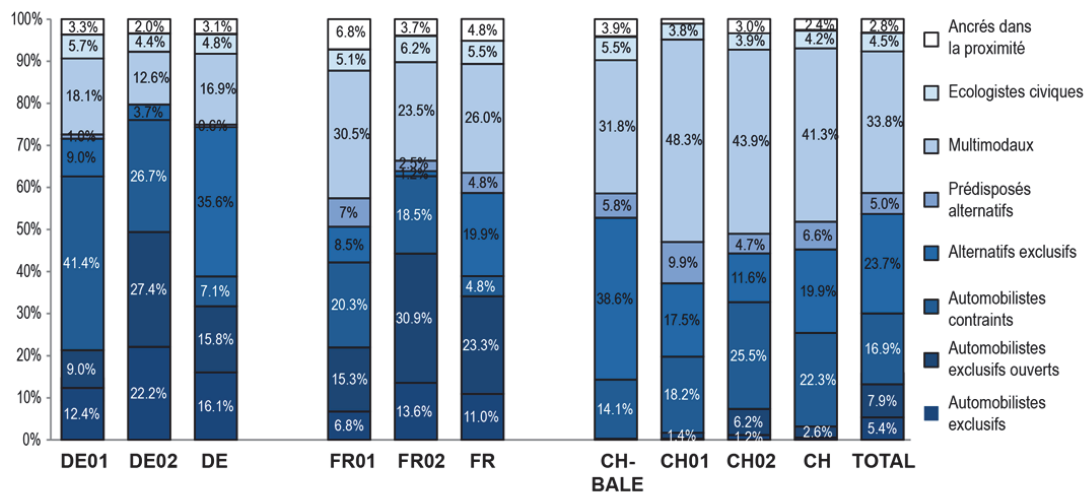
En tenant compte des autres variables sociodémographiques, être actif ou non ne laisse pas entrevoir de réelles différences. Les autres caractéristiques de l'activité professionnelle n'ont que peu d'influence sur la perception, sauf celles liés à la localisation du lieu de domicile et de travail. Notons également que les personnes qui ont des temps de trajet entre 30 et 60 minutes ont une moins bonne image des transports publics. Ce groupe d'ailleurs avait également une moins bonne image de la voiture. Cette tendance s'observe principalement en France et en Allemagne 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.

Finalement, les frontaliers et les non-frontaliers (France et Allemagne) perçoivent dans les grandes lignes les transports publics de la même manière, alors que les frontaliers utilisent davantage ce mode de transports. Déjà suggéré à plusieurs reprises, la question de la contrainte

à l'utilisation des transports publics est ici particulièrement élevée, en raison de la configuration du territoire bâlois, axé sur les accessibilités alternatives à la voiture. La forte incitation à utiliser les transports en commun est peu appréciée par les pendulaires, dont les frontaliers : néanmoins, ce n'est pas nécessairement les lignes transfrontalières qui posent problème, mais 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 en priorité chez les non-utilisateurs, alors que ceux qui les utilisent 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, à travers une typologie des logiques d'action qui sous-tendent les choix modaux. En adaptant la même méthodologie sur notre échantillon, nous pouvons voir que la question de la contrainte est plutôt forte dans toute l'agglomération, y compris en Suisse (Kaufmann et al. 2010). 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 transports. D'autre part, si les Bâlois s'accommodent plutôt bien de cette contrainte, les habitants du secteur périurbain suisse sont plus 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 ainsi davantage à être dans cette catégorie (46% d'entre eux) contre 37% des actifs non-frontaliers.

Figure 34 : 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: $\chi^2=561.3$, $V=.26$, $\text{Sig}=.000$

Si la contrainte à l'utilisation 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*). À noter qu'à Bâle, ces deux types de logiques sont quasiment absents, et elles sont peu répandues également dans le reste de la partie suisse, au contraire des parties allemandes et françaises, où ces deux logiques comptent pour environ 45% de la population. Les résultats trouvés pour la partie suisse à propos des *automobilistes exclusifs* sont quasiment uniques en comparaison avec les agglomérations suisses et françaises de taille plus ou moins similaires 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 de l'agglomération bernoise et probablement zurichoise (une telle enquête n'y a pas été réalisée) ont des comportements et des logiques de choix modal similaires aux 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 *prédisposés alternatifs* ils préfèrent utiliser les modes alternatifs comme les transports publics et les modes doux, mais utilisent néanmoins 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 vont chercher à utiliser le mode le plus efficace pour leurs trajets. Ils sont particulièrement représentés en Suisse, suivi de la France. Les très grandes différences par pays et même par secteurs renvoient aux territoires et à leur offre en matière de mobilité, conçue et utilisée de manière très diverse par les habitants des différentes parties de l'agglomération. Relevons toutefois que cette typologie, inspirée de travaux initiés dans les années 1990, ne tient pas compte du vélo, une des composantes importantes de la mobilité dans les agglomérations et notamment à Bâle.

5.2.1 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. En effet, cette idée est partagée par plusieurs participants de la phase qualitative et se retrouve dans l'enquête quantitative. Alors que pour la voiture et le vélo, le qualificatif « flexible, commode » comptait respectivement pour 13.8% et 6.5% des mentions, pour les transports publics, il ne compte que pour 1.2% des adjectifs.

Dans les extraits suivants, les questions de l'attente, des changements de lignes/modes de transports 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, où la cadence est plus soutenue, environ toutes les 7.5 minutes en journée. Ainsi, pour lui, la possibilité d'attendre une demi-heure, en cas de retard ou de mauvais calibrage, est rédhibitoire dans l'usage du train.

Pour le moment je prends la voiture jusqu'à Saint-Louis, après je laisse la voiture à St-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 8min, là c'est 20 minutes de différences, qui font que je prends pour l'instant la voiture. (Quentin, 30 ans, Sierentz (FR), frontalier)

Jaja, oder am Morgen entscheide ich auch, wenn ich genau zeitlich sein muss, gehe ich zu Fuss, weil ich weiss, da habe ich genau 20 Minuten, weil wenn dann das Tram länger hat, dauert es länger. Nein, man ist eigentlich frei. Es ist nur abends manchmal blöd, wenn man umsteigen muss und 10 Minuten warten muss [...]. (Anja, 32 ans, Bâle)

Pour Anja, devoir attendre 10 minutes l'arrivée d'un tram le soir est pénible. Mais, contrairement à Quentin qui évoque le trajet Sierentz-Bâle (17 km environ), le contexte spatial est différent : Anja parle ici 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 certes l'idée d'attente, mais plus fondamentalement le manque de flexibilité et la « pénibilité » des trajets en transports en commun. En effet, pour elle, attendre le bus, puis le tram est très dérangeant, en plus du changement de moyen de transport. 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 20-21h (1 fois par heure) ; ceci limite

considérablement la marge de manœuvre des personnes, qui ont des horaires particuliers (qui finissent tard 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, démontrant leur grande importance aux yeux des habitants. L'âge apparaît également comme déterminant dans l'image de lenteur et de contrainte qui est accolée aux transports publics. Ceci fait largement écho à ce qui a déjà été dit sur la voiture et 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, ces sont les aspects territoriaux qui semblent les plus importants dans la compréhension de la perception de ce mode de transport. En effet, 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 transports (voir ci-dessous). Ainsi, ce n'est pas dans les secteurs les plus centraux que les transports publics sont les plus souvent décrits comme rapide. Par exemple, à Saint-Louis et 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%), suivi de la périphérie (4.7%) contre « seulement » 3.9% ; en proche banlieue.

Tableau 46 : 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%	Ecologique	8.1%	Confortable	8.7%	Ecologique	8.1%
Pas fiable	8.5%	Bon marché, économique, pas cher	7.1%	Ecologique	8.0%	Pratique	7.7%
Ecologique	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 trajets et d'attente semble liée au type de transport public utilisé : les bus et les trams versus les trains rapides, voire les S-Bahn ou les trains régionaux. Il apparaît donc que les contraintes des transports publics (temps d'attente et changements) soient plus pénibles pour les courtes distances, - les trajets urbains - que pour 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'expliquent Julia ou Christian, à savoir le vélo.

Grauenhaft finde ich Tram fahren, das ertrage ich einfach nicht am Morgen, Zug fahren geht, weil es nicht so viel anhält wahrscheinlich, aber ich schaue jetzt zum Beispiel auch im Zug drauf, dass ich nicht so einen Interregio habe, der dann 4 Mal anhält, sondern möglichst einen der, von Basel nach Bern nur in Olten anhält, weil das geht nicht anders. Ich weiss nicht, das ist für mich wie zu nahe dort drin, ich habe das Gefühl von S-Bahn, von Pendlern, das ertrage ich wie nicht. Auf dem Velo habe ich eine gewisse Freiheit, also vermeintlich, aber du bist wenigstens für dich. Tram fahren geht gar nicht, S-Bahn ist lächerlich in Basel. (Christian, 50 ans, Bâle)

Cet extrait met en lumière un aspect supplémentaire qui a trait à l'expérience même du trajet et de sa vitesse, à savoir que le tram s'arrête très souvent. Même pour ses trajets en train, Christian va chercher à prendre les plus directs, ceux qui s'arrêtent le moins. Trop s'arrêter, au-delà des questions de vitesse, lui rappelle sa condition de pendulaire, ce qu'il cherche à éviter. Dans cette même idée de perception des trajets, Julia déclare en revanche, qu'habiter à 15-30 minutes du centre-ville en tram ou à vélo serait tout à fait envisageable, mais pas à 15 minutes en train ; le tram renvoyant à une certaine continuité urbaine, à des distances limitées et à une cadence

élevée, alors que le train renvoie lui davantage à une idée de rupture entre le centre et les localités périphériques.

Also die Nähe zur Stadt oder die Erreichbarkeit der Stadt ist sicher wichtig, also ich könnte mir jetzt auch vorstellen, irgendwo sonst in der Umgebung zu sein, so maximal eine halbe Stunde oder eher eine Viertelstunde ins Zentrum ist so das Umfeld, das ich mir vorstellen könnte. [Mit dem Velo, aber] es dürfte auch das Tram sein, aber nur schon eine Viertelstunde mit dem Zug ist dann schon mühsam, meistens wohnst du ja nicht gerade am Bahnhof und musst noch umsteigen. Deshalb ist es schon das engere Umfeld, es könnte jetzt eben auch, keine Ahnung, St-Louis oder Huningue sein, wäre möglich. Wobei ich, wenn ich eine Wohnung suchen würde, mich schon auf die Stadt beschränken würde. (Julia, 31 ans, Bâle)

Le fait de pouvoir transporter peu de marchandises est un autre aspect du manque de flexibilité ou de praticité des transports publics : comme nous l'avons vu à ce sujet, 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. Ainsi, cette problématique ne touche pas uniquement les axes routiers mais également les transports publics. L'augmentation dans les dernières décennies de la mobilité 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 temps utile et garder ainsi un avantage par rapport à la voiture.

Und ja, sagen wir's so, das merkst du schon, es ist alles verdichteter, obwohl das Angebot grösser ist, hast du viel mehr Leute, die auf dem Zug sind. Für mich war es immer sehr angenehm zum Arbeiten, ist es immer noch, aber du hast jetzt nicht mehr die Situation wie vor 15 Jahren, dass du immer so eine 4er-Koje für dich hast, wenn du jetzt, also ich pendle ja so etwas versetzt, gehe morgens eine Stunde später, gehe abends auch eine Stunde später nach Hause, als die Haupt-Pendlerzeiten, durch das hast du nicht mehr so volle Züge. (Christian, 50 ans, Bâle)

Concernant la saturation des transports publics, celle-ci a également une forte composante territoriale : si en France et en Allemagne, ce sont dans les secteurs urbains que ce sentiment est le plus prononcé, en Suisse, ce qualificatif est le moins souvent mentionné à Bâle. Il est fort probable que les lignes de transports en commun en direction de Bâle, moins nombreuses pour les habitants de la périphérie et passant 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 transports comme la marche ou le vélo, ce qui semble diluer les flux de personnes et rendre les déplacements plus agréables. D'un point de vue sociodémographique, les jeunes sont davantage touchés par cet aspect. Il est possible que certaines lignes, notamment en direction des centres de formation, universités, gymnases ou écoles en tout genre soient particulièrement touchés par cette problématique, car la part d'utilisateurs captifs des transports publics est en général plus forte dans cette population-là. Les 65 ans et plus, dans la mesure où leurs déplacements aux heures de pointes peuvent être limités, déclarent en revanche très peu à être ennuyés par ce problème.

5.2.1.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 deuxième plutôt bon marché, pour les transports publics les avis divergent. Pour certains, ils sont trop chers, pour d'autres, ils sont en revanche avantageux.

A 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 transports et plusieurs communautés tarifaires se partagent les différents secteurs et proposent également des tarifs différents. Si la perception du coût est bien entendue influencée par le prix effectif, le rapport aux prestations ou au coût de la vie entre également en compte. Par exemple, un billet de transport à Weil am Rhein coûte 2.40€ pour 1 seule zone et 3.25€ pour 2 zones (par exemple pour aller à Bâle) ; à Bâle entre 2.30frs (courte distance, 4 arrêts), 3.80frs (1 zone) et 4.70frs pour aller en France ou en

Allemagne ; dans la partie française les billets Distribus coûte 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 on prend en compte tous les adjectifs portant sur le coût et que l'on calcule leur part relative, dans la partie allemande, 74% d'entre eux 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 compte dans l'appréciation du prix des transports publics. La plupart des individus qui utilisent fréquemment les transports publics en disposent d'un car ils sont largement plus économiques 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. La part des détenteurs d'abonnements 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 abonnement³¹⁵. Cette part s'élève même à 90% à Bâle. Cette très large différence entre la Suisse et les deux autres pays s'explique notamment par la diffusion important du Demi-Tarif des CFF dans la population suisse de l'agglomération bâloise : 55.7% des enquêtés en possède un. Cet abonnement donne une réduction de 50% sur tous les billets de train, mais aussi des réductions (variables) sur les réseaux de transports publics urbains. Le deuxième abonnement le plus important dans la région est le U-Abo, abréviation de « Umweltschutz » [protection de l'environnement]-Abo (36.2%). Cet abonnement permet des déplacements illimités sur une large zone (Bâle et environs) et offre à ses détenteurs une grande liberté de mouvement.

5.2.2 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 les personnes qui ont une bonne image des transports en commun trouvent ce mode particulièrement contraignant, ce qui questionne sur les avantages et la compétitivité de ce mode.

Das Tram ist einfach gut wenn's regnet. (Christian, 50 ans, Bâle)

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, telles que la place disponible, l'ergonomie des véhicules, etc. A 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 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).

En effet, bien que Christian trouve que se déplacer en tram est « horrible », et qu'ils sont uniquement bons quand il pleut, il est grand utilisateur de train, dont il apprécie notamment la vitesse. Pour lui les trams ou les autres transports urbains ne sont simplement pas compétitifs par rapport au vélo pour les courtes distances comme à Bâle, alors que le train sur des plus longues distances l'est nettement plus (par rapport à la voiture). Néanmoins, les transports en commun, y compris les trams et bus urbains, sont largement considérés comme efficaces, en comparaison

³¹⁵ Plus de détails sur la possession d'abonnements dans les trois pays se trouvent dans l'annexe VII. « Analyses complémentaires ».

notamment à la voiture et aux contraintes qui lui sont associées, telles que le stationnement et la congestion. Ceci atténue et nuance en partie les contraintes évoquées auparavant.

Ja, dann nehmen wir das Tram. Weil du kannst das Auto nirgends hinstellen. Weil die Stadt Basel ist zu für Autos. [...] Du findest zwar wohl ein Parking oder wie auch immer, aber dann läufst du noch eine halbe Stunde bis in die Stadt, das brauche ich dann auch nicht. Von daher ist dort dann der öV, wenn du nicht wirklich einkaufen musst, wo du taschenweise schwere Sache nach Hause schleppest, wenn du nur zu einem Abendessen gehst, jemanden besuchst, was auch immer, dann gehst du mit dem Tram. Weil auf dieser Linie sowieso, ins Birstal oder ins Leymental, das ist perfekt. Wir haben von Reinach, von uns zu Hause, bis mitten ins Zentrum 20 Minuten mit dem Tram, das ist perfekt, oder. Mit dem Auto hast du auch 20 Minuten, aber dann hast du noch keinen Parkplatz. (Eric, 53 ans, Reinach (CH))

Comme l'indique Eric, automobiliste au quotidien, les transports publics sont très efficaces lorsqu'il cherche à se rendre au centre-ville³¹⁶. A l'échelle de l'agglomération, c'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, qui font que les trams, bus ou autres trains sont qualifiés d'efficaces dans une telle ampleur : en effet, 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 n'est 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 alentours (secteur urbain français) desservis par les Distribus et le TER, les transports publics sont considérés comme plutôt efficaces. Corolaire 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 3.4% (secteur urbain et périurbain) et en Suisse moins de 1% dans les trois secteurs, alors qu'en Allemagne il s'élève à près de 10.4% à Weil am Rhein et 5.5% dans le secteur périurbain.

Autre qualificatif fréquemment cité, le côté pratique, comme pour la voiture et le vélo. 7.7% des mentions renvoient à cet aspect-là, 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 et 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 peuvent contribuer à cette évaluation positive.

Finalement, la question écologique représente 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. Un bref coup d'œil aux indicateurs sociodémographiques montre que les jeunes évoquent un peu plus l'écologie que les autres, de même que les familles avec enfant(s), les plus riches. Notons également que ce ne sont pas les personnes qui utilisent le plus les transports publics qui mettent ce qualificatif le plus en avant (ils évoquent prioritairement d'autres adjectifs).

5.2.3 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 partie introductive de ce chapitre). L'intermodalité, permet

³¹⁶ Le qualificatif relatif à l'efficacité des transports publics dans l'enquête quantitative regroupe tous les termes et adjectifs voisins qui décrivent le fait que les transports publics sont adaptés à la ville, qu'ils évitent d'être dans les bouchons ou de devoir se garer (voiture).

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 est la même : trouver la meilleure solution possible pour se rendre à leur destination, soit bien souvent le lieu de travail. 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 et 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 9h 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 soit leur destination finale ou leur domicile (voire 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 arrêts de transports publics ne se trouvent pas toujours à proximité du domicile. Sébastien, par exemple, habite à Uffheim, 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 de train Bâle-Mulhouse). De même, Karim, habitant à environ 1.5 km de la gare de Bartenheim, gagne du temps en optant pour le vélo plutôt que pour 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 le fait que le tram ne soit pas toujours compétitif sur des courtes distances urbaines, alors que le train, plus rapide sur des 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, tout dépend des conditions de sécurité (parking sécurisé), de la distance entre l'arrêt de transports publics et la destination finale ou encore le prix et la possibilité de transporter le vélo dans le bus, le tram ou le train.

La discontinuité des réseaux de transports publics due à la présence de la frontière nationale, combinée avec les embouteillages et le manque de place de parkings amènent certains enquêtés travaillant à Bâle à des pratiques intermodales singulières. C'est notamment le cas de Quentin qui se rend en voiture depuis Sierentz en France, son domicile, à la frontière suisse à Saint-Louis. A 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 fonctionneraient de la même manière pour palier à des liaisons peu intéressantes depuis leur domicile. De même, Claude, habitant tout près de la frontière et travaillant à Bâle la traverse également tous les jours à pied ou à vélo, jusqu'à l'arrêt de tram le plus proche. Ceci leur permet en outre de ne disposer que d'un abonnement de transports en commun pour Bâle et ses environs suisses (U-Abo). Pour ces deux personnes, leurs pratiques modales, notamment leur utilisation des transports publics, sont marquées par un clivage quasi-exclusif du territoire national dans lequel ils se trouvent ; la voiture pour la France, les transports publics pour la Suisse et les modes doux pour le franchissement de la frontière. La frontière a ici un fort effet de rupture particulièrement visible.

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)

6 DES COMPÉTENCES SPÉCIFIQUES POUR SE DÉPLACER : MAÎTRISER L'ENSEMBLE DES MODES DE TRANSPORTS

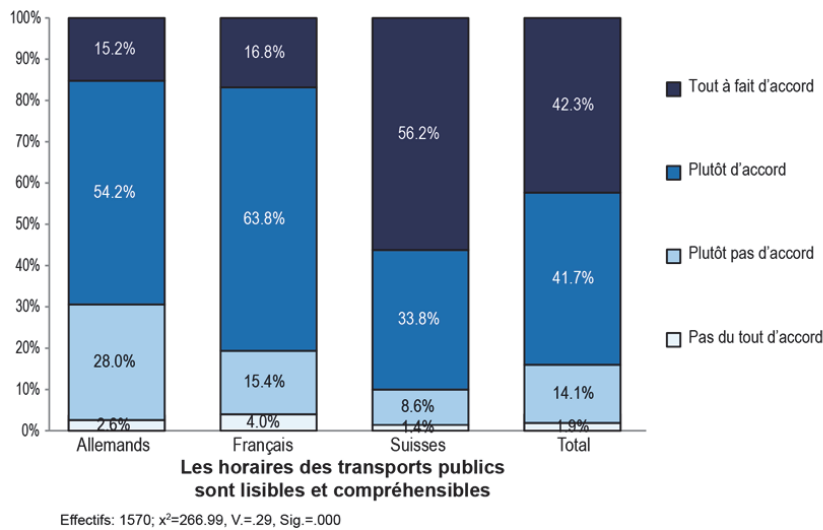
L'usage des modes de transport, ou d'une manière général être mobile, demande une série de compétences, de techniques ou de savoir-faire. Plusieurs d'entre elles ont été évoquées dans les parties précédentes, comme le fait d'être à l'aise sur la route en conduisant, d'avoir un permis de conduire ou encore les capacités physiques nécessaires pour faire du vélo. La littérature sur le potentiel de mobilité et plus largement sur les transports publics font état de compétences spécifiques ou du moins d'habitudes à prendre, avant de devenir 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 (par ex. l'application CFF), etc.

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 demande 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 rationaliser ses déplacements avec un usage des services situés sur le trajet ou dans les infrastructures de transports pour maximiser l'utilité des temps d'attente et d'une manière plus générale les déplacements sont des exemples typiques de compétences pouvant améliorer la qualité du déplacement. Même les individus qui semblent a priori avoir un grand potentiel de mobilité ou 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. Une telle adaptation pourrait se retrouver dans le passage vers n'importe quel mode : ces changements sont rares, et surtout bouleversent les habitudes et les routines des individus (Kaufmann 2008). Ce dont parle Quentin ci-dessous n'est pas d'apprendre à lire un horaire, d'acheter billet ou de savoir dans quel train monter, mais bien de 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 néanmoins été posée. Là également, il ne s'agit pas d'un enjeu majeur puisque que plus de 80% de la population déclarent que les horaires sont lisibles et compréhensible. Cependant de très nettes différences apparaissent selon les pays. C'est en Suisse que le part des personnes lisant sans peine ces informations est la plus grande et de loin. En France et en Allemagne, une part non négligeable des habitants ne se trouve pas du tout dans cette situation. D'où proviennent ces très larges différences entre les pays ?

Figure 35 : Capacité à lire et à comprendre les horaires de transports publics, se le pays de résidence



Le fait de trouver les horaires lisibles et compréhensibles est largement corrélé avec l'intensité de l'usage des transports publics : les personnes qui n'utilisent jamais les transports sont proportionnellement plus nombreuses à trouver les horaires difficiles d'accès que les autres, 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 lorsque l'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 ne se sont pas prononcés sur cette question. De même, parmi les personnes qui ne prennent jamais les transports publics environ 12% d'entre eux n'ont pas pu répondre à la question pour ces raisons probablement.

La clarté des horaires dépend bien entendu de la présentation, de la lisibilité et de manière générale des informations à disposition sur place aux arrêts de transports publics, mais aussi des informations qui peuvent être disponibles à distance, à l'aide de support 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, d'autant plus 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 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 viaalsace et 3-Löwen-Takt, contrairement aux

compagnies ferroviaires SNCF ou la Deutsche Bahn qui intègrent uniquement le train, voire le tram³¹⁷.

Mis à part les différences nationales concernant la lecture des horaires, il apparaît que l'âge a un effet sur la facilité dans la lecture des horaires³¹⁸. Une grande partie de l'information, et particulièrement celle qui permet d'avoir des horaires mis à jour, calculés directement du point de départ à celui d'arrivée, se trouve désormais sur internet. Ainsi, les plus jeunes disposent d'un grand avantage. L'accès aux horaires se voit être également différencié en fonction de la position sociale : les personnes avec les salaires les plus bas les trouvent moins lisibles, au contraire des mieux formées. Ces tendances restent significatives lorsque la fréquence d'utilisation des transports en commun est prise en compte ; elles sont par ailleurs similaires dans les trois pays.

Un autre aspect des compétences spécifiques à l'utilisation des transports publics relève des connaissances du réseau. Il apparaît que certains des enquêtés, notamment en France, où les transports publics sont moins utilisés, ont des connaissances lacunaires du réseau de transports publics dans la région, qu'il s'agisse des réseaux situés hors des frontières nationales ou des relations transfrontalières, voire même du réseau national³¹⁹. Si certains frontaliers rencontrés semblent mieux connaître l'offre suisse, que l'offre française, la plupart des individus ont naturellement de meilleures connaissances de leur réseau national.

D'autres compétences sont naturellement requises pour utiliser les transports publics qu'elles soient physiques, organisationnelles ou cognitives mais ne sont pas apparues dans l'enquête qualitative, mis à part les éléments concernant l'utilisation des temps de transports que nous traitons dans la partie suivante. Le choix de rencontrer des personnes actives professionnellement exclut *de facto* les personnes trop atteintes dans leur santé, trop âgées, pour qui il serait difficile de se déplacer en transports publics.

6.1 UTILISER LES TEMPS DE DÉPLACEMENT

L'un des avantages notables des transports en commun, c'est la possibilité de pouvoir utiliser le temps de transports pour d'autres activités. Néanmoins, pour tirer profit de ces temps de déplacement, des compétences sont nécessaires. L'arrivée des nouvelles technologies a provoqué un changement de paradigme important dans la perception des temps de déplacement, passant d'un temps perdu à un temps plein de potentiel. Même si les temps de déplacement peuvent être profitables sans l'utilisation d'outils numérique, les TIC sont désormais indissociables de la maximisation de l'utilité des temps de transports. 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.

Ja, ich bin letztthin mit meinem Chef Tram gefahren, ich habe mich gefreut auf 10 Minuten lesen, und er hat vor sich hin gestänkert "ah, jetzt muss ich wieder öV fahren" und ich habe gedacht, jetzt muss ich reden und kann nicht lesen (Lachen). Gerade wenn man morgens noch etwas verschlafen ist, ist es angenehm, wenn man noch so 10 Minuten irgendwas lesen kann. Das ist wirklich, gewisse Bücher habe ich nur im Tram gelesen, das sind dann so kleine. (Anja, 32 ans, Bâle)

La posture d'Anja rappelle qu'il est possible d'apprécier le temps de trajet en tant que tel, car il permet de disposer de temps pour soi, pour faire certaines activités que l'on ne fait pas ou plus ailleurs, comme lire un livre ou simplement avoir du temps pour penser. Cet extrait renvoie bien aux nombreux travaux qui montrent 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

³¹⁷ Il est difficile de savoir à quel moment toutes ces informations ont été intégrées et si cela peut avoir un impact sur les différences nationales observées dans la figure ci-dessus, notons toutefois que le site *viaalsace* est plutôt récent. Par ailleurs, il existe un projet de l'Eurodistrict pour créer une nouvelle plateforme trinationale pour l'accès aux horaires.

³¹⁸ Ces analyses sont issues de modèles de régression linéaire, le premier comportant uniquement les variables sociodémographiques, le deuxième comprenant également la fréquence d'usage des transports publics.

³¹⁹ Ces informations proviennent uniquement du terrain qualitatif.

2008). Ainsi, est indispensable de prendre en compte ces éléments dans la planification des transports et dans la compréhension du choix modal.

Savoir utiliser son temps au mieux durant les trajets n'est pas toujours aisé. Tout le monde n'arrive pas à rendre ses trajets utiles et agréables. Dans le tour d'horizon sur la littérature à ce sujet, quelques éléments ont été mentionnés, comme le type de moyen de transports, les conditions de déplacements (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. Ainsi, il est nécessaire d'avoir une certaine organisation.

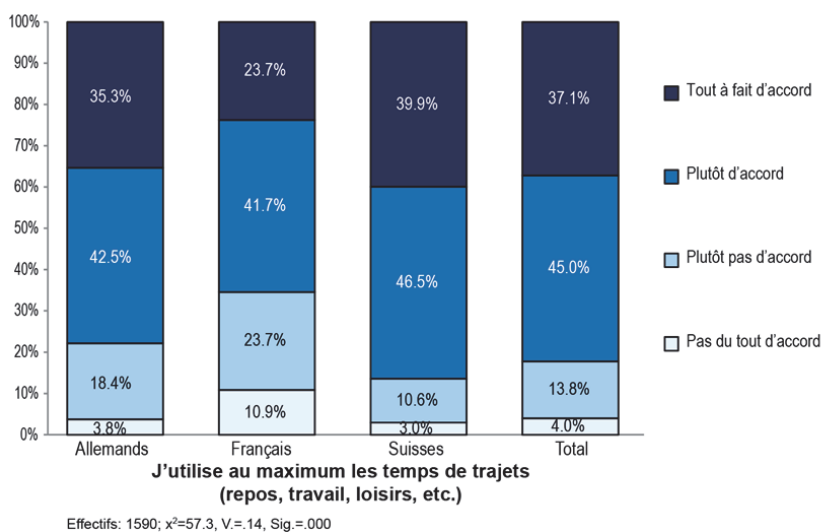
Dans l'enquête quantitative, la finesse de tous ces éléments n'a pas pu être prise en compte et seule une question générale a été posée. Dans l'agglomération trinationale, environ 80% de la population déclare utiliser au mieux ses temps de trajets, avec des différences assez marquées entre les pays. Les Suisses utilisent le plus les temps de trajets, suivi des Allemands et des Français. Le moyen de transport a une influence certaine sur la possibilité d'utiliser le temps de trajet, ce qui explique grandement les différences observées entre les trois pays. Les personnes qui utilisent les transports en commun sont davantage à utiliser au maximum leur temps de trajets (88 % des utilisateurs quotidiens des transports publics contre 76% des utilisateurs de la voiture)³²⁰. Si les activités tels que le repos (sommeil), le travail, la lecture, le visionnement d'un film ou jouer à jeux vidéo sont nettement moins adaptés à la voiture, il est toujours possible de se détendre un peu avec de la musique ou un livre audio par exemple voire de téléphoner (kit-mains libres). Notons également que certaines personnes très mobiles et souvent sur la route transforment leur voiture en véritable « bureau mobile », comme par exemple Eric.

Ja eben, in dieser Zeit, weil ich bin dann völlig unabhängig, ich hab im Auto mein Telefon, ich hab alles im Auto, quasi mein halbes Büro dann, das ist einfach so. Das kannst du mit dem Zug nicht, ich behaupte das kannst du mit dem Zug nicht. Du kannst im Zug mehr lesen, du kannst Aktenstudium machen, anderes machen, ein Mail schreiben und und, das kannst du von unterwegs alles, das kann ich nicht, aber ich hänge dann halt am Telefon, rufe meine Assistentin an und sage schreibe bitte dem das und das. Das ist auch eine Variante, man hilft sich so. (Eric, 53 ans, Reinach (CH))

Il utilise ainsi de manière efficiente ses journées sur la route, grâce en partie 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 2015b).

³²⁰ On doit toutefois relever que les utilisateurs de la voiture sont nombreux à déclarer utiliser leur temps de trajets au maximum, ce qui questionne quelque peu. Les automobilistes quotidiens ont pu répondre à cette question en se référant à des trajets plus exceptionnels comme les vacances ou les loisirs, par exemple, voire pour quelques-uns à des tâches effectivement liées au travail (voir ci-dessous).

Figure 36 : Capacité à utiliser au maximum les temps de trajets, selon le pays de domicile



Les femmes sont davantage à déclarer utiliser les temps de transports au maximum, de même que les personnes âgées de 45 à 64 ans³²¹. Les personnes seules et les moins formées en revanche 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 à propos des compétences de déplacement. Ceci rappelle plusieurs recherches qui soulignent 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 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 trajets dépend largement de l'accès aux technologies de l'information et de la communication, principalement celles qui peuvent être utilisées « en route ». En effet, 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'outils sont en effet très larges dans l'optique d'une meilleure utilisation du temps de déplacements.

6.2 LES TIC ET LA MOBILITÉ

L'arrivée des nouvelles technologies de l'information et de la communication - internet, laptops ou smartphones -, ont contribué à changer le visage de la mobilité. D'une part, elles permettent, en amont du déplacement, d'accéder à toutes sortes d'informations pour le planifier, pour acheter divers billets, etc. et d'autre part, elles offrent de nouvelles possibilités en matière d'usage des temps de transports. Si lire un livre ou travailler sur un support papier a toujours été possible dans les transports publics, les TIC offrent des possibilités plus larges. Il est possible de communiquer, d'utiliser internet, de jouer à des jeux, de travailler avec un ordinateur portable ou même de regarder la TV sur son smartphone ou sa tablette. Ces technologies ne sont bien sûr pas réservées aux transports en commun : planifier son trajet sur internet est possible pour la voiture et divers outils peuvent être utilisés en conduisant (kit-mains libres par ex.), mais c'est néanmoins dans les transports publics ou dans les avions que l'usage de ces modes offrent la palette de possibilités la plus large. Les compagnies de transports publics s'adaptent à ces nouveaux usages en mettant notamment à disposition des prises électriques ou du WIFI.

³²¹ Le modèle de régression se trouve ci-après.

Image 7 : Publicité de Swisscom pour un service de TV accessible sur tous les supports et également via le réseau internet mobile



Image 8 : Logo présent dans les ICE pour marquer la présence de WIFI



6.2.1 Préparer son déplacement

L'utilisation des nouvelles technologies pour la planification d'un déplacement est largement répandue 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 à la fois pour acheter des billets et organiser un voyage, mais aussi dans la vie de tous les jours, lorsque l'on doit se rendre à une destination X ou Y.

Ja, oder halt jetzt mit Google Maps schnell googeln und ausdrucken, oder mir merken. Ja [ich habe ein Smartphone], dann gibt man halt ein und schaut, das ist kein Problem. [...] Nein, dann schaut man halt wann der Zug fährt und wie man hinkommt. Meistens merke ich mir auch gerne den Plan. Ja, und dann geht man (Lachen). (Anja, 32 ans, Bâle)

Il se dégage des entretiens l'impression que dans la planification des déplacements, internet est devenu quasiment indispensable. En revanche, concernant l'utilisation de ces outils « en cours de déplacement », tous n'y ont pas recours. Claude, par exemple, refuse d'utiliser son GPS. Plusieurs enquêtés, parmi les plus jeunes apprécient également encore utiliser des cartes routières ou des plans pour se repérer. De plus, tous ne disposent pas d'un smartphone qui leur permet d'être 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 ca. et ça me montre la direction. Je peux dire, que je veux être là à 3h, 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)

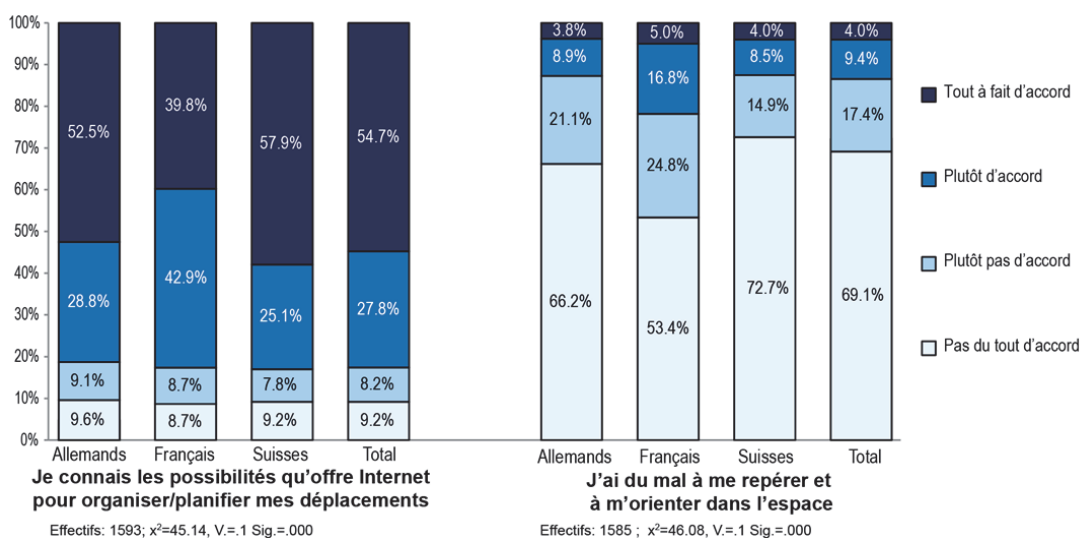
Très fortement liée à l'usage de ces technologies, la possibilité de se repérer dans l'espace et de s'orienter devient pour eux un jeu d'enfant. Quasiment tous déclarent n'avoir aucun problème à s'orienter ou à retrouver leur chemin. Pour ceux qui disposent d'un smartphone, cette question n'a presque 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 qu'offre 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. 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 qu'offre internet pour planifier et

organiser des déplacements. Il apparaît que cette capacité est assez peu influencée par le pays de résidence, si l'on considère les personnes qui sont tout à fait d'accord et plutôt d'accord ensemble. Dans les trois pays, la part des personnes peu à l'aise se situent autour des 18-19%.

L'âge se révèle être un facteur extrêmement important dans la compréhension de ces usages. En effet, chez les 25-44 ans, 95% connaissent ces possibilités, contre seulement un peu plus de la moitié pour les 65 ans et plus. Cependant, des différences en termes de revenus ou de formation sont également à noter, et ce même en contrôlant l'effet de l'âge³²². Les personnes les mieux formées et les plus riches³²³ 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 dans la capacité à utiliser internet pour ses déplacements. Il contribue à 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.

Figure 37 : Compétences de déplacements, selon le pays de domicile



En ce qui concerne les problèmes d'orientation dans l'espace, plus de 85% de la population déclarent ne pas en avoir. Ce résultat confirme largement les éléments mis en avant dans les entretiens. Les proportions sont similaires en Allemagne et en Suisse, mais en France, elles sont un peu plus faibles. 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 13 pays enquêtés, ceux qui avaient le plus tendance à ne pas trouver leur chemin, les Allemands le moins³²⁴.

Cette compétence est influencée par des éléments sensiblement similaires à la compétence précédente, à savoir la connaissance des outils numériques pour préparer ses déplacements. Ainsi, 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

³²² Ces analyses sont issues de modèles de régressions linéaires, le premier comportant uniquement les variables sociodémographiques, le deuxième comprenant également la possession d'un smartphone.

³²³ En Allemagne, on n'observe pas de lien entre le revenu et la capacité à utiliser internet pour planifier ces déplacements.

³²⁴ Communiqué de presse Nokia, <http://company.nokia.com/en/news/press-releases/2008/11/27/lost-in-the-city>, consulté le 31.08.2016.

formation. Au contraire, les plus riches sont plus aptes à se repérer dans l'espace³²⁵. 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 arrivent mieux à se repérer dans l'espace : il ne fait pas de doute que son utilisation pour trouver son chemin a une grande influence. Finalement, le lien entre l'orientation et le fait d'avoir résider à l'étranger, dans l'idée qu'une telle expérience pourrait renforcer le sens d'orientation et le capital spatial (Lévy 2003) a été testé : il se révèle toutefois être non-significatif.

Tableau 47 : Régression linéaire, Compétences de déplacements

	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
A un smartphone	0.22	0.321***	-0.07	-0.11***	0.07	.12***
A un ordinateur portable	-	-	-	-	0.05	.07**
	Effectifs : 1551, R ² =.35 ; Sig.=.000		Effectifs : 1550, R ² =.09 ; Sig.=.000		Effectifs : 1539, R ² =.1 ; Sig.=.000	

6.2.2 L'accès aux TIC

De quels types d'outils facilitant la mobilité disposent les habitants de l'agglomération ? Dans l'enquête quantitative, la disposition d'un ordinateur fixe (avec ou sans connexion internet), d'un ordinateur portable ou d'une tablette, d'un téléphone portable et d'un smartphone a été investiguée. Premièrement, on peut noter que ces diverses technologies sont largement diffusées dans la population, puisque seulement 4% des individus de la région trinationale n'ont accès à aucune de ces technologies.

L'équipement le moins répandu est l'ordinateur fixe sans accès internet. En effet, si les ordinateurs fixes représente encore un outil important du quotidien des habitants de la région (60% des individus en ont un), la très grande majorité d'entre eux en disposent d'un avec un accès internet. D'une manière générale, très peu n'ont pas accès au web ; en agrégeant ensemble tous les outils qui permettent un accès internet, on observe que plus de 92% des individus y ont accès. Les deux équipements les plus courants sont l'ordinateur portable, la tablette (type I-Pad) (77%) et le smartphone (66%) - soit plus du double que le téléphone portable classique (32%) : ces deux technologies ont l'avantage d'être transportables et d'offrir donc un support pour différentes activités « en route », voire d'être connectées à internet en tout temps. En effet, les smartphone sont faits pour être utilisés avec le réseau internet mobile, les

³²⁵ En Allemagne, au contraire des deux autres pays, les mieux formés déclarent plus souvent avoir des problèmes pour s'orienter.

ordinateurs portables peuvent l'être également, avec un dispositif spécial (clé, carte sim ou via un smartphone), ou plus traditionnellement peuvent se connecter dans différents endroits via une connexion WIFI. A ce sujet, de plus en plus de lieux publics ou privés offrent un accès WIFI, gratuit ou non, tels que gares, cafés, bibliothèques, etc. Il apparaît ainsi que les habitants de la région sont plutôt bien équipés en nouvelles technologies et notamment avec celles qui offrent le plus de possibilités et qui peuvent être utilisées tant au domicile qu'en déplacement. Concernant les téléphones portables (avec ou sans connexion), ils sont devenus, à l'instar d'internet, un outil quasiment indispensable de la vie de tous les jours : 92% des individus en ont un.

Au sujet des téléphones portables et des autres outils permettant une connexion aux réseaux téléphonique et à internet, la question de l'utilisation de ceux-ci dans les pays voisins revient fréquemment. En effet, pour les frontaliers plus particulièrement, qui vivent à cheval sur deux pays, savoir comment gérer ses communications est important dans la mesure où les frais sont beaucoup plus élevés à l'étranger que dans le pays où est situé l'opérateur. Sébastien par exemple n'utilise qu'assez peu son téléphone lorsqu'il est au travail en Suisse : il estime donc que de disposer d'un deuxième téléphone ou d'un téléphone qui supporte deux cartes SIM (une pour chaque pays) n'est pas nécessaire. En revanche, Aurélie envisage d'opter pour une solution qui lui coûterait moins cher (deux cartes SIM), car elle utilise son téléphone à la fois en France où elle vit et en Suisse où elle travaille.

Non, justement, il faut que je prenne, j'ai déjà regardé pour un portable dual sim, pour avoir du coup une sim française et une sim suisse. Parce que comme la Suisse, n'a pas d'avantages particuliers avec l'Union européenne, au niveau des tarifs et des sms, et que du coup j'envoie beaucoup de sms. C'est 30 centimes le sms, donc au bout de la moitié du mois, j'ai déjà plus de forfait. Ça fait longtemps que je veux prendre une sim suisse aussi, pour pouvoir écrire avec un portable en fonction des gens à qui j'écris. Ça c'est prévu déjà depuis quelque temps. Et justement, j'avais quand j'étudiais en Allemagne, deux portables, j'avais un téléphone allemand et un téléphone français. Maintenant je n'ai plus l'utilité avec les tarifs européens. (Aurélie, 29 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

L'analyse des accès de la population à ces différentes technologies soulignent que les habitants sont équipés de la même manière, qu'ils habitent en Suisse, en Allemagne ou en France, alors que pour de nombreux éléments mentionnés jusqu'à présent les différences nationales étaient importantes. S'il n'y pas de « fracture numérique » géographique comme certains l'appellent en termes d'équipements (Ben Youssef 2004), l'usage des nouvelles technologies en lien avec la mobilité (planification et utilisation des temps de déplacements) est lui différencié en fonction du pays de résidence (voir ci-dessus).

S'agissant des variables sociodémographiques³²⁶, les différences à propos de l'équipement et pour l'usage, s'observent en premier lieu en fonction de l'âge. En effet, l'accès aux nouvelles technologies dépend largement d'un effet de génération, observable à travers l'âge. 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. Pour le téléphone portable (intelligent ou non), on n'observe pas de différences significatives entre les deux groupes les plus âgés, montrant que ce dernier outil s'est démocratisé également parmi les seniors : certains modèles étant spécialement conçus pour ce public. Sans surprise, c'est également parmi les plus âgés que la part des personnes n'ayant aucun équipement est la plus grande avec 11.4% contre moins de 1% dans les deux autres groupes. L'extrait ci-dessous montre assez bien le lien entre l'âge et l'accès à ces nouvelles technologies : Claude, la soixantaine, avoue ne pas être trop adepte des nouvelles technologies, même s'il utilise parfois une tablette pour lire. Il mentionne également le fait que, pour l'instant, il doit se « reposer » sur ses enfants pour les questions liées aux nouvelles technologies.

Peut-être quand j'aurai le temps où l'envie, quand je serai à la retraite. Parce qu'actuellement j'ai mon pc au boulot et ça me suffit. Pour avoir tous les branchements, tous les contacts... [...] A un moment, il faudra qu'on s'y remette. Il faudra qu'on soit autonome. Là, on repose sur eux. Mais pour le moment, le téléphone tout ça, je vois pas l'intérêt de

³²⁶ Le modèle de régression est présenté ci-après.

téléphoner tout le temps. D'avoir continuellement, ce fil à la patte. J'ai jamais été vraiment, mis à part pour le boulot, où je téléphonais souvent, tout le temps branché. Mais pour les trucs personnels, je vois pas... on te contact qu'en cas de problèmes...si tout va bien. (Claude, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalier)

Ja, und jetzt haben wir neu Lenovo Tablets für alle unsere Vertreter, das haben wir jetzt neu gemacht, das war für mich auch ein neues Projekt, das ist einfach genial, das Papier weg - weil früher, du musst dir vorstellen, sind alle mit so einem Ding rumgelaufen [...] Also ich bin jetzt sicherlich einer von denen, die die neuen Technologien gerne und relativ bald anwenden.[...] Wenn ich's nicht weiss, gehe ich googeln oder rufe einen Spezialisten an. (Eric, 53 ans, Reinach (CH))

Néanmoins, les nouvelles technologies ne sont bien entendues pas réservées aux plus jeunes. Eric, la cinquantaine, se déclare être très attiré par celles-ci et a même mené un projet pour favoriser l'utilisation des outils numériques dans son entreprise. Et au contraire, les plus jeunes ne sont pas forcément les plus connectés, non pas par manque de compétences – Quentin est informaticien par exemple –, ni par manque de ressources financières, - il gagne plutôt bien sa vie - mais plutôt par manque d'intérêt. Il s'agit, semble-t-il plutôt, d'une posture en réaction à l'arrivée fracassante de ces technologies et de leur utilisation massive dans la vie quotidienne d'un grand nombre d'individus, créant davantage de nouveaux usages plutôt que répondant à des véritables besoins. Les ressources financières, mais aussi la formation, ont une influence certaine sur la disposition de ces outils. De manière générale, plus les revenus ou la formation sont élevés, plus la probabilité d'avoir un accès à ces deux outils est grande et vice versa. La position sociale est ainsi un facteur clé dans la compréhension de l'accès aux nouvelles technologies³²⁷. Les actifs ont également davantage de smartphones et d'ordinateurs portables : en effet, 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 floues³²⁸. Le télétravail, indissociable de ces outils, augmente d'autant plus l'interpénétration des différentes sphères (Dumas et Ruiller 2014).

L'analyse des accès aux nouvelles technologies montrent d'une part que la population de la région trinationale est bien équipée en la matière : internet, ordinateurs portables ou encore smartphones sont répandus et offrent aux individus une large palette de possibilités au domicile et sur la route tout au long de la journée et ce, même si, la frontière induit quelques complications pour l'usage de services de téléphonie et d'internet dans les pays voisins. D'autre part, la « fracture numérique », si elle existe, n'est pas géographique - les différences entre les trois pays sont quasi nulles -, mais sociale.

6.3 L'ASPECT ORGANISATIONNEL DES COMPÉTENCES DE DÉPLACEMENT

Etre à l'heure, 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 trajets ou encore d'anticipation des obstacles potentiels. Plus concrètement, arriver à l'heure à un rendez-vous implique, entre autres, de se rappeler de celui-ci, de partir à l'heure et d'évaluer les différentes possibilités en termes de transports (temps de trajets, coûts, 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 ponctualité, ou du moins de leurs attentes en la matière vis-à-vis des autres.

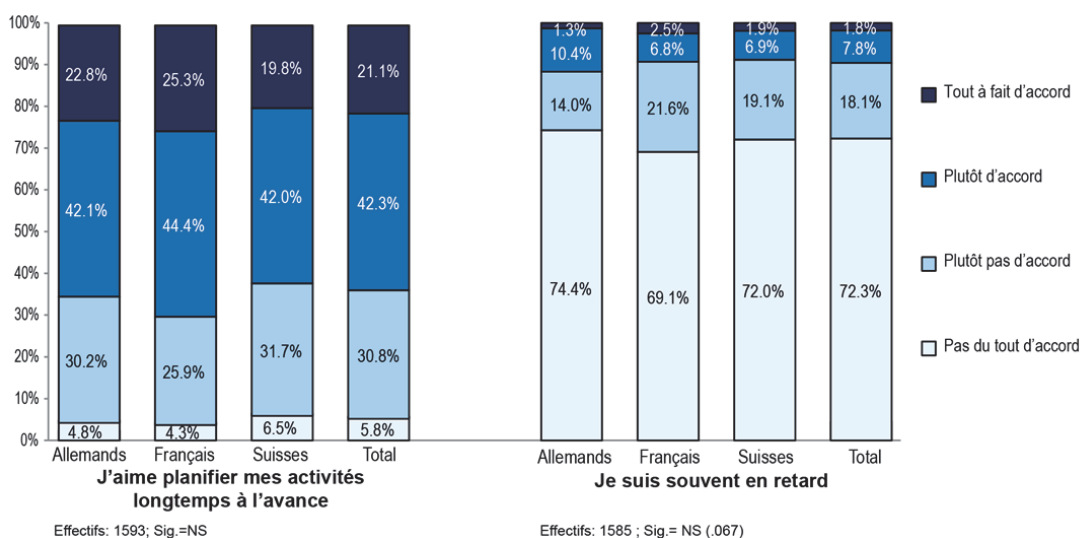
³²⁷ Le genre apparaît également comme ayant une influence : les hommes sont davantage à avoir accès aux smartphones et aux ordinateurs portables que les femmes. Toutefois, il apparaît que cet effet est visible seulement à partir de 45 ans : chez les 25-44 ans, les différences de genre sont minimes.

³²⁸ Les travaux de Castells, Urry ou encore Rifkin développent largement ces questions.

En France, on a un peu le quart d'heure de politesse. Mais j'ai jamais trop aimé ça. On dit une heure, c'est une heure. Enfin, j'ai été plus ou moins élevé comme ça. Ça m'a pas posé de problème en arrivant en Suisse. (Sébastien, 24 ans, Uffheim (FR), frontalier)

La ponctualité serait ainsi, du moins pour eux, une composante de la culture suisse ou suisse-alsémannique, 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. Moins de 10% de la population de l'agglomération a des problèmes pour être à l'heure.

Figure 38 : Compétences organisationnelles, selon le pays de domicile



La plupart des enquêtés de la partie qualitative se sont aussi décrits comme en général tout à fait capable 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.

On prend un peu de marge, quitte à arriver un peu tôt, s'il y a pas eu trop de trafic. Ça m'est arrivé, d'aller au boulot avec une demi-heure de retard, mais c'est vraiment dans les cas extrêmes que l'on ne peut pas prévoir. C'est un accident qui bloque tout. Mais sinon, en retard non. C'est peut-être l'incidence de la Suisse. En Suisse, faut être à l'heure. (Nicole, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

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 un 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, 29 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Ainsi, tous les enquêtés de la phase qualitative déclarent arriver à être l'heure lorsqu'il le faut. De plus, la proportion très importante (plus de 70%) de personnes n'ayant aucun problème avec cela, suggère que cette compétence est largement partagée dans la population. Il est envisageable que dans certaines couches de la population moins favorisées, cette capacité soit davantage un enjeu. Dans une recherche comparative menée auprès d'une population précarisée 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 déplacements plus basses³²⁹. Dans notre propre recherche, l'analyse des variables sociodémographiques ne permettent pas véritablement d'étayer ces pistes³³⁰.

³²⁹ Ravalet et al. (2016), *Approches quantitatives de la motilité : Poser un diagnostic*. Rapport intermédiaire. MOHO, Lausanne.

³³⁰ Il apparaît que les moins de 44 ans soient davantage en retard par rapport aux 65 ans et plus. Les femmes et les personnes bien formées le sont davantage dans les trois pays. Les personnes qui ont des enfant(s) ont tendance à être

En complément à la capacité à être à l'heure, la question de la planification des activités a été enquêtée³³¹. Cette compétence est plus ambiguë que les autres éléments discutés jusqu'à présent. D'un côté, vouloir planifier à l'avance peut être considéré comme une compétence car cela 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 en avance. Bref, planifier longtemps à l'avance permet d'être mieux préparé à « affronter » les aléas du quotidien ou des déplacements. Aimer planifier ne veut pas dire pour autant que l'on ne peut rien faire spontanément, comme l'explique Aurélie dans l'extrait ci-dessous. Et vice versa, être spontané veut pas dire être nécessairement mal organisé ou négliger les besoins en planification.

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'enfants, 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, 29 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

De l'autre côté, avoir 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 à une appréhension de la nouveauté, soit des compétences socio-spatiales³³². 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% de la population aime planifier ses activités longtemps à l'avance. Les Français apprécient un peu plus la planification que les Allemands et les Suisses, mais les différences sont plutôt limitées et peu significatives³³³. Les variables d'ordre sociodémographique qui ont été utilisées n'apportent que peu d'éléments de réponse claires, en raison sans doute de la dualité du fait d'aimer planifier à l'avance³³⁴. Tant les personnes avec les plus grands salaires que celles avec les plus petits aiment beaucoup planifier, de même que les personnes avec un haut niveau ou un bas niveau de formation. Les jeunes ont été plus à déclarer qu'ils aimeraient planifier leurs activités longtemps à l'avance que les 45-64 ans, le même phénomène s'observe chez les plus âgés. Il est possible d'interpréter ces différences, comme un manque d'expérience chez les plus jeunes qui les pousse à planifier, alors que les plus âgés cherchent à éviter les imprévus car ils ont besoin de plus de temps pour s'adapter. Des réflexions similaires peuvent être faites concernant le lien avec la formation ou le revenu, en distinguant les besoins réels cachant un manque de compétences, de la précaution ou une volonté de maîtriser au maximum les événements dans le but de tirer le plus de profit de l'activité en question.

plus en retard que celles qui n'en ont pas, en raison sans doute des contraintes organisationnelles supplémentaires liées aux enfants.

³³¹ Au niveau statistique, il y a une corrélation entre le fait d'aimer planifier ses activités et de ne pas arriver en retard.

³³² cf. chapitre « L'épaisseur sociale de la frontière ».

³³³ $p < 0.1$.

³³⁴ Une analyse par pays ne met pas en évidence de différences importantes et n'apporte pas d'explications supplémentaires.

Tableau 48 : Régression linéaire : 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 : 1551, R ² =.04 ; Sig.=.000		Effectifs : 1550, R ² =.05 ; Sig.=.000	

7 CONCLUSION

Ce chapitre consacré à l'usage et à l'image des modes de transports dans l'agglomération transfrontalière de Bâle a permis de mettre en lumière de nombreux constats concernant l'un des aspects-clés de la vie quotidienne, à savoir la mobilité. Si la question de la frontière n'a été que peu abordée de manière directe, elle s'observe à travers 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 (pour la France et l'Allemagne) et de l'accessibilité en transports publics et en mobilité douce en Suisse est très largement déterminante (voir chapitre contexte). L'existence de référentiels divergents concernant la vision du territoire et de cultures nationales de mobilité différentes se matérialisent dans les pratiques effectives.

Ainsi, la voiture est le mode principal de déplacement en France et en Allemagne, alors qu'en Suisse, la voiture a une place plus réduite. Au contraire, les transports publics sont largement plus développés dans la partie suisse, ils ont aussi une meilleure image et les Suisses sont plus équipés d'abonnements ; ils sont aussi davantage utilisés. Ces différences dans les usages et plus largement dans les cultures de mobilité se traduisent également dans les compétences de déplacement. Les Suisses sont nettement plus à trouver la lecture d'horaire de transports publics aisée. Si le design, les supports internet ou le cadencement des horaires peuvent rendre leur lecture plus aisée, 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 fait. En Allemagne et en France, moins de 10% des habitants les utilisent quotidiennement contre 35% en Suisse. 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 (contre 42.5% des Français et 24% des Suisses). 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. La situation est similaire sur les autoroutes qui traversent la ville. Pour ces raisons, la voiture apparaît comme un mode de transport secondaire pour les habitants de la ville de Bâle : ils ne sont que 11% à l'utiliser quotidiennement. Peu efficace et peu pratique pour les trajets effectués au centre-ville, elle est inutile pour certains. Au contraire, 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, ceci 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 de leurs pratiques de mobilité. Elle fait partie du « portefeuille d'accès à la mobilité » utile aux individus (Flamm et Kaufmann 2006). En effet, 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. D'une part, la mobilité ne se cantonne pas au monde urbain, par exemple pendant les vacances ou pour certains loisirs. D'autre part, le permis de conduire et l'accès à une voiture (location, autopartage, prêt de proches, etc.) sont des assurances d'une mobilité non entravée pour des déplacements particuliers ou pour des mobilités futures dans des conditions éventuellement différentes (en cas de relocalisation résidentielle par exemple). 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 le demandent ou si les performances de la voiture pour le trajet en question sont comparativement meilleures. Dans la continuation des éléments relatifs 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 transports sont moins considérés comme du temps perdu et ces technologies offrent un accès large à l'information en amont et pendant le déplacement.

La rapidité, l'ubiquité ou une mobilité sans contraintes sont des propriétés largement mises en avant dans l'usage des modes, notamment par la jeune génération. Ainsi, utiliser les transports publics est souvent considéré comme contraignant, car cela impose des temps d'attente, des transbordements et les tracés sont fixés dans le temps et l'espace. Si la voiture offre une alternative importante dans les zones peu urbaines, en ville, le vélo est largement prisé pour sa vitesse, sa flexibilité et la liberté que son usage procure. Pour les déplacements intra-urbains, il apparaît comme une véritable concurrence aux transports publics, trop bondés, fixés dans le temps et l'espace et parfois empêtrés dans le trafic automobile. Les transports publics, malgré les problèmes mentionnés, sont néanmoins utilisés et appréciés pour leur efficacité, en Suisse plus particulièrement. La question des contraintes est surtout marquée pour le transport en milieu urbain - les bus et trams s'arrêtent souvent -, où le vélo est en forte concurrence. Pour les liaisons interurbaines et pour se rendre au centre-ville depuis la périphérie, le train ou le S-Bahn sont efficaces et plébiscités.

Finalement, concernant les franchissements des frontières à proprement parler, ceux-ci sont conditionnés par les accessibilités différenciées des territoires de part et d'autre des frontières. Ainsi, les frontaliers allemands et français se déplacent au quotidien moins en voiture 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. Néanmoins, les frontaliers français (surtout) et allemands qui travaillent au cœur de la ville sont clairement plus nombreux que les Suisses résidents dans le reste de l'agglomération à s'y rendre en voiture. Et ce, même si les frontaliers utilisent davantage les transports publics que les actifs non-frontaliers.

Cette utilisation plus importante des transports publics et moins forte de la voiture de la part des frontaliers peut renvoyer à une adaptation à la culture suisse de mobilité, aux pratiques des habitants du cœur de l'agglomération, où les modes alternatifs à la voiture dominent largement.

Toutefois, l'idée d'une mobilité contrainte est assez forte parmi les frontaliers. En Allemagne, 46% d'entre eux utilisent les transports publics (pas nécessairement pour leurs trajets pendulaires), alors qu'ils ne les apprécient pas. Cependant, l'automobile a aussi ses défauts : les frontaliers ont une moins bonne perception de ce mode que les non-frontaliers. Parmi les frontaliers automobilistes, 37% voudraient d'ailleurs changer leurs comportements de mobilité en France et 20% en Allemagne.

Cette contrainte n'est pas à concevoir uniquement comme liée 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. Beaucoup d'entre eux habitent dans des communes où il n'existe pas ou peu d'offre de transports publics. La problématique des transports publics ne concerne pas uniquement les dessertes transfrontalières et des lieux d'emploi, mais dépend également de l'offre de lignes intranationales dans les parties allemande et française.

Ces ruptures et la qualité très différenciée du réseau de transport d'un territoire à un autre dans l'agglomération transfrontalière entraînent un fort recours à la voiture et nécessitent de fortes pratiques intermodales pour ceux qui souhaitent utiliser les transports publics. En plus des classiques déplacements en voiture, voire à vélo vers la gare ou l'arrêt de bus le plus proche, certains de ces transbordements sont plus spécifiques à la situation frontalière. Certains enquêtés se rendent à proximité de la frontière en voiture puis traversent la frontière à pied pour avoir accès au réseau de trams bâlois. Ces pratiques illustrent à la fois la forte discontinuité des réseaux de transports entre les différentes parties de l'agglomération, mais aussi le manque d'infrastructures du côté français et allemand. Ainsi, on observe pour certains habitants des pratiques modales exclusives, entièrement déterminées par le territoire : la voiture pour la France et l'Allemagne, les transports publics pour la Suisse. La frontière en tant que rupture est particulièrement visible dans ces pratiques. 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 ont une importance cruciale dans l'agglomération. Les pratiques transfrontalières de loisirs et d'achats dépendent en partie des accessibilités des territoires (voir chapitre suivant). Plus fondamentalement, si la mobilité offre la possibilité aux habitants des trois pays d'interagir, elle est au cœur de nombreuses discussions ou tensions dans l'agglomération bâloise³³⁵.

³³⁵ Nous reviendrons sur cette question dans le dernier chapitre de l'analyse : « Modes de vie et potentiel de mobilité : les frontières au quotidien ? ».

**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 d'autant plus complexe lorsqu'il s'agit d'une agglomération transfrontalière. Si la question du travail et de l'utilisation des modes de transports sont des aspects importants de la vie quotidienne, ils laissent de côté d'autres pans fondamentaux du mode de vie. Par exemple, 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 travail³³⁶. Ainsi, dans ce chapitre, nous nous intéresserons 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 révèlent une dimension expressive des modes de vie.

Si la majorité de la vie quotidienne des habitants de la région se passe a priori à l'intérieur des frontières, notamment pour les non-frontaliers, certaines activités, telles que les achats ou les loisirs, sont pourtant effectuées hors des frontières nationales. Un des buts de ce chapitre est de déterminer quelles sont les pratiques transfrontalières de loisirs ou d'achats qui ont lieu dans la métropole trinationale, où et par qui. En complément des éléments déjà discutés à propos du travail frontalier et de la spatialisation des réseaux sociaux et de l'attachement spatial, traiter les pratiques spatiales transfrontalières nous permettra de compléter le tour d'horizon des relations transfrontalières dans l'agglomération trinationale de Bâle. L'analyse des pratiques spatiales transfrontalières permet également de mettre en lumière diverses logiques sous-jacentes relatives au prix, à l'offre ou à d'autres éléments d'ordre plus sensible.

Un aspect crucial traité dans ce chapitre relève de questions de territoires, à travers leur potentiel d'accueil - les opportunités offertes à proximité du lieu de domicile, dans les communes alentours voire au-delà de la frontière, - et les 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 ?

DES ENQUÊTES DE MOBILITÉ « TRADITIONNELLES » INADAPTÉES AUX SPÉCIFICITÉS TRANSFRONTALIÈRES ?

Les questions de mobilité et de mode de vie dans les régions transfrontalières souffrent d'un manque de données. Certaines enquêtes permettent d'en effleurer néanmoins quelques aspects. Les paragraphes suivants se penchent sur la pertinence et les limites de l'utilisation des données issues des grandes enquêtes de mobilité comme les enquêtes ménages-déplacement (EMD) ou le Microrecensement Mobilité et Transport (MRMT) pour traiter des questions transfrontalières³³⁷.

Ces enquêtes de mobilité mesurent les déplacements d'un échantillon de personnes et de ménages dans une région donnée. Tant le MRMT que les EMD se basent sur une journée de l'enquêté (en général le jour d'avant l'enquête) et recensent tous les déplacements que l'individu et les autres membres de son ménage ont effectué le jour en question. Diverses caractéristiques du déplacement sont mesurées comme la distance, la durée, le point de départ et d'arrivée, le ou les modes de transports utilisés ou encore le motif du déplacement. Conceptualisées avant tout pour comprendre les déplacements de la population dans un périmètre défini (pays, région,

³³⁶ OFS-ARE, MRMT 2010, Neuchâtel.

³³⁷ Cette section a servi de base à une partie d'un chapitre d'ouvrage ; ainsi, certains éléments sont similaires : (Dubois et Kaufmann 2017).

agglomération), ces enquêtes captent également une partie des flux qui sortent du périmètre, dont les déplacements à travers les frontières³³⁸.

Nos analyses ci-dessous se basent donc sur les pratiques de mobilité des habitants de la région transfrontalière de Bâle mesurées dans le MRMT (2010) pour la Suisse (échelle nationale) et dans deux EMD (2011), menées conjointement dans les parties française et allemande de l'agglomération trinationale. L'une des plus grandes différences entre ces deux enquêtes est l'absence de prise en compte des déplacements effectués le week-end dans les enquêtes EMD. Une partie non négligeable des loisirs et des achats, potentiellement transfrontaliers, est donc « oubliée » par ces études.

Dans le Microrecensement Mobilité et Transport - l'enquête suisse -, les déplacements transfrontaliers apparaissent comme étant négligeables tant les parts sont faibles. Pour les achats, 2.1% des déplacements des habitants du canton de Bâle-Ville et 0.9% de ceux des habitants du canton de Bâle-Campagne sont effectués à travers les frontières, principalement en direction de l'Allemagne et très peu en direction de la France (y compris au-delà de la région frontalière). S'agissant des loisirs³³⁹, les valeurs sont également faibles : 3.3% des déplacements des habitants de Bâle-Ville et 1.6% pour Bâle-Campagne. Là encore, c'est presque exclusivement vers l'Allemagne que les flux se dirigent.

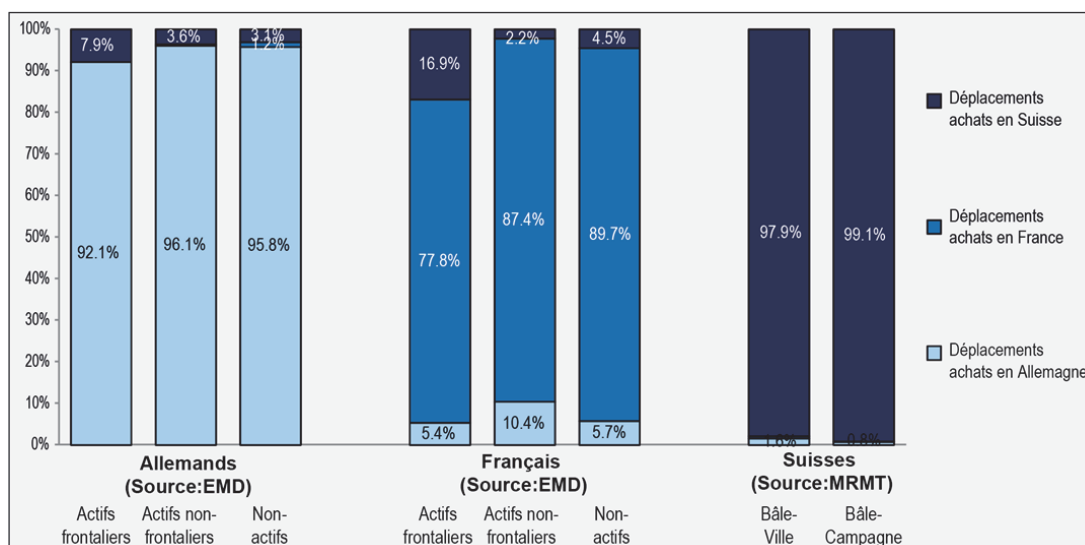
Dans l'EMD française, on observe que les habitants de la région effectuent un peu plus de déplacements transfrontaliers. D'une part, 13% des déplacements pour motif achat sont réalisés en direction des deux pays voisins (7% en Allemagne et 6% en Suisse). D'autre part, au niveau des loisirs, on trouve également une valeur relativement importante avec 10% de déplacements transfrontaliers quasiment uniquement dirigés vers la Suisse (9%). Parmi ceux-ci, 65% ont comme destination Bâle, 10% Allschwil et environ 9% Aesch et Reinach. Dans l'EMD allemande, il apparaît que les résidents de cette partie de l'agglomération trinationale ne consomment que peu de l'autre côté de la frontière : seuls 4.3% des déplacements pour motif d'achats sont transfrontaliers. Ces déplacements sont principalement dirigés vers la Suisse et Bâle. Concernant les déplacements pour les loisirs, 6.4% d'entre eux sont transfrontaliers, soit un peu plus que pour les achats. De plus, aucun déplacement pour motif de loisirs n'est recensé dans la zone frontalière française !

Le graphique présenté ci-dessous distingue les pratiques des frontaliers et des non-frontaliers dans les parties allemande et française de l'agglomération. Ainsi, une grande partie des déplacements transfrontaliers sont effectués par des frontaliers. Concernant les loisirs, 45.6% des déplacements des frontaliers sont effectués de l'autre côté de la frontière (presque uniquement en Suisse) contre seulement 3% pour les autres résidents français. En Allemagne, on trouve également de fortes différences entre les frontaliers et les non-frontaliers (actifs ou non). En matière de déplacements pour les achats, ils comptent pour près de 8% du total pour les frontaliers contre environ 4% pour les autres résidents allemands. Un peu moins de 30% des déplacements pour motifs de loisirs des frontaliers allemands sont effectués en direction de la Suisse (et aucun en France), contre 3.2% pour les actifs non-frontaliers et 4.7% pour les non-actifs. Ces très grandes différences entre frontaliers et non-frontaliers résultent en partie de la non-prise en compte du week-end dans l'EMD.

³³⁸ Néanmoins, les destinations des déplacements à l'étranger sont moins précisément géoréférencées (MRMT). De même les déplacements qui sortent ou qui sont effectués hors d'un certain périmètre sont parfois non-renseignés ou moins bien renseignés (EMD). Toutefois, les données produites par ces deux enquêtes permettent d'aborder dans une certaine mesure les déplacements transfrontaliers.

³³⁹ Figure en annexe : Localisation des loisirs à l'échelle transfrontalière.

Encart 6 : Localisation des achats à l'échelle transfrontalière, selon la région de domicile, dans les enquêtes de mobilité classiques (EMD-MRMT)



Ainsi, si l'on compare les pratiques transfrontalières des non-frontaliers dans les trois pays, celles-ci apparaissent comme très faibles partout. En Suisse, alors que la question des achats transfrontaliers est très vive dans le débat médiatique, surtout dans les régions transfrontalières³⁴⁰, seuls 2-3% des déplacements des Bâlois (des deux cantons) sont effectués en direction de l'étranger. Ceci n'est pas spécifique à la région bâloise : selon le MRMT, seuls 0.6% des déplacements pour motif d'achats des Neuchâtelois et 0.2% de ceux des Jurassiens auraient comme destination la France voisine, alors que dans ces cas également le phénomène des achats transfrontaliers est une réalité. Au Tessin (2.7%) et à Genève (3.9%), les valeurs sont à peine plus élevées, alors que les médias et les politiques s'inquiètent beaucoup des conséquences de la fuite des consommateurs suisses vers les pays voisins. Dans toutes ces régions, sans pour autant les quantifier, de forts mouvements en direction des commerces situés de l'autre côté de la frontière sont constatés. À titre d'exemple, l'étude de GfK³⁴¹ évaluée à 31 % des Suisses (sur un mois) qui ont effectué des achats à l'étranger (lors de voyage et d'achats transfrontaliers). Cette part serait encore plus élevée dans les cantons frontaliers. Cette très forte différence entre ces deux types d'études et le phénomène « observé » du tourisme d'achat questionne sur l'adéquation des enquêtes du type MRMT ou EMD pour mesurer ce genre de pratiques. L'analyse des entretiens menés lors de notre propre enquête confirme ces problèmes.

1.1 L'APPORT DES ENQUÊTES QUALITATIVES POUR COMPRENDRE LES PRATIQUES TRANSFRONTALIÈRES

Les entretiens qualitatifs permettent d'approfondir les résultats issus de ces enquêtes de mobilité. Ainsi, la plupart des enquêtés rencontrés dans la phase qualitative ont évoqué des pratiques transfrontalières peu fréquentes et non régulières. Andreas, par exemple, décrit des activités qu'il réalise « de temps en temps » de l'autre côté de la frontière. De même, Nicolas déclare se rendre très « occasionnellement » de l'autre côté de la frontière à la piscine ou à la patinoire, voire « rarement » en Suisse en ce qui concerne les achats. Les pratiques transfrontalières sont organisées au gré des envies, de l'offre (notamment pour les loisirs) ou en cas de besoin pour des achats spécifiques par exemple.

³⁴⁰ cf. chapitres « Théorie et concepts » et « L'épaisseur sociale de la frontière ».

³⁴¹ GfK Switzerland: Achats à l'étranger 2014.

Pour plusieurs personnes rencontrées, principalement des personnes qui ne sont pas des travailleurs frontaliers, les activités sont avant tout pratiquées le week-end. Qu'il s'agisse des « gros achats », des excursions ou d'une manière plus générale des loisirs, ceux-ci sont souvent chronophages : en effet, pratiquer quelque chose de l'autre côté de la frontière implique forcément de se déplacer et donc demande un certain investissement temporel. Ainsi, ces activités transfrontalières sont souvent effectuées durant le week-end ou quand le temps est moins contraint. Anja ne se rend à Lörrach, sa « seule » activité transfrontalière, que le samedi, car elle a suffisamment de temps pour le faire. Elle ajoute également que pendant ses études, elle travaillait le samedi et avait donc beaucoup moins de disponibilité pour ce genre d'activités.

*Ich gehe ab und zu mal mit Freundinnen nach Lörrach, komm wir machen wieder mal einen Samstag in Lörrach Ja, vielleicht **alle zwei Monate mal, oder jeden Monat**, so wie es sich halt gerade ergibt. Und sonst, eine Freundin von mir macht das, die geht ganz gezielt nach St-Louis oder Lörrach fast jede Woche auf den Markt und macht dort den grossen Wocheneinkauf. Aber Nein, **ich gehe nicht so häufig**. Und andere Aktivitäten... Nein, eigentlich auch nicht. (Anja, 32 ans, Bâle)*

Ces tendances se voient confirmées par des analyses quantitatives. Dans le MRMT, près de la moitié des déplacements transfrontaliers pour motif de loisirs des Suisses est effectuée le week-end et un tiers des déplacements pour les achats. Dans une enquête réalisée sur les mobilités transfrontalières dans l'Arc jurassien, l'importance des activités pratiquées le week-end est également soulignée, surtout pour les loisirs (Dubois 2011). Si les frontaliers sont 48.8% à déclarer réaliser leurs loisirs en Suisse le week-end plutôt que la semaine, cette part monte à 63% pour les actifs non-frontaliers. Pour ces derniers, le pouvoir structurant de l'activité professionnelle contribue à ce que les loisirs transfrontaliers soient plutôt effectués le week-end³⁴². Au-delà de montrer l'importance de tenir compte des pratiques du week-end, cela souligne le fait que les frontaliers, en plus de venir la semaine en Suisse, y retournent souvent le week-end pour diverses activités.

Traverser la frontière fait partie du quotidien de certains habitants de la région et concerne tous les pans de leur vie quotidienne, alors que pour d'autres cela n'arrive quasiment jamais. Cependant, pour la plupart des personnes rencontrées - ce qui se voit confirmer par les analyses quantitatives - les pratiques transfrontalières sont très sélectives et concernent uniquement une destination, un motif ou un produit très précis. Sandra, par exemple, se rend de l'autre côté de la frontière quelques fois par année pour voir ses amis ou pour des événements culturels, mais que très rarement pour ses achats. Eric est également dans ce cas-là, puisqu'il ne va quasiment jamais faire des achats de l'autre côté de la frontière. Par contre, en ce qui concerne les loisirs, il mentionne le golf en France ou encore des excursions urbaines à Fribourg-en-Brisgau.

*Ja, eigentlich **nur das** [Freunde besuchen], Ja. Leute, die ich kenne. Oder Konzerte, die wir geben oder je nach dem eben mal etwas hören gehen. [...] Das wäre Region Deutschland, also in Haltingen habe ich Leute gekannt, das ist ein Stadtteil von Weil. Und Lörrach, also weisst du, das sind nicht gerade die dicksten Freunde, wo ich ständig hingeh. Und Konzerte, also dadurch dass unser Dirigent sehr viel mit Deutschland zu tun hat und auch dort arbeitet haben wir immer wieder dort Konzerte, das sind verschiedene Orte. Schopfheim war **ein paar Mal** und das andere ist dann weiter raus, Schwarzwald, das ist dann nicht mehr die Agglo. Oder eben an dem Stimmen-Festival war ich immer wieder, in Lörrach. (Sandra, 36 ans, Bâle)*

La présence durant la journée en dehors des frontières nationales des frontaliers induit pour eux des enchaînements d'activités à proximité de leur lieu de travail. Ainsi, Aurélie va souvent au cinéma après le travail, rencontre ses amis ou se rend au fitness. De la même manière, son trajet passe par l'Allemagne, elle s'y arrête donc souvent pour ses loisirs ou pour ses achats.

*Souvent, je combine directement après le travail. Je m'arrange pour aller directement après le travail, mais je sais pas trop à quelle fréquence. Au cinéma, je vais à peu près **toutes les 2-3 semaines**. Mais pas forcément juste à Bâle, mais en alternant avec Weil. [Pour le shopping] je dirais que c'est équivalent là [avec les autres pays] du fait*

³⁴² À propos des achats, les tendances sont plutôt similaires entre frontaliers et non-frontaliers : ils ont plutôt lieu la semaine, voire la semaine et le week-end. En effet, il ne faut pas oublier que la plupart des magasins sont fermés le dimanche en Suisse, ce qui limite les possibilités de faire des achats le week-end.

qu'on mange au centre-ville à Bale, on voit beaucoup les vitrines, donc il y a des trucs que je vois et que j'achète, quand il y a les soldes je les fais ici. Quand j'ai besoin d'un truc spécifique, j'ai plus tendance à aller sur la Redoute, les 3 Suisses ou l'équivalent en Allemagne, si c'est un truc spécifique. (Aurélië, 29 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Manger au centre-ville ou aller y acheter son repas de midi produit une quantité non négligeable de déplacements et suscite des déplacements supplémentaires, notamment en favorisant la connaissance des opportunités locales. De nombreux autres petits achats peuvent également être effectués dans les commerces à proximité du lieu de travail ou sur le trajet : acheter des cigarettes, de l'huile, du beurre, etc. Bien que ces courses ne représentent qu'une petite partie des achats nécessaires à la vie quotidienne d'un point de vue quantitatif (et financier), les enquêtes comme l'EMD ou le MRMT n'arrivent pas à distinguer les déplacements pour motif d'achats en fonction de leur importance. Une partie des valeurs largement différentes dans l'utilisation du territoire transfrontalier entre frontaliers et non-frontaliers provient de l'accumulation de « petits » déplacements du quotidien, effectués, pour les premiers, à proximité de leur lieu de travail.

1.2 UN FORT BESOIN D'ENQUETES SPECIFIQUES

Les éléments issus des entretiens permettent de mieux comprendre la faible quantité apparente de pratiques transfrontalières dans la région à travers les enquêtes « classiques » de mobilité. En effet, basées sur la description d'une journée type, ces enquêtes ont une probabilité importante de « passer à côté » des pratiques qui ne sont pas fréquentes. Les personnes rencontrées vont de l'autre côté de la frontière de temps en temps, parfois toutes les deux semaines, voire tous les mois. Dans la mesure où traverser la frontière est souvent davantage chronophage, les individus cherchent à maximiser leurs déplacements en faisant de « grosses courses », en combinant ces achats avec d'autres activités de loisirs, etc. Par ailleurs, de nombreuses pratiques transfrontalières semblent prendre place le week-end, ce qui pose un grand problème de mesure, car les deux EMD (en France et en Allemagne) ne prennent en compte que les déplacements effectués la semaine. D'une manière générale, il apparaît de plus en plus que les journées types (l'idée-même sur laquelle est construite la récolte des données pour les EMD ou le MRMT) n'existent que rarement. La mobilité devient de plus en plus hebdomadaire comme en témoigne par exemple le développement de la bi-résidence, phénomène échappant totalement à ce genre d'enquête en raison de son rythme et de son emprise spatiale particuliers (Ravalet et al. 2015). Par ailleurs, une partie des pratiques transfrontalières des frontaliers renvoient à des activités « secondaires » en termes de temps, d'argent ou de signification dans le quotidien des individus, telles qu'acheter un pique-nique à midi, des cigarettes ou une brique de lait pour compléter les courses effectuées à un autre moment et/ou à un autre endroit³⁴³. Dans une enquête de mobilité de type EMD ou MRMT, ces « petits » déplacements nombreux dans la journée noient dans leur masse une partie des déplacements plus importants, comme les « courses du mois » qui seraient effectuées dans le pays voisin pour bénéficier de prix plus bas.

Pour toutes ces raisons, il s'avère indispensable de disposer de données permettant de donner une image fine des pratiques du quotidien dans les espaces transfrontaliers. Même s'il est probable que les pratiques d'achats hors des frontières nationales ne représentent effectivement que 2% de tous les déplacements d'achats, ces enquêtes classiques de mobilité ne donnent pas d'indication sur la signification de ces déplacements : en effet, bien souvent, ces pratiques transfrontalières ont une importance largement plus grande en termes financiers, d'investissement temporel ou d'implication sociale. Ainsi, dans notre enquête, à une approche qualitative qui permet d'expliquer de nombreux mécanismes, il a été nécessaire de combiner une enquête quantitative pour faire face au manque de données sur les questions transfrontalières. Pour dépasser les biais susmentionnés, une approche spécifique aux pratiques transfrontalières

³⁴³ Ceci rappelle également que pour les non-frontaliers, les journées sont découpées en de nombreux déplacements, certains étant clairement moins importants que d'autres.

a été adoptée, notamment en privilégiant des fréquences générales plutôt que la description d'une journée type. Par ailleurs, disposer de données similaires dans les trois pays, récoltées de la même manière, au même moment, est une obligation pour dépasser un nombre de biais classiques lorsque l'on cherche à comparer ou à mettre ensemble des données de sources différentes.

2 MOBILITÉ QUOTIDIENNE DANS L'AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE : LOISIRS ET ACHATS

Cette partie vise à quantifier les pratiques d'achats et de loisirs dans l'agglomération transfrontalière. Elle permettra également de mettre en avant quelques grandes logiques relatives au prix, à l'offre ou à des aspects plus sensibles qui sont sous-jacents à ces pratiques. Ces données offrent une vue unique des relations transfrontalières à travers la perspective des habitants de l'agglomération et de leurs déplacements quotidiens de part et d'autre des frontières.

Les données présentées ici ont été mesurées à travers une série de questions relatives à la fréquence des activités et à leur localisation (dans les trois pays). Trois types d'achats ont été considérés : 1) achats alimentaires ; 2) shopping (livres, vêtements, DVD, etc.) ; 3) autres achats (meubles, articles de sport, HIFI, etc.). De plus, six types de loisirs ont été questionnés : 1) promenade/randonnées/vélo/activités de plein air ; 2) sport dans des infrastructures sportives (Piscine, fitness, tennis, escalade, bowling, etc.) ; 3) théâtre/spectacle/concert/musée /événement culturel ; 4) cinéma ; 5) bar/restaurant/discothèque ; 6) suivre des cours : musique, langues, cuisine, etc.

2.1 ACHATS À L'ÉCHELLE TRANSFRONTALIÈRE

Les pratiques d'achats transfrontalières sont source de flux importants dans la région trinationale de Bâle. Cependant, comme nous l'avons vu, elles soulèvent de larges enjeux en termes financiers, les marchés locaux cherchant chacun à limiter la fuite de consommateurs vers les pays voisins et à attirer le plus de consommateurs en provenance de ceux-ci. Plus largement, elles sont au centre de nombreuses discussions en politique, mais aussi dans la population locale.

La question des prix est un des facteurs centraux dans la compréhension des achats transfrontaliers ou du « tourisme d'achats ». 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 euro. 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%)³⁴⁴. L'OFS estime qu'un panier type de produits alimentaires et de boissons non alcoolisées équivalait coûtait en 2012 en Suisse 154 frs contre seulement 109 frs en France et 106 frs en Allemagne. La FRC, à l'aide son site « Baromètre des prix », indiquait 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 atteint même 67% entre le distributeur le moins cher en Allemagne et celui en Suisse³⁴⁵. Toutes ces études pointent des différentiels importants entre les trois pays en matière de prix à la consommation.

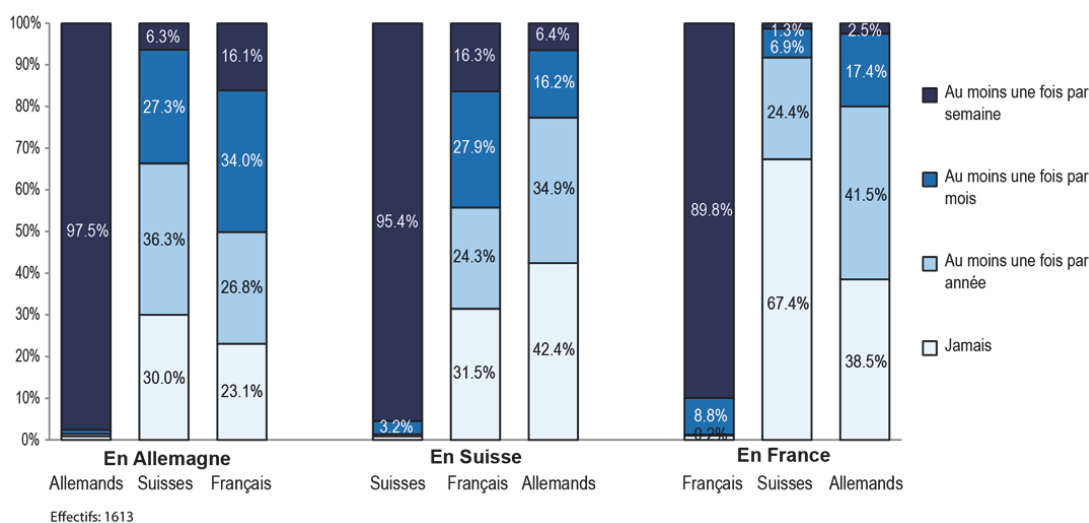
³⁴⁴ <https://www.credit-suisse.com/ch/fr/about-us/media/news/articles/media-releases/2015/12/fr/retail-outlook-2016.html>, consulté le 27.02.2016.

³⁴⁵ Site du Baromètre des prix (FRC), <http://www.barometredesprix.ch/>, consulté le 16.01.2017.

Si les prix ont une influence centrale sur les pratiques d'achats, 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 peuvent à la fois être source de motivation et de frein aux pratiques et se combinent souvent entre eux. Il est ainsi souvent impossible de distinguer le poids respectif de l'offre, du prix ou encore de la qualité dans les pratiques transfrontalières³⁴⁶.

Les trois types d'achats considérés – achats alimentaires, shopping et autres achats - ne sont pas réalisés à la même fréquence. Les achats alimentaires sont faits en majorité sur une base hebdomadaire (94.2% de la population de l'agglomération), le shopping de manière mensuelle (60.1%) et les autres achats beaucoup plus occasionnellement (73% le font « seulement » au moins une fois par année). Ainsi, comme le montre la figure suivante, les achats transfrontaliers sont réalisés bien moins fréquemment 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, consomment tous aussi des produits toutes les semaines dans leur pays de résidence. Comme nous l'avons souligné auparavant, ceci ne nous donne cependant pas d'indications sur l'importance de ces achats du point de vue de la quantité d'achats totale ou de leur budget. Pour certains, les achats transfrontaliers ont une importance cruciale comme nous le verrons par la suite.

Figure 39 : Achats alimentaires, selon la destination et le 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 en tant que facteur entraînant et freinant les pratiques, oppose ces deux pays. Des exemples similaires, où les prix à la consommation diffèrent 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; O. J. Martinez 1994; Guo, Vasquez-Parraga, et Wang 2006). Ceci 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 ». Si les exemples précédents illustrent plutôt des rapports pour lesquels c'est une différence de coût de la vie (et donc de prix des produits) qui stimule les pratiques d'achats transfrontaliers, en Scandinavie, ces dernières sont

³⁴⁶ Nous n'avons pas cherché à mesurer ces effets de manière quantitative (cf. partie méthodologie).

principalement liées à l'alcool (voire aux cigarettes) et sont donc surtout motivées par des régimes de taxation différents entre les pays scandinaves, et entre ces derniers et l'Allemagne (Asplund, Friberg, et Wilander 2005; Bygvrå et Westlund 2005). Dans la région trinationale de Bâle, l'affaiblissement constant de l'euro par rapport au franc suisse entre 2008 et 2011, puis en 2015 (crise du franc fort), a considérablement limité l'achat de cigarettes et d'essence en Suisse, auparavant très intéressant financièrement en raison des différentiels de taxation.

Ainsi, la Suisse, malgré ses prix élevés, attire des consommateurs français (surtout) et allemands sur son territoire : 16% des Français 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 des courses d'appoint sur le chemin du travail/de la maison³⁴⁷. Aurélie et Quentin, par exemple, déclarent acheter à peu près tous les jours leur nourriture 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 27.9% de la population qui les font mensuellement et 24.3% au moins une fois par année. Les Allemands, quant à eux, 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, au niveau de la qualité, de la diversité, pour acheter des spécialités helvétiques telles que du chocolat ou des Lächerlis, voire du 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 sandwiches 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 des produits 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 ces produits encore peu présents dans les étals des supermarchés, même si un nouveau magasin « bio » a ouvert à Saint-Louis³⁴⁸. 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 transfrontalière. Ainsi, 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 ».

³⁴⁷ Une section, à la fin de ce chapitre, revient spécifiquement sur les différences quantitatives entre frontaliers et non-frontaliers.

³⁴⁸ A 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 permettent d'accéder plus facilement aux produits biologiques pour les ménages (suisse) avec de petits budgets.

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. Andreas, dans l'extrait ci-dessous, explique que les prix sont effectivement meilleur marché dans les deux pays voisins pour la plupart des denrées, mais que d'autres facteurs motivent ou freinent ses pratiques transfrontalières : l'attrait financier est à mettre en regard de la qualité de l'offre, de son accessibilité, des goûts individuels, etc.

Il y a beaucoup de Bâlois qui font les commissions par exemple en Allemagne pour acheter de la nourriture parce que c'est meilleur marché.[...] Mais il y a quelques produits qui ne sont pas meilleur marché, qui sont même plus chers, comme les cigarettes par exemple. Mais la plupart des choses sont meilleur marché en France et en Allemagne. Je ne dirais pas qu'en Allemagne, c'est meilleur marché. Mais ce qui est aussi important, ce n'est pas uniquement le prix, c'est les différentes spécialités. Parce qu'en France le fromage, qui vient de France, c'est très connu, c'est quelque chose de très spécial. Ou les croissants qu'on mange ici, ils viennent de France, et puis c'est très connu là-bas. Je trouve que c'est aussi est un avantage, pas seulement le prix, mais aussi les spécialités. On va acheter des choses qui sont vraiment très chères ici ou des spécialités. Ou bien de la nourriture qui n'existe pas en Suisse, qu'on ne peut pas acheter ici. On a l'avantage de pouvoir aller acheter là-bas. (Andreas, 34 ans, Bâle)

En termes quantitatifs, les achats en Allemagne sont très fréquents, de la part des Suisses, des Français et des Allemands eux-mêmes. En effet, ces derniers se rendent comparativement moins que leurs voisins à l'étranger pour leurs achats. Près de 6.3% des Suisse se rendent au moins une fois par semaine en Allemagne pour leurs courses alimentaires. Ainsi, 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'ajoutent 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, soulignant l'importance que représentent les commerces allemands dans le paysage commercial de la région transfrontalière.

Les pratiques de consommation des Français en Allemagne sont encore plus intenses. Elles 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 : en effet, 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 bases, d'autres produits du quotidien sont particulièrement attractifs en Allemagne, comme les cosmétiques par exemple. La proximité géographique du *Rheincenter* à Friedlingen (Weil am Rhein) est très pratique pour les habitants des parties française et suisse et s'ajoute aux considérations économiques : nous reviendrons ci-dessous sur les questions d'accessibilité. Des magasins des chaînes *Lidl* et *Aldi* se trouvent aussi à proximité. Cependant, l'attrait de l'Allemagne ne se limite pas à des produits bon marché ou à des harddiscounters, on y trouve également une large offre de produits alimentaires biologiques à des prix raisonnables. En effet, pour Julia, l'offre différente, plus large et notamment celle de produits biologiques, est très attractive, avec la présence par exemple d'un magasin *Alnatura*³⁴⁹, un supermarché proposant un

³⁴⁹ A titre de précision, en partenariat avec la chaîne *Alnatura*, *Migros* propose dorénavant de nombreux produits de cette marque dans ses filiales, en plus de l'ouverture de magasins de cette chaîne en Suisse.

large assortiment de tels produits. Anja partage le même point de vue : elle va chercher de l'autre côté de la frontière des produits pour lesquels il y a une réelle plus-value au niveau de la qualité ou du choix, et pas uniquement pour des raisons de prix. Elle se rend donc quasiment jamais dans les grands supermarchés allemands, car elles les trouvent « horribles » et surtout, car de tels supermarchés, elle en trouve également en Suisse. De même, aller en Allemagne pour acheter des produits de qualité moyenne dans un harddiscounter ne l'intéresse pas non plus.

Primär das Angebot auf der andern Seite der Grenze [...] Also konkrete Vorteile, ich gehe gerne zu Alnatura in Weil einkaufen, super Bioladen, den es zwar in der Schweiz auch langsam gibt, aber in Basel noch nicht. Das ist ein Vorteil auf ganz praktischer Ebene. (Julia, 31 ans, Bâle)

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 bon qu'en Suisse, notamment pour la viande.

Man geht vielleicht noch schnell zu dm Shampoo holen, weil es auch günstig ist, ich glaube das ist vor allem dann der ökonomische Vorteil. Man kann aber auch sagen der ökologische, man kann wirklich sagen, ist nicht einfach Migros, wo ich irgendwelche Tomaten kaufe, sondern ich hab das bei dieser Bäuerin gekauft, die kommen von dort, es ist etwas sehr Befriedigendes eigentlich.[...] dass man in Lörrach einen lokalen Markt hat, wo man bei der Grossmama Blumen oder Gemüse einkaufen kann, weil hier der Markt auf dem Marktplatz, da kann man Alltagsgemüse nicht einfach so kaufen. (Anja, 32 ans, Bâle)

Dans le prolongement de ces éléments, Anja dit préférer se rendre au marché à Lörrach, car elle sait d'où viennent les produits mis en vente par les paysans, alors que celui de Bâle, plus cher, est moins satisfaisant à ce titre. 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 dans les choix individuels. Toutefois, la question de la consommation locale ou de la consommation nationale, soit dans un but écologique, mais peut-être avant tout dans le but de favoriser l'économie locale et nationale représente souvent un frein aux pratiques d'achats transfrontalières³⁵⁰.

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 peuvent avoir Bâle ou Lörrach (vieille ville, zone piétonne, etc.), la France attire d'une manière générale moins de consommateurs. Ainsi, les pratiques d'achats des Suisses en direction de l'Hexagone sont nettement plus limitées : 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 rend jamais. Ces résultats sont très loin des pratiques observées en direction de l'Allemagne, et ce malgré le fait 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.

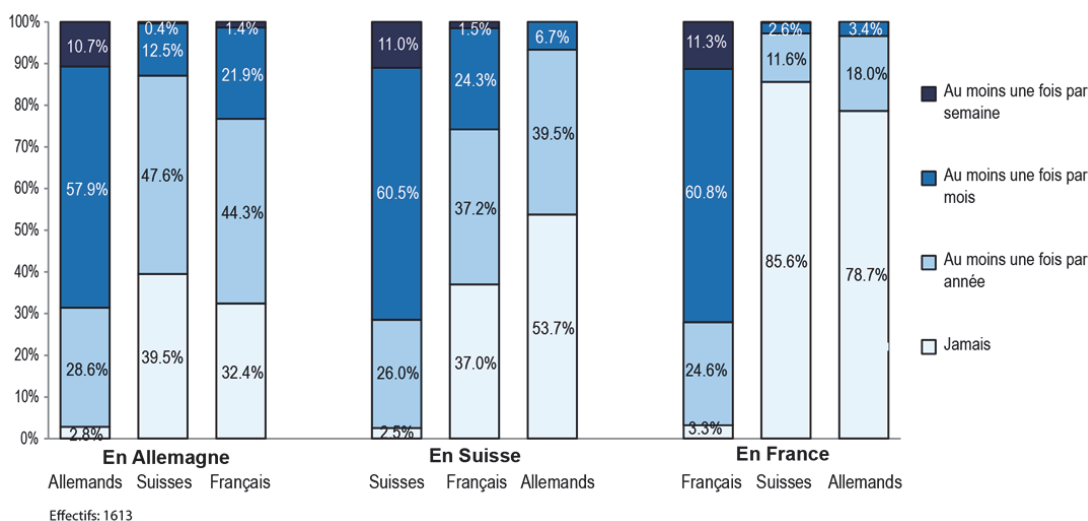
En revanche, les Allemands se rendent légèrement plus en France que leurs voisins helvétiques. En fait, ils consomment dans les deux pays à des fréquences similaires, malgré la présence de nombreux travailleurs frontaliers occupant un emploi en Suisse. Toutes fréquences confondues, les Allemands se rendent 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 et la France. Selon les Suisses rencontrées, la France a une bonne réputation pour certains produits alimentaires (fromage, vin, etc.) qui sont 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.

³⁵⁰ Nous reviendrons plus longuement sur ce point dans le chapitre « L'épaisseur sociale de la frontière ».

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. En effet, malgré les différences en matière de produits alimentaires, les parties française, suisse et allemande disposent toutes de grandes surfaces, de petits magasins, etc., et offrent une large palette de produits. Ceci n'est pas nécessairement le cas pour le reste de l'offre commerciale, celle-ci étant largement différenciée entre 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 prennent place les achats (centre-ville, centres commerciaux, etc.) sont à même de favoriser certaines pratiques. Par exemple, le centre-ville de Bâle est particulièrement accueillant pour le shopping, car en partie piéton, entouré de bâtiments anciens et disposant d'une offre importante en services annexes (restaurants par exemple) (Kampschulte 2002). D'une manière générale, les pratiques d'achats sont motivées tant par des motifs utilitaires (prix, offre) que hédonistes, et que ceux-ci ont une influence non négligeable dans le cadre des achats transfrontaliers (Piron 2002; Guo, Vasquez-Parraga, et Wang 2006).

Ainsi, au sujet 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 à travers les frontières, mais pour des raisons à nouveau différentes : la diversité des magasins et des produits à Bâle et les prix bas en Allemagne. Ainsi, 12.5% des Suisses font du shopping en Allemagne au moins une fois par mois et 47.6% au moins une fois par année. 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 par la suite, 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.

Figure 40 : Shopping, selon la destination et le pays de résidence

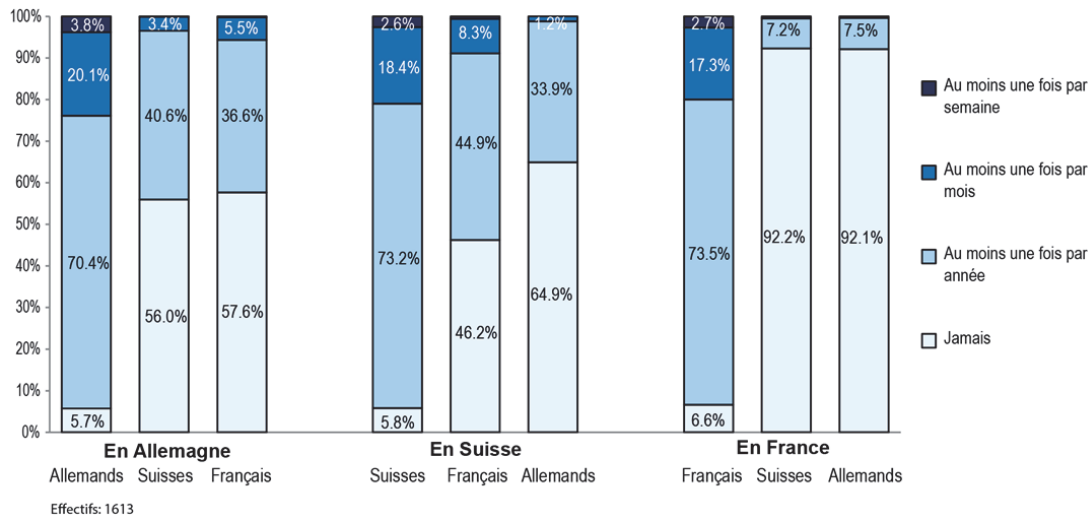


Les « autres achats », soit les achats de meubles ou de matériel hifi par exemple, sont d'une manière générale occasionnels, d'autant plus ceux effectués de l'autre côté de la frontière. L'Allemagne, avec la présence de grands magasins de meubles (*Mega Möbel*) et de bricolage (*Hornbach*), est très attractive. Environ la moitié des Français (53.8%) et des Suisses (45%) s'y rendent au moins une fois par année pour y effectuer de tels achats. Plusieurs enquêtés ont explicitement cité ces magasins comme des lieux très importants de leurs achats, notamment pour le matériel de bricolage.

C'est vrai que j'en ai pas parlé, entre Weil et Lörrach, il y a le 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 plus tendance à aller 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)

Figure 41 : Autres achats, selon la destination et le pays de résidence



En direction de la Suisse, et plus spécifiquement à propos des meubles, plusieurs enquêtés ont mentionné l'*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 de l'*IKEA* 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, comme pour le sport (*Ochsner Sport*, *Bächli Bergsport*, etc.). Une offre aussi large n'est pas disponible à proximité dans la partie 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. Ainsi, 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. En effet, 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 d'achats, qu'il s'agisse de produits du quotidien, avec les restrictions quantitatives relatives à la viande ou l'alcool, par exemple, ou pour les plus gros achats comme des meubles. D'autres enquêtés 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, 29 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

S'il est difficile de quantifier 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, les autres biens sont soumis à une franchise monétaire : en France, au-delà de 150 €, il est nécessaire de déclarer les biens consommés, de payer la TVA française et pour certains produits

de s'acquitter de frais de douane. En Allemagne, les dispositions sont un peu plus souples³⁵¹. Néanmoins, dans ces deux pays, pour les travailleurs frontaliers et/ou pour les habitants des régions frontalières, les possibilités d'importation de produits sont plus limitées. Les Suisses consommant 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 2014³⁵².

La Suisse a cependant d'autres atouts, notamment en matière de shopping. Bâle est la destination phare dans la région pour tous les produits et services qui sortent de l'ordinaire, les produits à la mode, de luxe ou de niche : de par son statut de grande ville, le choix y est très large. Plusieurs enquêtés mentionnent également les soldes comme étant 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. (Aurélië, 29 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 année, sans toutefois que l'on ait des 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 année. 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-Brisgau, 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 ces types d'achats. Seuls 14.4% des Suisses et 21.4% des Allemands y font du shopping au moins une fois par année. Le constat est encore plus fort pour les « autres achats » (meubles, articles de sport, hifi, 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 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, n'est pas très agréable pour les consommateurs, il n'y a pas de véritable zone piétonne, et comme Mulhouse, la grande ville de la partie française, elle souffre d'un manque d'attractivité et d'une image plutôt mauvaise³⁵³.

Ainsi, l'achat de produits de l'autre côté de la frontière n'est pas uniquement déterminé par des questions de prix, mais avant tout par l'offre. Ce type de pratiques transfrontalières motivées par le choix de produits, le type de magasins, la qualité des produits et services (produits biologiques, meilleure traçabilité,) s'observent 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

³⁵¹ 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.

³⁵² <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.

³⁵³ cf. chapitre « Attitudes et réseaux sociaux ».

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 d'une logique « purement » de frontière pour acheter des produits spécifiques (spécialités culinaires, alcool, cigarettes ou d'autres biens) moins cher. 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 ou à la qualité amènent les habitants des trois pays à traverser la frontière, la logique d'agglomération s'observe surtout à travers les pratiques d'achats en Suisse de la part des Français, et dans une certaine mesure celles des Allemands : Bâle fonctionne comme le cœur de l'agglomération, du moins pour une partie des habitants. Ceci 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 ex. : vêtements) dans les domaines où l'offre locale française n'est pas suffisante (Dubois et Rérat 2012).

2.2 LOISIRS À L'ÉCHELLE TRANSFRONTALIÈRE

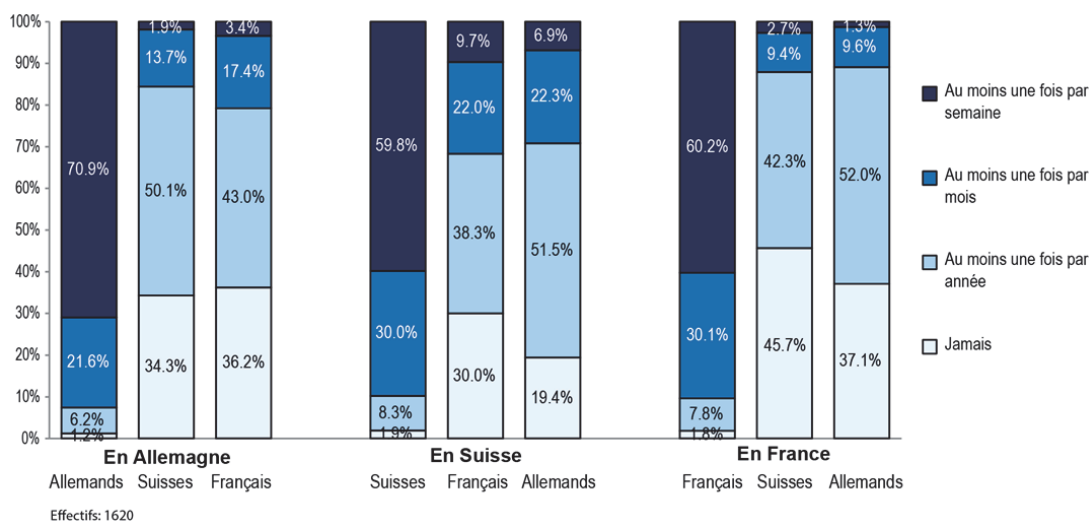
Les activités de loisirs effectuées à l'échelle transfrontalière constituent le deuxième pan de l'analyse. En effet, dans les modes de vie actuels, les loisirs ont pris une place fondamentale : en plus de leur importance temporelle dans le quotidien, ils participent à définir les individus. D'ailleurs, dans plusieurs recherches, les préférences en matière de loisirs sont l'un des indicateurs les plus importants pour définir le mode de vie³⁵⁴. Dans notre enquête qualitative, il est également apparu que ces derniers 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. 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.

³⁵⁴ cf. chapitre « Théorie et concepts », partie « Spatialité des modes de vie ».

Figure 42 : Activités de plein air, selon la destination et le pays de résidence



En Suisse, les Français sont plutôt nombreux à y 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 se rendent sur le territoire helvétique plus ou moins dans les mêmes proportions : 6.9% s'y rendent 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.

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, trainer 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, et nous le verrons dans les paragraphes suivants, 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 plus faibles 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 minimes. 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.

Wenn ich ins Elsass gehe, dann gehe ich Golf spielen, wunderschöne Golfplätze, haben wir ja da weniger. Ich sage jetzt, wenn man etwas entspannen will, geht man eher ins Elsass, und wenn man eher etwas, ich sag jetzt mal, kulturell machen will, etwas anschauen, geht man eher ins Deutsche. Das ist schon so, die Entspannung ist für mich eher in Frankreich, das ist für mich noch gemütlicher, Abendessen, das ist so. (Eric, 53 ans, Reinach (CH))

Il apparaît d'une manière générale 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

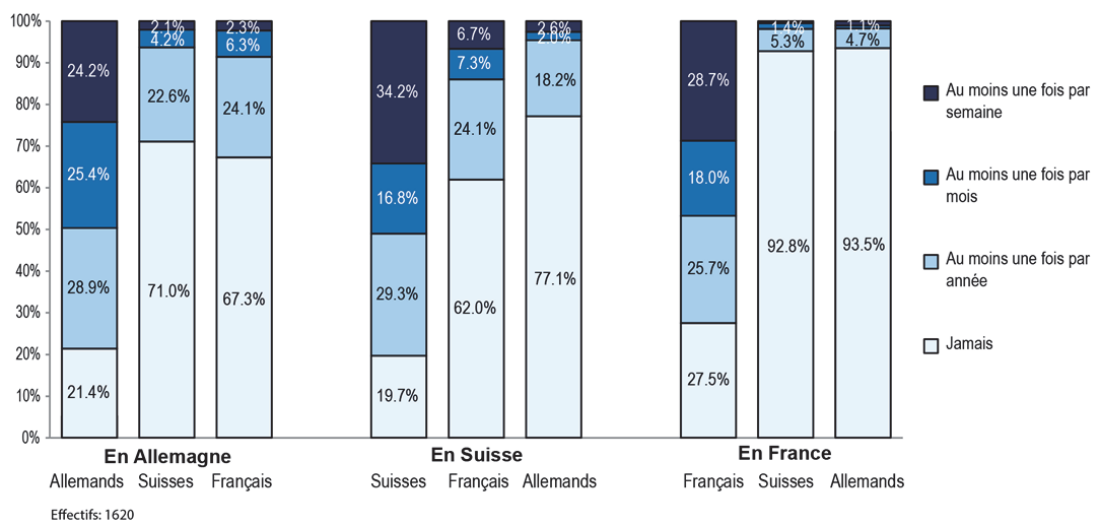
dans les trois pays ou le long de la frontière. Les personnes rencontrées ont notamment évoqué les massifs montagneux du Jura, des Vosges et de la Forêt-Noire et ses lacs (Schlursee, Titisee) comme destinations de balade agréable ou de ski, mais aussi plus largement le reste de la région en Suisse, en 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 Sandtner 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 renvoie à des activités pratiquées dans des infrastructures spécifiques. Elles intègrent 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.

Figure 43 : Sport dans des infrastructures, selon la destination et le pays de résidence



Seuls les Français se rendent hors de leurs frontières fréquemment 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 pour faire du fitness ou 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 sports, terrains de tennis, bowling, etc.), mais aussi culturelle ou de loisirs plus largement, comme le zoo de Bâle. Les infrastructures uniques comme cette dernière 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, celles-ci étant 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 ou 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 explique se rendre en Allemagne environ toutes les semaines pour faire du sport en salle. Si la qualité est ici avancée, la question du prix est centrale comme celle de la disponibilité.

Je dois dire que je vais à Lörrach, parce que là, on peut faire meilleur marché du karting. On va des fois là-bas, car en Suisse c'est beaucoup trop cher, on va des fois à Lörrach. (Andreas, 34 ans, Bâle)

Cependant, pour la plupart des habitants de la frontière (surtout les Allemands et les Suisses), ces activités transfrontalières sont davantage 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 de loisirs « lourdes » 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 ne pas devoir 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 consommer dans des épicerie fines en Suisse, son budget ne lui permettrait certainement pas d'en acheter, 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 le faire uniquement en Suisse. Ainsi, la présence d'opportunités à l'échelle transfrontalière et la possibilité de jouer avec elles, permet aux individus d'améliorer leur quotidien, pas uniquement sur des denrées de première nécessité, mais sur toute une série d'autres éléments. Traverser la frontière donne la possibilité de « monter en gamme », de faire d'autres activités ou d'acheter d'autres produits, à une partie de la population, qui dans un contexte de frontières fermées, ne pourrait pas le faire, ou à des fréquences et/ou dans des quantités plus réduites.

Finalement, 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. Certes, les Français pratiquent de tels loisirs en France, cependant un peu moins régulièrement que leurs voisins, très probablement en raison de l'offre moins diversifiée. Dans les entretiens, seuls les terrains de golf, loisirs de niche, ont été décrits comme très attractifs dans la partie française: les résultats du quantitatif vont dans la même direction puisque plus de 9 Suisses et Allemands sur 10 ne s'y rendent jamais pour ces motifs.

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 restaurants ou encore la participation à divers cours. Les pratiques culturelles sont par nature relativement peu fréquentes et peu régulières, d'autant plus lorsque ce sont les pratiques transfrontalières qui sont considérées. 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 dans des musées ou expositions, à des concerts, etc. toutes les semaines. 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 année. Les Allemands profitent légèrement plus de l'offre culturelle helvétique : 13.4% de manière mensuelle et 57.8% au moins une fois par année. 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 : dans le chapitre suivant, nous reviendrons plus longuement sur la question de la langue et son impact sur les différentes dimensions de la vie quotidienne (achats, loisirs, travail, réseaux sociaux, identités, etc.).

Ça dépend des loisirs. Tout ce qui est théâtre, cinéma, on va ici, parce que c'est notre langue. Sinon, les autres loisirs, on va plutôt à Bâle. En Allemagne, on va pas beaucoup. Parce que c'est soit Fribourg qui est quand même à 60km, sinon il y a Lörrach qui est aussi un peu plus loin. Tandis que Bâle, c'est très près. Et les communications sont bien faites. (Nicole, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Pour le cinéma, le problème est plus ou moins le même. Relativement peu de Français se rendent en Suisse pour cette raison. Aurélie, parfaite bilingue, fréquente les salles helvétiques (et allemandes) relativement 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. Il est toutefois difficile d'évaluer l'attrait que peut représenter la présence d'un film en version originale, il s'agit probablement d'un critère pertinent pour un marché de niche uniquement. Les pratiques d'Aurélie semblent ainsi, d'un point de vue quantitatif, renvoyer davantage à l'exception qu'à la norme. Néanmoins, cela souligne à nouveau le fait que lorsque l'offre est différente, voire unique, les individus sont prêts à traverser la frontière. D'une manière générale, les cinémas situés en Suisse n'attirent pas non plus les Allemands, peut-être avant tout pour des raisons de prix (ils sont beaucoup plus chers en Suisse) et à cause de l'offre suffisante en Allemagne.

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 trouver toute une série d'éléments (musées, bars, expositions, concerts, magasins branchés, etc.) relatifs à 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 St-Jacques). Karim, dans l'extrait ci-dessous, décrit Mulhouse ou Colmar, les villes importantes en France dans la région, comme moins animées que Bâle. Ceci l'amène à se rendre dans la cité rhénane pour trouver cette 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. Déjà dans les années 1970, Claude venait y chercher cette ambiance particulière qu'il ne pouvait trouver près de chez lui en France. Si ses pratiques ont bien changé, Bâle garde pour lui un statut particulier, celui de véritable cœur (culturel) de l'agglomération.

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 [...] Quand on avait 18, 19 ans, on voulait peut-être plus plaisir, on allait à Bâle, acheter des casquettes, là les plates, maintenant ça se fait partout. Mais avant, ça se trouvait pas à Saint-Louis à Mulhouse tout juste, en Allemagne jamais. Donc on allait à Bâle pour acheter des choses comme ça. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non-frontalier)

L'offre culturelle et la taille de Bâle sont des corollaires d'une vie nocturne animée et d'une offre pléthorique en matière de bars, cafés, restaurants ou encore clubs. D'un point de vue statistique, la fréquentation des bars, restaurants et clubs de l'autre côté de la frontière est l'une des activités les plus pratiquées à l'échelle de l'agglomération. Trois quarts de la population de l'agglomération sort au moins une fois par mois, dont environ un quart au moins une fois par semaine dans son 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, peut résider 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.

Moins qu'à l'époque. À la grande époque, c'était vendredi samedi, tout le temps. 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. C'était presque 2 fois par semaine. Maintenant, c'est plutôt une fois toutes les 2 semaines, voire une fois par mois, on vieillit quand même. Avant, on allait même dans un bar en semaine, juste comme ça. Juste pour voir du monde, les Irishs pubs, des choses comme ça. [...] 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, voire il ne sort pas du tout. Si la Suisse, et Bâle principalement, ont 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. Tout au contraire de l'Allemagne, qui est réputée pour ses bas prix, entre autres ceux pratiqués dans les restaurants comme le note Nicolas ou Karim ci-dessous.

[En Allemagne] les restaurants sont bien réputés aussi. Les prix sont moins chers que chez nous. Et le service est le mieux. Il y a plus en quantité, en nourriture et les prix sont abordables par rapport à ici. Jusqu'à il y a pas longtemps, parce qu'il n'y avait pas le smic en Allemagne, au niveau TVA, c'était un peu différent par rapport à ici, elle était moindre, et donc il y avait un peu plus de souplesse, on pouvait avoir un plat du jour à 8-9 euros en Allemagne, alors qu'on est déjà autour de 15 euros en France, pour un plat du jour de rien du tout, des fois. (Karim, 54 ans, Bartenheim (FR), actif non-frontalier)

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; Crozat 2008; 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 frontière se transformant littéralement en hauts lieux festifs (Crozat 2008). Ceci 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.

Figure 44 : Activités culturelles, selon la destination et le pays de résidence

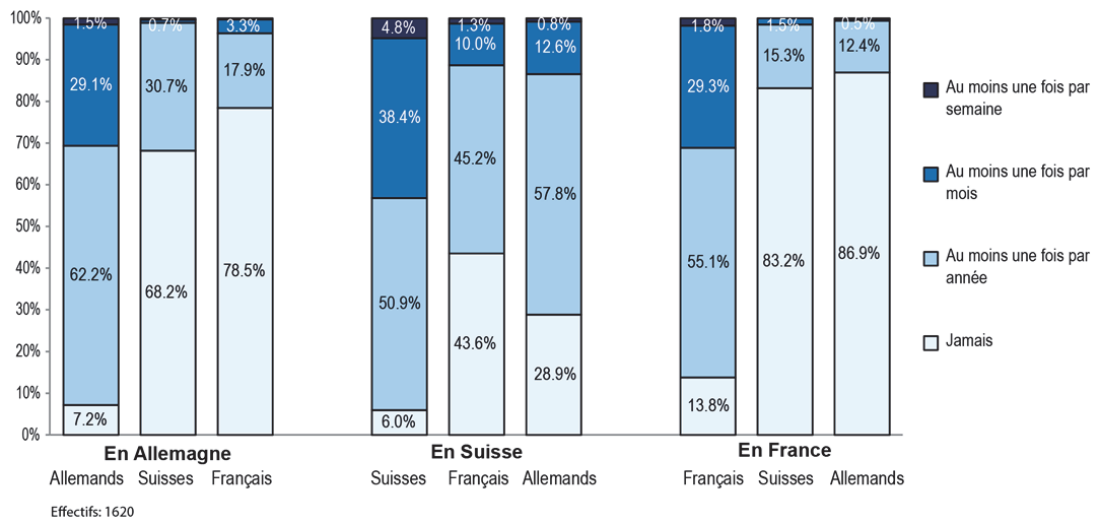


Figure 45 : Cinéma, selon la destination et le pays de résidence

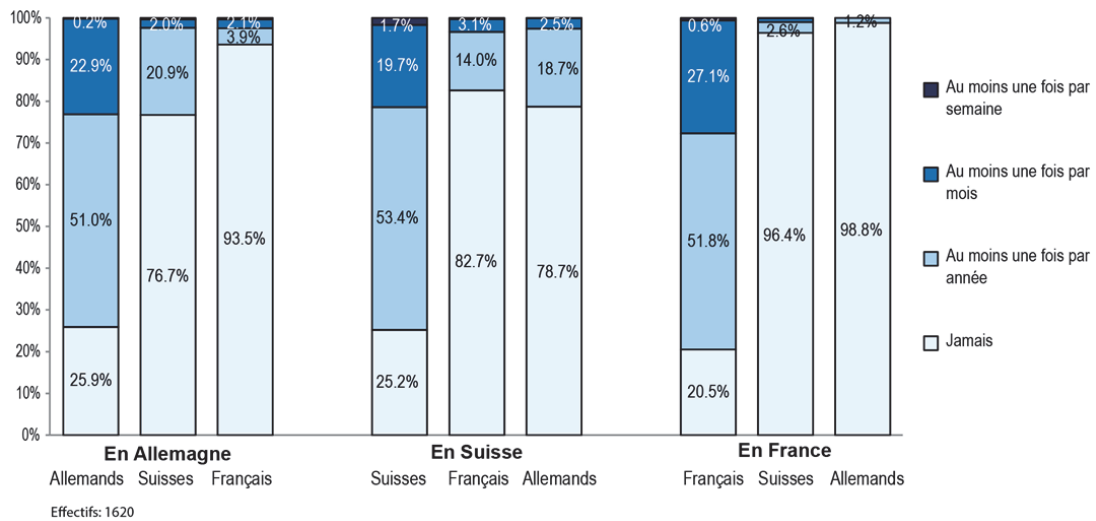
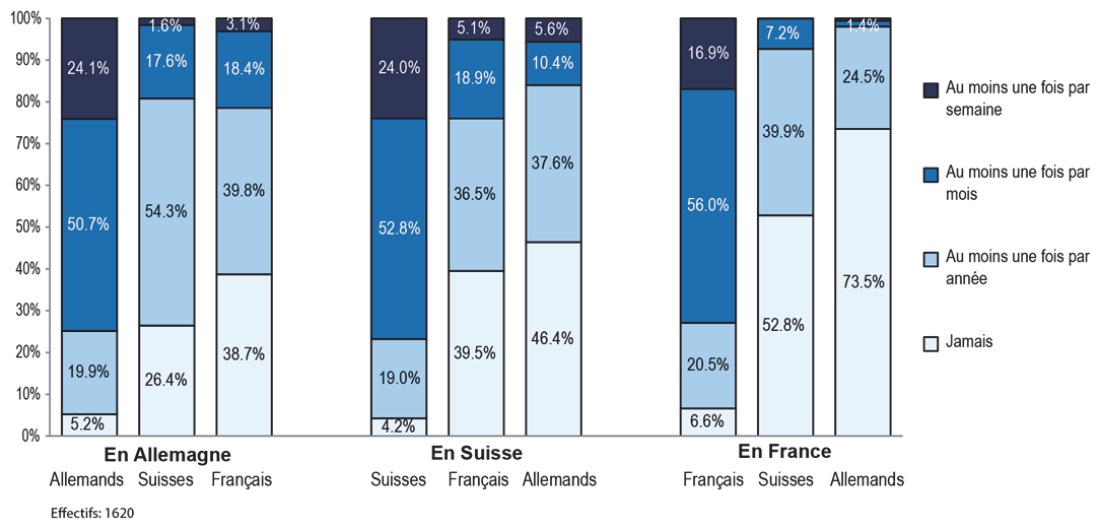


Figure 46 : Bars, restaurants, clubs, selon la destination et le pays de résidence



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. Ceci s'applique sans doute également à la France. Ainsi, les Français et les Suisses sont environ 20% à se rendre au moins une fois par mois en Allemagne. Toutes fréquences confondues, les Suisses fréquentent néanmoins davantage les établissements publics allemands : seul un quart d'entre eux n'y va 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'activité, plutôt qu'être une activité en soi. Plusieurs Suisses ont ainsi mentionné Fribourg-en-Brisgau comme une excursion intéressante pour une journée ou 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. En direction de la France, 7% des Suisses s'y rendent au moins tous les mois et 39.9% au moins une fois par année. C'est une activité qui semble appréciée pour différentes raisons en lien notamment avec la réputation de gastronomie française et les spécialités locales. En revanche, seul un quart des Allemands se rendent dans un bar ou un restaurant en France au moins une fois par année, soit près de deux fois moins que les Suisses. Ces chiffres réaffirment 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 : l'offre dans les pays voisins n'apparaît que peu attractive pour eux. Ainsi, moins d'un tiers des Suisses se rendent en Allemagne (et encore moins en France) au moins une fois par année. Les Français sont encore moins attirés par l'Allemagne, en raison de la langue, mais aussi, car l'offre y est moins diversifiée qu'en Suisse. Néanmoins, 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 *Museumpass*³⁵⁵ - une carte coûtant 128 frs par année 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 appréciée pour découvrir la région transfrontalière.

Au niveau culturel, il y a les musées, on va facilement au Beyeler, en Allemagne c'est pareil. D'ailleurs, ils ont fait un Pass, comme ils l'appellent, c'est une carte, c'est à l'année. Vous pouvez aller dans tous les musées, qu'ils soient suisses, allemands et français, même jusqu'à Strasbourg. Ce qui est vraiment... c'est assez intéressant. (Nicole, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

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. En revanche, ils ne traversent que peu la frontière pour cette raison : seuls 6.5% des Français se rendent en Allemagne au moins une fois par année et 17.4% en Suisse pour aller au cinéma. Les Suisses fréquentent un peu plus les salles obscures allemandes (23.3% au moins une fois par année) : 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 leurs voisins suisses ou allemands sont très limitées. Seuls 3.6% des habitants de la partie suisse et 1.2% des

³⁵⁵ Site du Museumpass, <http://www.museumspass.com/fr/Le-Passeport2/Informations-et-prix>, consulté le 16.01.2017.

Allemands fréquentent des cinémas situés dans l'Hexagone. Un peu plus d'habitants, soit 13.1% des Allemands et 16.8% des Suisses, s'y rendent au moins une fois par année 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 francophiles³⁵⁶ et fréquentent plus les lieux culturels que le reste des habitants de l'agglomération, ce qui peut expliquer ces pratiques légèrement plus grandes vers la France 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 2013a).

Pour terminer cet aperçu quantitatif des pratiques transfrontalières, le dernier point analysé concerne la participation à divers cours (musique, langues, cuisine). Ce type d'activité de loisirs est pratiqué par relativement peu d'individus. Dans leur pays de résidence, 23% de la population suit 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 légères pratiques s'observent en direction de la Suisse : 10% des Allemands et des Français suivent un tel cours au moins une fois année. En direction de la France ou de l'Allemagne, ces pratiques sont quasiment nulles.

3 LE RÔLE DU TERRITOIRE DANS LES PRATIQUES TRANSFRONTALIÈRES

En complément aux analyses menées dans la partie précédente mettant 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 analyserons ici plus précisément les espaces dans lesquelles elles 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 villes se rendent les habitants de la région 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. Cette partie vise à 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. En complément, la fréquentation (tous motifs confondus) d'une série de villes importantes situées dans les trois pays est également enquêtée³⁵⁷.

En Suisse, Bâle est de loin la première destination des Allemands et des Français. Trois-quarts des destinations d'achats mentionnées renvoient au cœur de la métropole bâloise, de même pour les loisirs. A ce sujet, aucune autre commune de la partie suisse n'atteint 5% des flux. Pour les Allemands, Bâle a une importance un peu moins grande dans leurs loisirs, 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 des deux tiers des habitants

³⁵⁶ cf. chapitre « L'épaisseur sociale de la frontières », partie « La question de la langue ».

³⁵⁷ Il s'agit en Suisse de Bâle, Zurich et Berne ; en France de Mulhouse, Colmar et Strasbourg ; en Allemagne, de Lörrach, Fribourg-en-Brisgau et Stuttgart. Ces villes ont été choisies en fonction des analyses contextuelles et des résultats issus de la phase qualitative.

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 du travail, 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, renvoient davantage à une image d'excursions 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'intérêts 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. En effet, 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'achats à la fois dans la Suisse du Nord-Ouest et dans le reste de la Suisse ne comptent que pour quelques pourcents du total des destinations mentionnées.

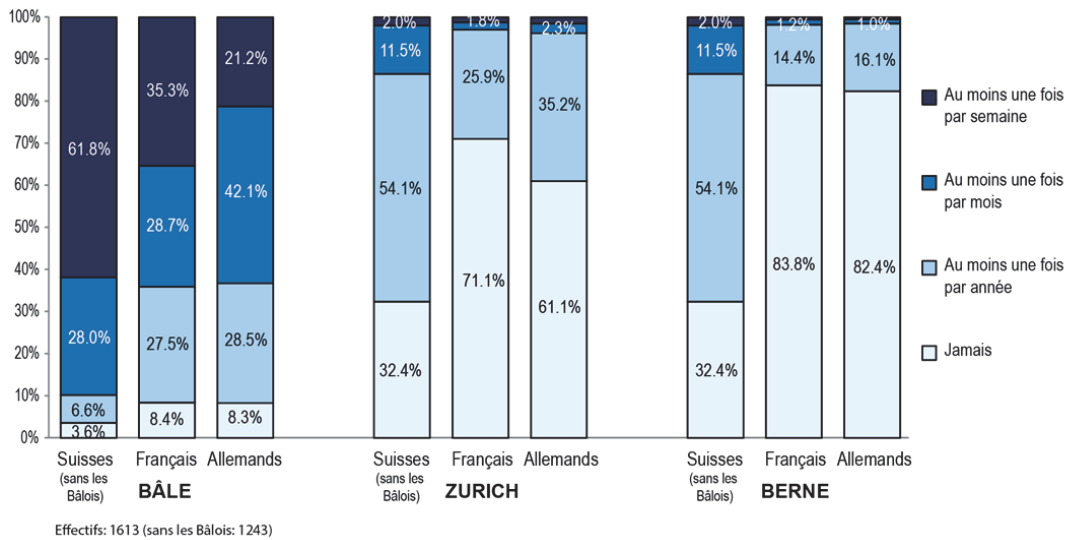
Au sujet des loisirs, en plus de Bâle, les Allemands mentionnent également Riehen : en effet, cette commune est très proche de la frontière. Plusieurs enquêtés évoquent la zone naturelle de la Lange Erlen, un petit canal boisé qui longe la frontière helvético-allemande, comme un lieu agréable pour se 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 surtout hors de la région bâloise 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 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 année, contre environ 17% dans la capitale fédérale. Dans les deux villes, des pratiques, concernant certes peu d'individus, mais plus régulières sont observées. Une partie d'entre elles renvoient aux travailleurs frontaliers qui travaillent dans la région zurichoise ou bernoise.

Tableau 49 : Destination lors du dernier déplacement transfrontalier en Suisse (loisirs ou achats)

Allemands				Français			
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 47 : Pratiques transfrontalières : l'attrait des villes importantes suisses (Bâle, Zurich, Berne)



En direction de l'Allemagne, les pratiques sont avant tout dirigées vers Weil am Rhein, surtout en ce qui concerne les achats : 69.3% des Français ont cité cette ville et 46.3% des Suisses. La large offre présente - plusieurs centres commerciaux et supermarchés s'y trouvent - est attractive et facilement accessible depuis les deux pays. En effet, Weil am Rhein est à la fois limitrophe de la France et de la Suisse. 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 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 trouve également un centre sportif et de divertissement avec jeux intérieurs, salle d'escalade, terrains de badmintons ou squash, etc.

 Carte 14 : Localisation du *Rheincenter* (source : Swisstopo)


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, pour les Suisses, la différence est moindre entre les deux communes allemandes ; Lörrach 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. En effet, 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 ainsi représenter une excursion agréable depuis Bâle à vélo ou en transports publics. Cinémas, salle de bowling, terrains de sports à louer (squash, tennis, badminton), circuit de karting ou encore halle de paintball se trouvent à Lörrach. Un des éléments qui ressort 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 (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.

Zum Beispiel morgen Nachmittag machen wir einen Vergnügungsnachmittag und gehen nach Freiburg, weil Freiburg ist so eine schöne Stadt, dort kannst du es dir richtig gut gehen lassen, dann gehen wir gemütlich Abendessen und dann gehen wir wieder heim. (Eric, 53 ans, Reinach (CH))

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 année. Les Allemands, quant à eux, sont environ un quart à y aller une fois par mois. Ces pratiques en direction de Fribourg-en-Brigau apparaissent relativement faibles malgré l'accessibilité et les atouts que présente la ville universitaire allemande : dans les entretiens, elle semblait avoir une importance plus grande dans le quotidien des habitants de la région. Dans la vie quotidienne des habitants de l'agglomération, la ville allemande semble trop éloignée pour jouer un rôle important, dans une mesure comparable à Bâle, Lörrach, voire Mulhouse.

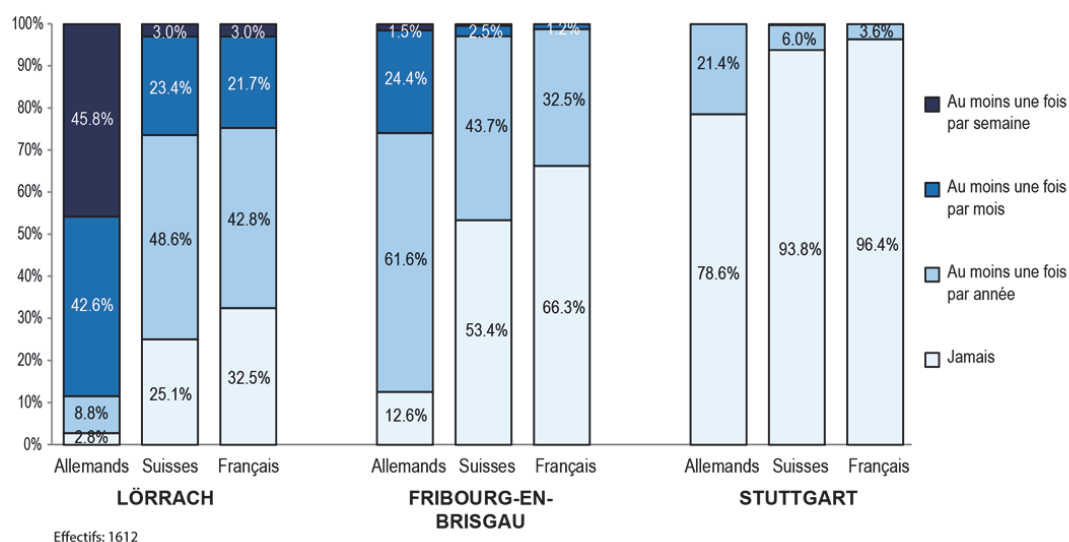
Binzen (en Allemagne) et sa zone commerciale (meubles, bricolages) sont souvent mentionnés par les Français (9.1%) pour leurs achats, moins par les Suisses. Ces derniers se rendent davantage à Grenzach-Wyhlen, une commune limitrophe des quartiers est du Kleinbasel : la proximité de cette commune explique les pratiques d'achats qui y ont lieu.

Les autres communes de la région allemande sont mentionnées par 22% des Suisses et un peu plus de 18% des Français, dont pour ces derniers 4.9% qui ont évoqué Bad Bellingen. Comme son nom l'indique, c'est une petite ville thermale. Concernant les destinations hors de la région, il s'agit avant tout de pratiques dans le reste du Bade-Wurtemberg et dans les diverses villes de la région comme Mannheim, Baden-Baden ou Stuttgart. À propos de la capitale du Bade-Wurtemberg, seuls 5% des habitants des parties suisse et française s'y rendent au moins une fois par année. 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 année). 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 : en effet, le parc attire plusieurs millions de visiteurs par année.

Tableau 50 : Destination lors du dernier déplacement transfrontalier en Allemagne (loisirs ou achats)

Français				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 48 : Pratiques transfrontalières (tous motifs) : l'attrait des villes importantes allemandes (Lörrach, Fribourg-en-Brigau, Stuttgart)



Concernant les pratiques transfrontalières effectuées en France, il est nécessaire de rappeler que relativement peu d'habitants des parties suisse et allemande s'y rendent régulièrement dans le cadre de leurs loisirs ou achats. 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 l'ont mentionnée et 15.7% des Allemands. 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 ne s'y rendent jamais contre 57.7% des Allemands. Lorsque des pratiques ont lieu dans cette ville, elles sont très occasionnelles : seuls 6% des Allemands s'y rendent plus régulièrement. C'est largement moins que ce qu'attirent 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.

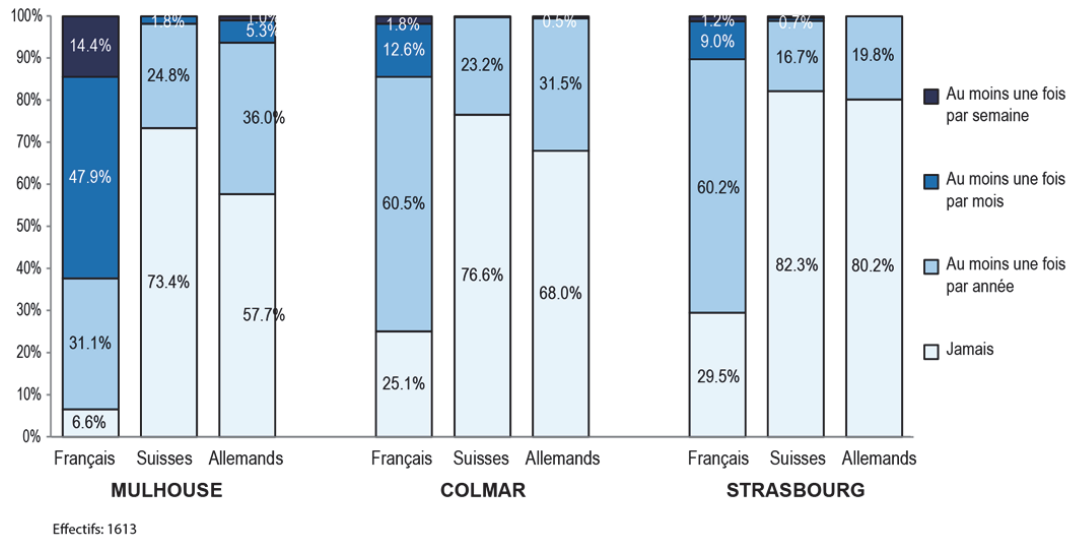
À propos des achats, les autres communes mentionnées sont toutes limitrophes des pays voisins : Hégenheim est à quelques encablures de la Suisse, de même que Huningue et Village-Neuf, situées près des points de franchissement du Rhin (le pont du Palmrain et la passerelle des Trois-Pays). Cette prépondérance 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 se trouvant sur la ligne de tram 10 du réseau bâlois est une destination importante pour les Suisses, malgré sa très petite taille (env. 1200 habitants). L'accès aisé, notamment pour les personnes non motorisées, est un facteur largement attractif (voir section suivante) : Leymen 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 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 s'y rendent au moins une fois par année. 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 année. Les Français sont quant à eux 71% à fréquenter Strasbourg quelques fois par année, mais peu s'y rendent plus fréquemment (10%).

Tableau 51 : Destination lors du dernier déplacement transfrontalier en France (loisirs ou achats)

Suisses				Allemands			
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 49 : Pratiques transfrontalières (tous motifs) : l'attrait des villes importantes françaises (Mulhouse, Colmar, Strasbourg)



3.2 QUELS SONT LES EFFETS DES CARACTÉRISTIQUES TERRITORIALE 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. La quantité de pratiques, leurs types et leurs destinations sont fortement différenciés entre les trois pays. Ainsi, le pays de résidence et celui de destination ont une influence certaine sur les pratiques, à travers les conditions macroéconomiques 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 habitants.

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.) s'approche ou dépasse le bénéfice potentiellement réalisé en achetant des produits moins cher à l'étranger, les pratiques transfrontalières diminuent. Asplund et al. (2005) estiment que les prix de l'alcool au Danemark ont une influence très importante sur les localités environnantes en Suède (Malmö par exemple) et que celle-ci diminue avec la distance : ils observent néanmoins une influence minimale (mais non négligeable) jusqu'à près de 1000 km de la frontière suédo-danoise. 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 freins majeurs aux pratiques transfrontalières. Wang (2004) indique par exemple que l'attente aux frontières, importantes entre Hong Kong et Shenzhen, peut décourager certains individus et freiner les pratiques d'achats transfrontaliers. 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. En effet, il est nécessaire 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.

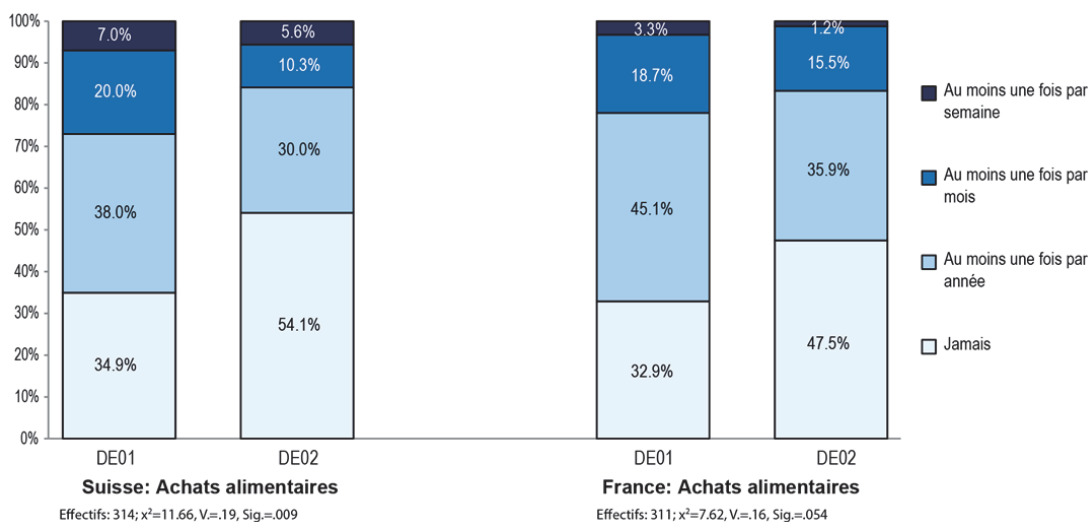
Sur ce dernier point, les facilités en matière de parking (quantité de places, tarifs) jouent un rôle essentiel. Comme le souligne Kampschulte (2002) à propos de l'agglomération bâloise, le succès du centre commercial *Rheincenter* à Weil-am-Rhein tient à sa grande proximité avec la Suisse, mais aussi à sa facilité d'accès en automobile (grand parking). 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 motiver 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, ce qui se retrouve d'une manière générale en France et en Suisse, les habitants du secteur urbain pratiquent davantage le territoire transfrontalier que ceux résidant dans les zones périurbaines de l'agglomération.

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. 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 y 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 restaurant ou la culture.

Figure 50 : Achats alimentaires des Allemands en Suisse et en France, selon le secteur de résidence



Ainsi, dans le secteur urbain, 8.1% des habitants se rendent au moins une fois par semaine en Suisse pour diverses activités de plein air et 29.5% au moins une fois par mois contre respectivement 4.9% et 11.9% pour les habitants du secteur périurbain. Cependant, c'est principalement pour ses attributs urbains que la partie suisse est attractive. À ce sujet, 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 culturels³⁵⁸. 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

³⁵⁸ Différences selon les secteurs : Loisirs culturels en Suisse : V=.199, Sig.=.006 ; Restaurants, bars, etc. : V=.20, Sig.=.006.

commun, voire en vélo, ce qui est beaucoup plus compliqué à faire dès que l'on s'éloigne de la zone frontrière.

À l'aide d'une série de modèles, nous avons mesuré l'impact de la distance³⁵⁹, de l'offre locale, de l'attractivité de villes importantes (situées dans le même pays que l'individu), ainsi que de l'accessibilité sur l'intensité des loisirs et des achats à l'échelle transfrontalière³⁶⁰. Concernant les pratiques en Suisse, plus la distance est grande, plus elles sont faibles. En fait, ce sont surtout les habitants des communes les plus petites qui se rendent le moins en Suisse. Par ailleurs, nous avons ajouté la fréquence des pratiques dans les autres villes de la région pour estimer la concurrence que peuvent représenter les pratiques nationales par rapport aux pratiques transfrontalières. 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. Ainsi, il apparaît 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 plus tendance à faire leurs achats en Suisse. Ainsi, cette 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 celui d'une variable relative à l'accessibilité de l'offre.

En effet, dans le chapitre précédent, il a été 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. Ceci signifie que pour les Allemands ou 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. Vice-versa, l'accès à l'Allemagne et à la France pour les Suisses et 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 vice-versa : en effet, 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 y sont présentes.

³⁵⁹ 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). En effet, la plupart des pratiques transfrontalières ont pour destination ces trois communes. En guise de vérification, nous avons également évalué l'effet de la distance à vol d'oiseau et le point le plus proche situé de l'autre côté de la frontière. Les résultats sont dans une large mesure similaires.

³⁶⁰ 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 (fréquences des visites aux amis, proches, collègues, etc., cf. chapitre « Attitudes et réseaux sociaux ») ont été intégrées aux autres activités de loisirs.

Ces éléments se voient vérifiés 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 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 quant à elles 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 52 : Régression linéaire : 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 effectués outre-Rhin - indiquent des différences entre les habitants des deux secteurs. Dans les deux cas, les habitants de Saint-Louis et 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 en Allemagne (25% y vont une fois par mois, contre 19% des habitants du secteur périurbain³⁶¹).

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. Par exemple, 12% des habitants de Saint-Louis, Hégenheim et 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%

³⁶¹ Loisirs en Allemagne : Activités de plein air : V.=.198, Sig.=.001 ; Restaurants, bars, etc. : V.=.128, Sig.=.068.

des premiers se rendent au moins une fois par année au cinéma contre seulement 10.8% des seconds³⁶².

Dans les pratiques de loisirs des Français, la distance joue un rôle important. En effet, 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 d'autre part en raison du manque d'information qui crée une sorte de distance immatérielle.

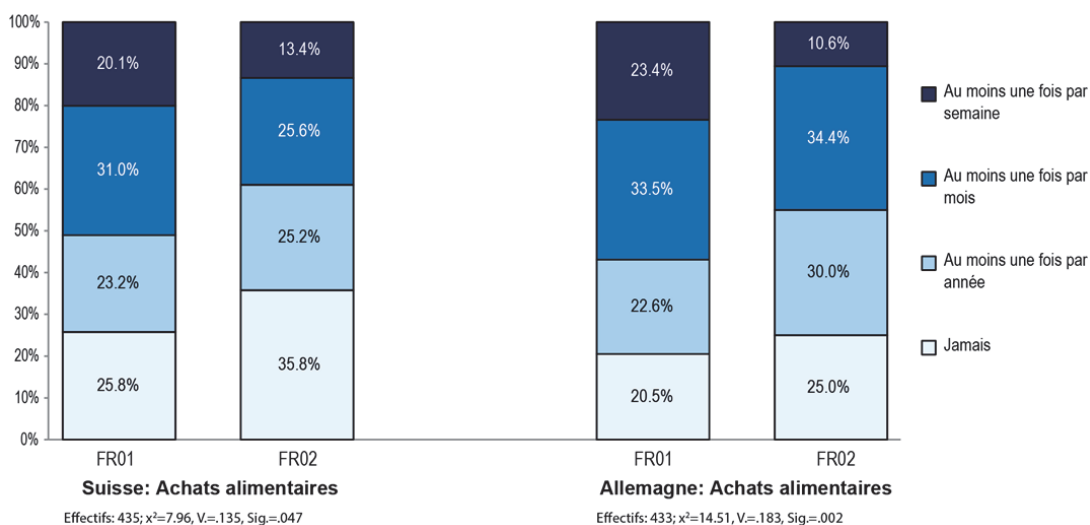
Oui. Ça a un peu diminué. Avant, j'allais beaucoup dans les musées, au Kunstmuseum quand il y avait une exposition spécifique, ou au musée Tinguely ou il y a Beyeler à Riehen. Je dois vous avouer que depuis que je me suis un peu éloigné, j'y vais moins souvent. Je ne reçois plus les pubs, je ne sais 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 (davantage de populations plus précaires), 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. En effet, pour les personnes vivant dans de petites localités, il est de toute façon nécessaire de se déplacer en voiture pour ses courses ou se divertir ; aller un peu plus loin en Suisse ou en Allemagne est donc peu problématique. Ceci se retrouve 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 de la frontière. Il est nécessaire que la plus-value soit suffisamment grande 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 ou 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)

³⁶² Loisirs en Suisse : Activités de plein air : V.=.211, Sig.=.000 ; Activités culturelles : V.=.216, Sig.=.000 ; Restaurants, bars, etc. : V.=.15, Sig.=.021 ; Cinéma : V.=.197, Sig.=.001.

Figure 51 : Achats alimentaires des Français en Suisse et en Allemagne, selon le secteur de résidence



En ce qui concerne les achats, les habitants du secteur urbain se rendent plus fréquemment que les autres 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 alentours consomment au moins une fois par semaine dans les commerces allemands, un tiers au moins une fois par mois contre respectivement 10.6% et 34.4% pour le reste de Français. Pour les autres types d'achats (shopping et « autres achats »), les tendances sont les mêmes³⁶³.

Si l'effet de la distance est similaire pour les achats dans les deux pays, des différences s'observent concernant les types de territoire. En direction 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 dernières, les biens particuliers - on peut penser à certains magasins d'habillement - sont davantage 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.

On a nos habitudes, on va à Mulhouse. Il y a Mulhouse, il y a relativement tout. À part l'Ikea. Il y a relativement tout. Finalement, ça reste aussi moins cher en France. C'est une question d'habitude. (Quentin, 30 ans, Sierentz (FR), frontalier)

Finalement, à propos de l'accessibilité aux opportunités suisses, il apparaît 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 exclus en quelque sorte du territoire suisse, car ils ne maîtrisent pas nécessairement les usages en matière de mobilité en vigueur à Bâle³⁶⁴. La prise en compte des pratiques modales, et par extension de l'accessibilité, améliore grandement les modèles.

³⁶³ Cependant, les différences entre les habitants des deux secteurs concernant le shopping en Suisse et les « autres achats » en Allemagne sont trop faibles pour être considérées comme significatives.

³⁶⁴ Comme cela a été fait en Allemagne, l'effet des frontaliers (qui utilisent davantage les transports publics) a été contrôlé ; l'effet de l'accessibilité reste significatif.

Tableau 53 : 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	

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.

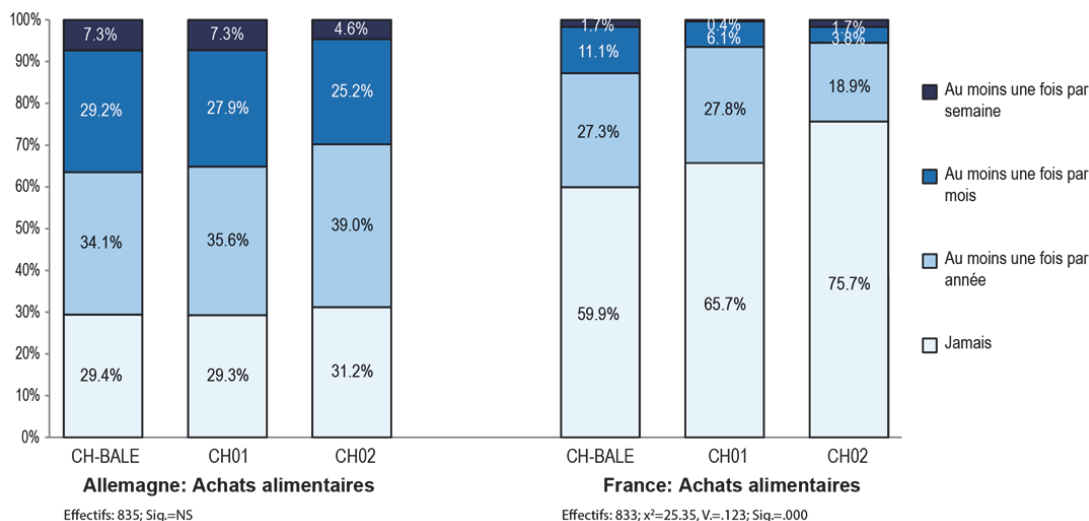
Au sujet des loisirs en France, plus on s'éloigne de la frontière, plus les pratiques diminuent (cf. régression linéaire). Le lien le plus fort concerne le cinéma et les sorties culturelles, où les habitants du cœur de la métropole sont plus actifs en France que leurs concitoyens des deux autres secteurs. 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 : par exemple, seuls 24.3% des Bâlois profitent de l'offre culturelle française au moins une fois par année, 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 supérieures en France qu'en Allemagne. Pour eux, il est plus simple de se rendre dans le Sundgau (partie française) pour leurs 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 : 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 année), suivi 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 St-Johann, par exemple, Saint-Louis est très proche : à certains endroits, le tissu urbain est continu à travers la frontière³⁶⁵. Précisons que l'effet de la distance est propre aux achats (cf. régression linéaire ci-dessous), puisque hors de Bâle et lorsque le type de commune est pris en compte, il est inverse : ce sont surtout les habitants des petites centralités

³⁶⁵ Les tendances sont les mêmes pour le shopping ou les autres achats, mais les fréquences totales sont trop faibles pour être analysées.

ou des communes suburbaines qui achètent le moins en France, pas nécessairement les communes les plus éloignées de Saint-Louis.

Figure 52 : Achats alimentaires des Suisses en Allemagne et en France, selon le secteur de résidence



Les pratiques en direction de l'Allemagne, plus fréquentes, donnent à voir des tendances sensiblement différentes, ou du moins plus diversifiées. Concernant 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. Par exemple, 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 ainsi 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 année 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, Bottmingen et Oberwil - le plus élevé de la région - soit lié à des pratiques transfrontalières élevées en matière de gastronomie. En effet, 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 à propos du cinéma et des activités dans des infrastructures sportives. En effet, 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. En effet, pour les habitants du secteur périurbain, il est de toute façon nécessaire de se déplacer pour se rendre dans diverses « grandes infrastructures » ou aux salles de cinéma. Ainsi, aller jusqu'en Allemagne ne représente pas un déplacement beaucoup plus important que de se rendre à Bâle, surtout pour les individus qui aiment se déplacer en voiture. Au contraire, il 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 avec les magasins allemands, l'intérêt à consommer en Allemagne est tel que leurs pratiques sont autant 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 surtout³⁶⁶. En effet, les personnes qui ne conduisent jamais voire rarement 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). D'autant plus que les pratiques d'achats à l'étranger sont 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 à 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. Plusieurs enquêtés ont aussi évoqué Europa-Park comme destination appréciée, mais pour laquelle une automobile est nécessaire³⁶⁷. Julia déclare que l'Alsace est d'une manière générale peu accessible en transports publics.

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 Zurich, les deux villes considérées, en plus de Bâle, dans cette analyse. Néanmoins, il apparaît 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 leurs achats. Ces pratiques apparaissent ainsi comme étant cumulatives. Ceci 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 l'Allemagne³⁶⁸.

En regard des éléments mentionnés, ce n'est pas une insuffisance d'offre, hormis en termes de prix peut-être, qui semble pousser les Suisses à se rendre à l'étranger : en effet, les Bâlois, résidant là où l'offre est le 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 davantage en jeu pour expliquer les pratiques transfrontalières (voir ci-dessous).

³⁶⁶ Sans l'ajout des variables relatives à l'utilisation de la voiture, le modèle relatif aux achats en Allemagne est non-significatif (le R^2 passe aussi de 0.009 à 0.057). L'accessibilité, mesurée ici à travers les pratiques modales, a aussi un effet sur les pratiques de loisirs en direction de l'Allemagne et de la France (loisirs et achats).

³⁶⁷ Il est certes possible de s'y rendre en transports publics, mais le voyage est un peu laborieux, avec plusieurs changements de train/bus.

³⁶⁸ Hormis pour les loisirs en Allemagne où le lien est non-significatif.

Tableau 54 : 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 St-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	

4 QUELLE INFLUENCE DES CARACTÉRISTIQUES INDIVIDUELLES ?

Si le territoire de résidence n'a qu'une influence limitée sur les pratiques transfrontalières, qu'en est-il des conditions de vie ou des autres caractéristiques sociodémographiques ? En effet, les niveaux de prix très différents entre les pays peuvent représenter à la fois des freins à certaines pratiques, mais aussi en motiver d'autres, et ceci éventuellement de manière différente en fonction des revenus de chacun. Par ailleurs, la présence de frontaliers dans la population allemande et française est une donnée fondamentale dans la compréhension des déterminants des pratiques transfrontalières à la fois de par leurs revenus plus élevés, mais aussi de par leur vie quotidienne passée en grande partie hors des frontières nationales. Pour cette raison, la première section se penche sur les achats et les loisirs des Allemands et des Français analysés à travers le statut de frontalier. Dans la deuxième section, consacrée aux pratiques transfrontalières des Suisses, les analyses se concentrent sur les différences en matière de revenus. L'influence des autres caractéristiques sociodémographiques est dans les deux cas également considérée.

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 dans leur vie quotidienne ? La plupart des études montrent en effet que les frontaliers ont tendance à avoir des pratiques à côté du travail dans le pays où ils exercent leur activité professionnelle. Par ailleurs, celles-ci 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'achats, les différences sont minimes avec le reste de la population, comme nous le verrons ci-dessous.

4.1.1 Achats

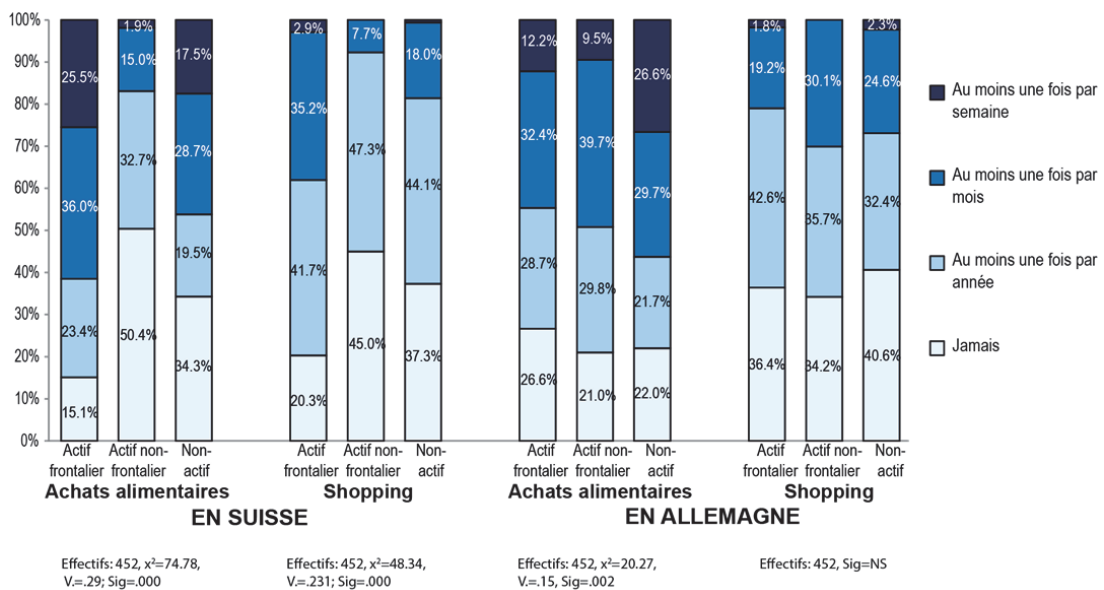
Parmi les Français, les frontaliers consomment très fréquemment sur le territoire suisse des produits alimentaires : 25.5% au moins une fois par semaine et 36% au moins une fois par mois, soit beaucoup plus que leurs concitoyens non-frontaliers. Comme nous l'avons déjà mentionné, de par leur présence sur le territoire suisse, les frontaliers sont amenés à y consommer avant, pendant les pauses et surtout après le travail, de même que 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 favorisant le contact avec celles-ci. En se baladant sur le territoire, en se rendant sur leur lieu de travail, les frontaliers ont un 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, articles de sports, etc. (67% au moins une fois par année), soit bien plus que le reste de la population³⁶⁹. Mais ni leur présence sur le territoire, ni leurs revenus plus élevés, n'expliquent l'ensemble des pratiques, puisque les non-actifs se rendent fréquemment sur le territoire suisse pour leurs achats : 17.5% y vont toutes les semaines et 28.7% au moins une fois par mois 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 (dont des retraites payées en Francs suisses). Avoir du temps, 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 des non-actifs français est surtout manifeste pour les achats de nourriture. Pour le shopping et 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, quant à eux, 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.

Figure 53 : Achats en Suisse et en Allemagne des Français, selon le statut de frontalier



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. Ainsi, il apparaît qu'en France la plus grande partie de l'effet est portée par la variable relative au statut de frontalier. Les frontaliers consomment davantage 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

³⁶⁹ Autres achats : V . Cramer =.293, Sig=.000.

consommer en Suisse, de même que les personnes avec des formations tertiaires. 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 à travers le revenu, celui-ci a 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 ci-dessus, 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 même toutes les semaines. Il s'agit d'un des points-clés 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 français³⁷⁰. 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 bas revenus français font leurs courses alimentaires au moins une fois par mois en Allemagne. L'exemple de Julien, que nous avons déjà mentionné, est à ce titre très intéressant. Dans la mesure où il ne gagne que très peu d'argent avec l'entreprise qu'il essaye de lancer en France, faire l'ensemble de ses achats en Allemagne lui permet de s'en sortir. Il ajoute que sa sœur et son beau-frère étant les deux frontaliers, ils « peuvent se permettre de faire leurs courses en France ». Les mêmes tendances sont à souligner quant au shopping : les non-actifs sont 26.9% à acheter des produits en Allemagne mensuellement, 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. En effet, au-delà de l'attractivité des prix, pour certains frontaliers motorisés, il est, depuis Bâle, plus court de transiter par l'Allemagne pour rentrer à leur domicile : ils en profitent donc pour s'y arrêter. Si les frontaliers font du shopping moins régulièrement que les non-frontaliers en Allemagne (21% au moins une fois par mois), ils sont plus à consommer occasionnellement des produits électroménagers, des meubles ou des articles de sport en Allemagne (66% d'entre eux contre 48.8% des actifs non-frontaliers et 45.4% des non-actifs)³⁷¹. L'Allemagne est ainsi une destination importante pour tous les Français.

Une analyse multivariée indique effectivement qu'il s'agit plutôt d'une question de revenu (qu'il s'agisse de frontaliers ou non). Les personnes avec les revenus les plus hauts se rendent moins fréquemment en Allemagne que les autres³⁷². Une analyse bivariée montre bien que plus le revenu augmente, plus les pratiques de consommation en Allemagne diminuent, ou formulé autrement, moins le besoin de consommer en Allemagne se fait sentir. D'autres effets des variables sociodémographiques s'observent : les familles ont davantage tendance à consommer en Allemagne, de même que les personnes avec les formations les plus basses. Toutefois, dans l'ensemble, les variables utilisées ne permettent que dans une légère mesure de déterminer les pratiques d'achats vers l'Allemagne, ce qui renvoie en grande partie à la large diffusion dans la population française de ces habitudes : plus des trois quarts des Français se rendent de temps à autre en Allemagne pour faire leurs courses.

³⁷⁰ Nous reviendrons sur cette question dans le chapitre « Modes de vie et potentiel de mobilité : les frontières au quotidien ? ».

³⁷¹ Autres achats : V. Cramer = .154, Sig. = .002.

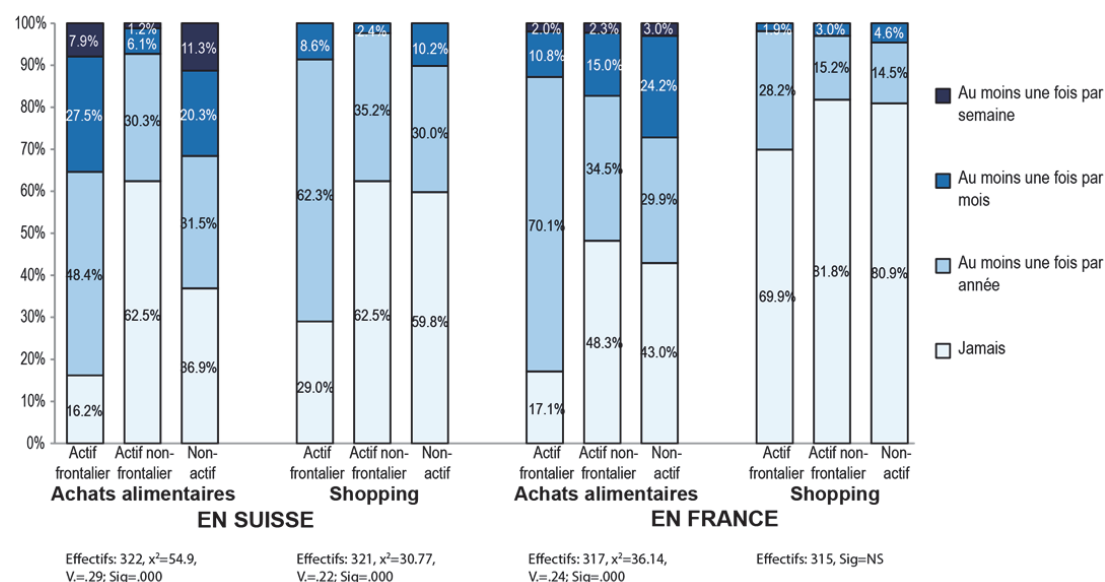
³⁷² Sig. = .07.

Tableau 55 : Régressions linéaires : Pratiques d'achats transfrontalières des Français et des Allemands, effets des variables sociodémographiques

	Français				Allemands			
	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		-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	

Les habitudes de consommation des Allemands sont différentes : d'une part, ils ne disposent pas de la possibilité de traverser une frontière pour trouver des prix plus bas dans un autre pays. Toutefois, la pression sur les non-frontaliers est moins importante, en raison du plus petit écart entre les salaires locaux et suisses et la part moins grande de frontaliers. D'autre part, l'offre en Allemagne est à même de garder les consommateurs allemands sur son sol. Les flux de consommateurs en direction des deux pays voisins sont plus faibles comme nous l'avons vu auparavant.

Figure 54 : Achats en Suisse et en France des Allemands, selon le statut de frontalier



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%). Ceci permet aux personnes n'ayant pas de revenu suisse (et aux autres d'ailleurs) d'avoir accès à une offre différente (par ex. : vins, spécialités françaises, etc.) de celle disponible dans les magasins allemands ou à des produits de meilleure qualité à des prix

abordables, du moins beaucoup plus qu'en Suisse. Dans une région non-frontalière, cette possibilité intéressante serait probablement davantage réservée aux personnes disposant de moyens financiers plus importants. La frontière rend 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. Ceci se retrouve pour le shopping et les autres achats : ils sont davantage à se rendre dans les magasins français au moins une fois dans l'année. En un sens, la pratique de la Suisse au quotidien contribue également à augmenter les pratiques effectuées dans le troisième pays, même si elles sont 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. Tout au plus se distinguent les pratiques un peu plus grandes des non-actifs par rapport aux actifs frontaliers et non-frontaliers.

En direction de la Suisse, en revanche, les pratiques des frontaliers allemands sont plus importantes (7.9% y consomment au moins une fois par semaine et 27.5% au moins une fois par mois) que celles des actifs non-frontaliers (respectivement 1.2% et 6.1%), mais pas nécessairement plus que les non-actifs. Ces derniers sont même proportionnellement plus à fréquenter les commerces helvétiques toutes les semaines. À propos du shopping, les non-actifs sont également plus à se rendre au moins une fois par mois en Suisse que les frontaliers. Les frontaliers allemands se distinguent ainsi par des faibles pratiques d'achats en Suisse, autour de lieu de travail. Celles-ci sont bien plus faibles que celles des frontaliers français en Suisse³⁷³.

Qu'en est-il de l'effet des facteurs sociodémographiques sur l'intensité des pratiques d'achats en Suisse ? Il apparaît que celles-ci sont avant tout déterminées par des questions de revenus. Les plus riches ayant davantage de chances de consommer en Suisse, les plus pauvres le moins³⁷⁴. L'effet des frontaliers est en revanche limité : seuls les actifs non-frontaliers se distinguent par des pratiques clairement plus faibles que les deux autres groupes. Pour les Allemands, contrairement aux Français, être frontalier n'implique pas nécessairement des pratiques d'achats intenses en Suisse.

4.1.2 Loisirs

Le deuxième temps de l'analyse concerne les déterminants individuels des loisirs transfrontaliers. Dans la mesure où les Allemands ne se rendent que peu en France durant leurs loisirs, les tendances indiquées par les variables sociodémographiques ou le statut de frontalier sont limitées. D'une manière générale, travailler en Suisse influe positivement sur la probabilité de pratiquer des loisirs en France ou d'y acheter 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 se voit être très peu influencée par les caractéristiques sociodémographiques. À travers deux régressions linéaires, il apparaît que si les actifs non-frontaliers ont tendance à moins se rendre en France, cet effet tend à disparaître lorsque les autres variables sociodémographiques sont prises en compte. À ce sujet, les 25-44 ans se rendent moins fréquemment en France, au contraire des mieux formés³⁷⁵. Il est fort probable que l'offre française

³⁷³ Néanmoins, toutes fréquences confondues, les frontaliers sont plus que les non-frontaliers à se rendre dans les magasins suisses : 84% s'y rendent au moins une fois par année pour des achats alimentaires, 71% pour du shopping et 63% pour d'autres achats.

³⁷⁴ Sig.=.06.

³⁷⁵ Sig.=.06.

et la manière dont elle est perçue, ainsi que les différences linguistiques³⁷⁶ contribuent davantage 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 les non-actifs (35.1%, dont 11.1% qui se rendent au moins une fois par semaine pour ce type d'activité), contre 18.3% des actifs non-frontaliers. Les activités sportives dans des infrastructures sont plutôt pratiquées par les frontaliers, même si elles restent très occasionnelles : 44.8% de ces derniers visitent les piscines, les salles de sport ou les autres infrastructures de loisirs helvétiques au moins une fois par année, contre seulement 15-16% 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 régulièrement³⁷⁷.

Les différences les plus importantes concernent la fréquentation de bars et 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, surtout les actifs travaillant en Allemagne : ils sont moins de 1% à s'y rendre régulièrement. En effet, 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 année à une activité culturelle en Suisse, contre un peu moins de 70% des non-frontaliers. Notons pour terminer qu'à propos de la participation à des cours divers en Suisse, les non-actifs sont très légèrement plus à en suivre de manière régulière que les frontaliers ; les actifs non-frontaliers n'en fréquentent quasiment jamais.

Parmi les Allemands, 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 considérées comme significatives lorsque les autres variables sociodémographiques sont prises en compte. Seul le revenu a néanmoins un léger effet : les personnes avec de bas revenus profitent moins des opportunités helvétiques que les autres³⁷⁸. En effet, comme mentionné à plusieurs reprises, les prix sont largement plus élevés en Suisse et sont à même d'empêcher la pratique de loisirs pour les personnes avec des revenus plus faibles. Les loisirs gratuits comme les loisirs de plein air ou certaines activités culturelles sont moins soumis à ce type de logiques économiques.

³⁷⁶ cf. chapitre « L'épaisseur sociale de la frontière ».

³⁷⁷ Activités de plein air en Suisse : $V.=26$, $\text{Sig}=.00$; Activités sportives (dans des infrastructures) : $V.=22$, $\text{Sig}=.000$; Cours en Suisse : $V.=.21$, $\text{Sig}=.000$.

³⁷⁸ $\text{Sig}=.08$.

Figure 55 : Activités culturelles et sorties (restaurants, bars,...) des Allemands et des Français en Suisse, selon le statut de frontalier

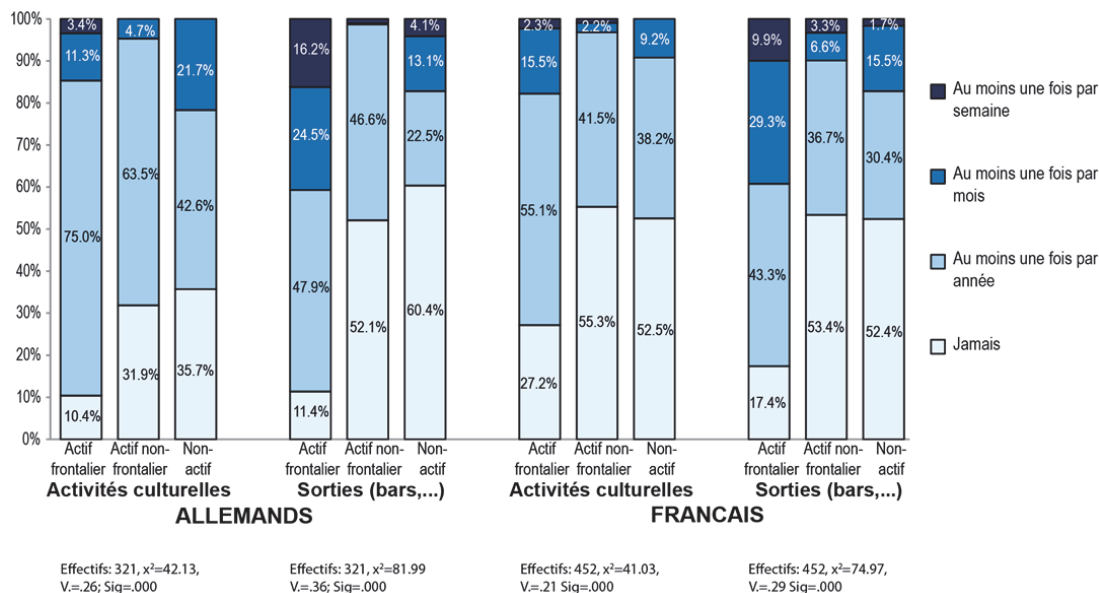


Tableau 56 : Régressions linéaires : Pratiques de loisirs transfrontalières des Français et des Allemands, effets des variables sociodémographiques

	Français				Allemands			
	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,	

À propos des pratiques de loisirs des Français en Allemagne, le statut de frontalier n'indique pas de différences statistiques. En effet, 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 restaurants sont intéressantes, puisqu'elles sont inverses de celles qui sont observées en direction de la Suisse. 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 pour être bon marché et de qualité. Il s'agit d'ailleurs du seul type de loisirs où les non-frontaliers privilégient l'Allemagne au détriment de la Suisse. Les logiques observées à propos des achats en Allemagne sont ici similaires. Aller en Allemagne permet aux non-frontaliers de se rendre plus

fréquemment au restaurant que s'ils le faisaient uniquement en France en raison de leurs capacités financières, et ainsi d'ajouter un peu de diversité à prix raisonnables dans leurs sorties. Malgré ce résultat, la faiblesse des pratiques vers l'Allemagne ne permettent pas de distinguer d'effet des variables sociodémographiques, le modèle utilisé étant non-significatif. Il semblerait que l'âge ait néanmoins un rôle : les plus jeunes se rendraient moins fréquemment en Allemagne pour leurs loisirs que les autres³⁷⁹.

Quant aux loisirs en Suisse, les pratiques des frontaliers français sont aussi largement plus importantes. Les pratiques transfrontalières des frontaliers en matière de sport en infrastructures sont plutôt régulières : 20% des frontaliers se rendent au moins une fois par mois en Suisse pour ces raisons contre 12.7% des non-actifs 9% des actifs non-frontaliers³⁸⁰. 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 50-55%. La question de la langue est ici centrale, puisque dans les musées, expositions ou représentations théâtrales par exemple la langue occupe une place importante. Les Français qui ne maîtrisent pas l'allemand ou le suisse-allemand ne peuvent pas en profiter de la même manière. Cet effet limitant de la langue se retrouve concernant le cinéma, auquel s'ajoute l'aspect économique, puisqu'un billet de cinéma est bien plus cher en Suisse. Ainsi, 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 : ceci 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 bars suisses. Parmi les non-frontaliers, la fréquence est largement plus faible, et plus de la moitié d'entre eux ne sort 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 avaient 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. Ainsi, il apparaît que les frontaliers ont tendance à se rendre plus en Suisse que les autres (surtout que les actifs non-frontaliers), de même que 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 a une forte influence sur les pratiques transfrontalières de loisirs et d'achats, tout comme les capacités financières, qui amènent à privilégier ou éviter certains pays. Mais de nombreux autres facteurs, relatifs aux préférences individuelles, aux caractéristiques des territoires (comme nous l'avons vu dans la partie précédente) et aux aptitudes à la mobilité entrent également en jeu. Tous les frontaliers ne pratiquent pas de loisirs ou ne font pas des achats près de leur lieu de travail et au contraire, de nombreux non-frontaliers profitent intensément de l'espace transfrontalier qui s'ouvre à eux. Le chapitre « Modes de vie et potentiel de mobilité : Les frontières au quotidien ? » reviendra sur ces découplages entre les différentes dimensions de la vie quotidienne et sur les aptitudes à la mobilité.

³⁷⁹ Ce résultat se voit confirmé par une analyse bivariée.

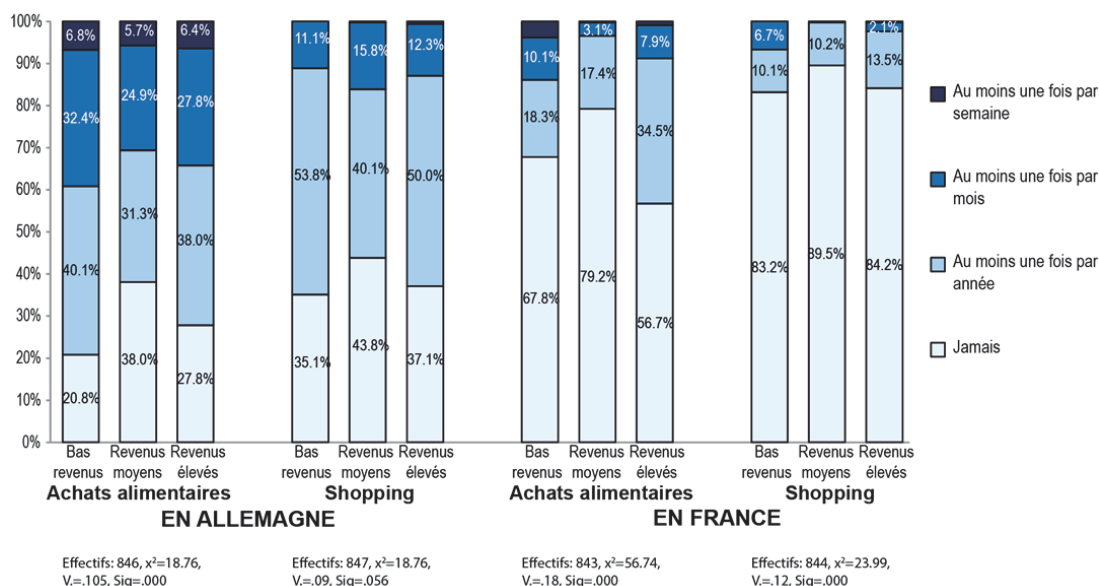
³⁸⁰ Activités de plein air en Suisse : $V.=.172$, $Sig.=.000$; Activités sportives (dans des infrastructures) : $V.=.19$, $Sig.=.000$; Cinéma : $V.=.17$, $Sig.=.000$.

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 de loin pas uniquement. Pour adopter une perspective sensiblement comparable, nous nous sommes penchés sur l'effet du revenu sur les loisirs et les achats transfrontaliers des Suisses, avant d'intégrer d'autres variables sociodémographiques.

L'Allemagne, comme nous l'avons déjà mentionné à plusieurs reprises, propose des prix attractifs. Les Suisses avec les revenus les plus bas s'y rendent fréquemment (39% au moins une fois par mois) pour des produits alimentaires, mais les différences avec les autres groupes sont limitées. Ceux avec les plus hauts revenus s'y rendent quasiment dans les mêmes proportions. Il est étonnant que les différences ne soient pas plus marquées en raison du soulagement financier pour les bourses les plus serrées de pouvoir faire leurs courses en Allemagne ; toutefois, nous n'avons pas d'indications supplémentaires sur les montants dépensés ni sur la part des achats transfrontaliers dans le budget des ménages. Nous pouvons toutefois faire l'hypothèse que ces achats sont plutôt importants dans le quotidien des ménages avec de bas revenus (du moins 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-Brigau ou à Lörrach soulignent bien que la motivation économique seule ne permet pas d'expliquer les pratiques transfrontalières.

Figure 56 : Achats alimentaires et shopping en Allemagne et en France des Suisses, selon le revenu



À propos des pratiques en France, les Suisses avec de 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. D'une manière générale, vers la France et l'Allemagne, les personnes avec des revenus moyens apparaissent peu attirées par les opportunités transfrontalières.

La question de l'accessibilité peut avoir une influence sur le recours aux opportunités transfrontalières de la part des moins aisés. En effet, faire des courses importantes (en quantité) demande, si ce n'est une voiture, des moyens de transport efficaces pour les transporter. Cependant, les centres d'achats en France et en Allemagne sont souvent mal desservis par les transports publics, limitant l'accès des non-motorisés. Les personnes avec de faibles revenus sont 36% à ne pas avoir de voiture dans leur ménage, contre 26% de celles avec des revenus moyens et 20% avec des revenus élevés. Ainsi, les opportunités transfrontalières pourraient profiter davantage aux personnes avec des moyens financiers limités si elles étaient mieux reliées aux lignes de transports publics.

En tenant compte du revenu et des autres variables sociodémographiques simultanément, il apparaît que le revenu n'a pas d'effet significatif sur la fréquence d'achats en Allemagne: comme nous l'avons vu à travers les analyses bivariées, à la fois les moins et les plus aisés s'y rendent fréquemment. Les jeunes³⁸¹, les hommes et les familles monoparentales ont tendance à consommer davantage outre-Rhin ; les personnes seules, au contraire moins. En France, l'effet du revenu est plus apparent, les personnes avec de bas salaires s'y rendent plus fréquemment, celles avec de hauts revenus moins souvent³⁸². Les couples sans enfants et les personnes sans formation post-obligatoire s'y rendent également davantage.

Tableau 57 : 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 (coefficient standardisé)	B	Bêta (coefficient standardisé)	B	Bêta (coefficient standardisé)	B	Bêta (coefficient 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,	

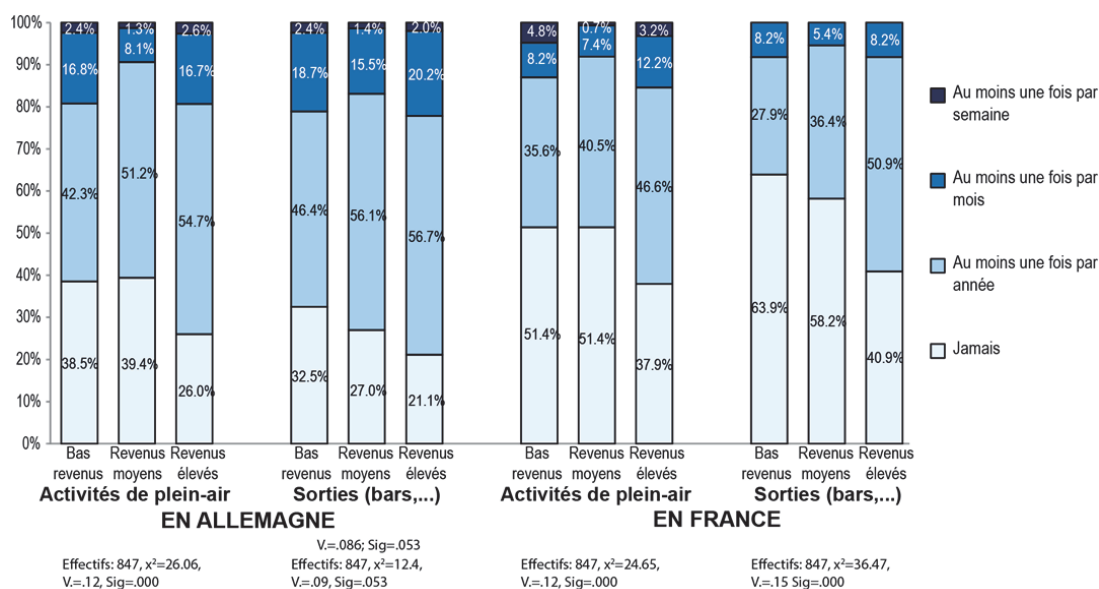
Concernant les loisirs, tant en direction de l'Allemagne que de la France, les mêmes tendances s'observent. Les personnes avec des revenus limités et celles avec les revenus les plus élevés se rendent davantage hors des frontières nationales pour des activités de plein air ou pour se rendre dans des restaurants (ou des bars), les deux activités les plus pratiquées à l'échelle transfrontalière. Par exemple, 21.1% des personnes avec de bas revenus se rendent au moins une fois par mois dans des établissements publics allemands, 16.9% des revenus moyens et 22.2% des revenus élevés. Bien que les différences apparaissent limitées concernant les pratiques régulières, il faut relever que les plus aisés sont proportionnellement plus à se rendre au moins une fois par année dans les bars et restaurants ou à entreprendre des activités de plein air en France ou Allemagne. Des tendances similaires ont été observées parmi les Français et les Allemands. Avoir de hauts revenus peut pousser les individus à chercher les opportunités intéressantes là où elles se trouvent pour trouver les produits ou les activités avec la meilleure qualité ou la plus grande diversité. Alors que pour les personnes avec des budgets restreints,

³⁸¹ Sig.=.07.

³⁸² Sig.=.09.

traverser la frontière est probablement un moyen 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 se rendent davantage en Allemagne pour aller au restaurant, où les prix sont plus bas qu'en France.

Figure 57 : Activités de plein air et sorties (restaurants, bars,...) en Allemagne et en France des Suisses, selon le revenu



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. Traverser la frontière peut permettre 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. Concernant les autres variables sociodémographiques, il apparaît que les hommes et les familles monoparentales - comme à propos des achats - ont tendance à davantage traverser la frontière en direction de l'Allemagne. En direction de la France, les plus âgés et les personnes sans formation, comme pour les achats dans ce pays, sont plus actifs.

Cet attrait pour la France des résidents suisses sans formation et/ou avec des capacités financières limitées s'observent également dans leurs dispositions à se faire soigner ou à déménager en France. Les raisons sous-jacentes à cette tendance sont peu claires : elles pourraient renvoyer à la provenance des individus. Les étrangers (surreprésentés parmi les personnes sans formation post-obligatoire) sont plus nombreux à faire leurs courses et leurs loisirs en France. Selon Claude, les résidents suisses d'origine latine, Espagnols ou Portugais, viendraient davantage faire leurs courses dans les magasins français.

Mais les Suisses-suisse, mais les courses, quand je vais dans les magasins, je trouve moi, quand je parle au boulot, avec mes collègues, le Suisse-suisse, il fait quasiment jamais ses courses en France. Il va de temps en temps en Allemagne. ça oui, à Aldi, Lidl, mais en France, quasiment pas. Mais par contre, on a des Italo-suisse, des Hispano-suisse ou des Portugalo-suisse, eux ils sont.. les magasins tournent pour eux. Le Carrefour par exemple, samedi, c'est les Suisses... ils achètent du poisson, de la viande, ils achètent du frais, ce qui est cher à Bâle. Ils achètent ici. Et les Chinois aussi. (Claude, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalier)

Sans pouvoir vérifier ces propos, puisque d'une part les étrangers vont également davantage en Allemagne³⁸³ et d'autre part la variable utilisée ne donne pas d'informations sur les origines des

³⁸³ Mesuré à l'aide d'une analyse bivariée.

individus, mais seulement sur leur nationalité, il est possible que les produits ou la mentalité davantage latine sur le territoire français soient attractifs pour une partie des résidents de la région bâloise. La culture et les ambiances, différentes en France, peuvent selon les individus ou les activités, représenter une source de motivation ou un frein aux pratiques, comme l'ont démontré des chercheurs néerlandais à travers le concept d'« unfamiliarity » (Spierings et van der Velde 2013a).

5 CONCLUSION

Pour terminer cette partie sur les pratiques transfrontalières, nous souhaitons revenir sur cinq points qui semblent clés dans la compréhension de ces mobilités.

Premièrement, les données existantes sont lacunaires pour aborder les modes de vie dans les régions transfrontalières, d'autant plus que, comme nous l'avons vu, les enquêtes classiques de mobilité ne permettent pas de mesurer les pratiques transfrontalières avec précision. En effet, malgré leur importance (financière, temporelle ou symbolique) pour certains individus, ces pratiques sont dans l'ensemble trop peu fréquentes (hebdomadaires, bimensuelles, voire mensuelles) et irrégulières pour être abordées de manière adaptée par ces enquêtes. À ceci s'ajoutent des biais spécifiques à l'utilisation de données produites dans différents contextes, à différents moments et à différentes fins, qui sont des problèmes typiques de l'observation territoriale dans les régions transfrontalières. Ces constatations soulignent la nécessité de disposer de données spécifiques sur ces régions.

Deuxièmement, les pratiques transfrontalières d'achats – ou tourisme d'achat – sont importantes dans la région, de même que les pratiques transfrontalières de loisirs. Les activités de plein air, la fréquentation de bars ou restaurants, et les achats de produits alimentaires sont les pratiques transfrontalières les plus fréquentes dans l'agglomération trinationale de Bâle : par exemple, 68% des Français, 37% des Suisses et 35% des Allemands consomment hors de leurs frontières nationales à des fréquences variables. Au sujet des différences entre les habitants des trois parties, 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, quant à eux, participent le plus à la vie de l'agglomération transfrontalière à travers des activités de loisirs et des achats intenses dans les pays voisins. À travers ces résultats se lit également l'attractivité différenciée des territoires. L'Allemagne est très attractive pour ses bas prix en matière de consommation voire pour certains loisirs. En revanche, la Suisse, plus chère, attire les habitants des parties allemande et française, pour son offre de biens particuliers, mais surtout pour son offre métropolitaine en termes d'opportunités culturelles, de sorties, de shopping ou plus largement 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.) ont une forte influence sur les pratiques transfrontalières : elles sont à même d'engendrer des pratiques et d'attirer les consommateurs lorsque la plus-value (pas uniquement économique) est considérée comme suffisamment grande, mais aussi de les retenir sur le territoire nationale ou de les repousser. D'une manière générale, les conditions macroéconomiques des territoires (coût de la vie, niveau de revenus, législations, etc.) - ou plus précisément des pays - ont une importance fondamentale sur les relations transfrontalières, de même que des éléments plus sensibles, comme les coutumes, les préférences, les attitudes, renvoyant au pays de résidence, mais qui n'ont pas pu être modélisés dans nos analyses. L'intensité des pratiques transfrontalières et les destinations de celles-ci sont largement déterminées par le pays de résidence. Les caractéristiques territoriales locales ont certes une influence mais plus limitée. 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. En effet, les Suisses non motorisés accèdent plus difficilement à l'offre de biens et 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 davantage organisé 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) (Dmitrovic et Vida 2007) : les modes de consommation ou l'attitude vis-à-vis de la frontière, non mesurés ici, ont 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 davantage en contact avec les travailleurs locaux et l'offre locale, ce qui contribue à augmenter leurs pratiques en Suisse. Ainsi, leurs pratiques 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. Néanmoins, il faut relever 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. Les frontaliers allemands notamment ont des pratiques transfrontalières relativement faibles, malgré le fait qu'ils passent une grande partie de leur temps en Suisse et qu'ils disposent d'un pouvoir d'achat important.

Cinquièmement, les capacités financières de chacun, en partie liées à la question des frontaliers, mais aussi les 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 répulsif pour eux. D'autre part, ces derniers 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 se rendent en Allemagne pour s'en sortir financièrement. Le prix des biens et services en Allemagne (surtout) et en France engendre 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 (par ex. de la viande) et en pratiquant des loisirs particuliers, ou plus largement d'avoir accès à une offre plus diversifiée, unique, à la mode, etc. En outre, si les personnes avec les revenus les plus hauts ne sont pas celles qui traversent les frontières le plus régulièrement, elles ont des pratiques transfrontalières très diverses et vers des destinations variées. Ainsi, des personnes de tout niveau socioéconomique sont amenées à traverser les frontières, mais avec des (pays de) destinations ou des objectifs sensiblement différents. Ces constatations soulignent le fait que le revenu et les prix ne sont pas les seuls facteurs déterminants des mobilités transfrontalières ni les plus importants. Pour aller plus loin sur ces questions, il serait nécessaire d'avoir plus de données sur les montants des achats effectués de l'autre côté de la frontière et sur la part qu'ils représentent dans le budget des ménages.

Finalement, d'autres facteurs individuels ont une influence sur les pratiques transfrontalières comme les questions de langue - les Allemands sont plus actifs que les Français en Suisse pour les loisirs culturels et les sorties (restaurants, bars) où la langue a une importance plus grande-, l'indifférence envers les opportunités transfrontalières ou encore les attitudes de consommation ethnocentriste et de soutien à l'économie locale : ces éléments sont traités dans le chapitre suivant. De même, l'importance des aptitudes individuelles à la mobilité dans les pratiques transfrontalières, que nous aborderons à travers le concept de motilité, sera au cœur du chapitre « Modes de vie et potentiel de mobilité : les frontières au quotidien ? ».

L'ÉPAISSEUR SOCIALE DE LA FRONTIÈRE



1 INTRODUCTION

La fonction de barrière physique de la frontière 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 ceci 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 transports 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 connaissances des pays voisins, de leurs institutions, de leurs habitants, ou encore par indifférence vis-à-vis des autres parties de l'agglomération ou 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. En effet, 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 compte : entreprendre des activités d'un côté ou de l'autre de la frontière, notamment la consommation, a des conséquences sur le territoire local, ce qu'une partie des habitants préfère éviter.

En préambule à ce chapitre, nous traiterons de la question de la perception de la frontière dans la région bâloise. Celle-ci 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. Ainsi, cette partie traitera des questions d'identité transfrontalière, fortement liées à celles de la langue dans la conception des individus.

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 dernier 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 est 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. Ainsi, les définitions de la mobilité (Cresswell 2006; Kaufmann 2008) intégrant à la fois ses aspects spatiaux et sociaux prennent tout leur sens lorsque l'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. Les lignes suivantes

approfondissent ces différents rapports à la frontière, au-delà des motifs économiques ou fonctionnels, discutés dans le chapitre précédent.

Anja explique par exemple que dans son quotidien, la frontière, et ce qu'il y a au-delà, sont peu présents dans sa conception du territoire local, car 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 sont néanmoins rattachés à l'« extra-ordinaire », la vie ordinaire prenant plutôt place à Bâle, bien qu'elle habite très près de la frontière allemande.

Eigentlich erstaunlich wenig. Natürlich, früher habe ich sie fast noch mehr wahrgenommen, wenn man dann auch die andere Währung haben musste und wenn man mit dem Velo herumgefahren ist. Obwohl, ich sehe eigentlich die Grenze immer, von St-Louis, aber ich habe nicht das Gefühl, das ist etwas was einen hindert. Man geht öfters mal nach Lörrach, aber der Alltag selber, so unter der Woche, ist eigentlich schon sehr auf Basel konzentriert, dass man die Grenze eigentlich mehr so, man nimmt sie natürlich dann wahr wenn man über die Grenze geht, es ist sofort, also gerade bei St-Louis, 10 Meter nach der Grenze ist es anders, also das nimmt man schon wahr. [...] Ich glaube im Alltag selbst sind sie eigentlich gar nicht so präsent, weil halt Grenzüberschreitungen weniger stattfinden. (Anja, 32 ans, Bâle)

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 connaissances ou par habitude. Julia explique ci-dessous 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.

Es ist lustig, in den Ferien hatten wir's gerade davon, ich weiss gar nicht wie das Gespräch aufkam, aber für mich existieren diese Grenzen, sie existieren für mich leider auch im Kopf auch ziemlich. Ich bin gerade bis Anfang dieser Woche mit dem Auto meines Vaters in den Ferien gewesen. Ich habe das danach geputzt und geschaut, wo gibt es Autowaschanlagen in Basel und bin natürlich nicht auf die Idee gekommen, in Weil zu schauen. Und zum Glück auf Google Maps hat es dann eine angezeigt, die 3 Minuten weg ist von mir, sonst wäre ich zum Dreispitz gefahren, die andere Seite der Stadt. Ich bin zuerst gar nicht auf die Idee gekommen, zu schauen, dass es eigentlich gerade neben meinem Quartier ein Industriequartier gibt, Gewerbequartier, wo es sicher Waschanlagen gibt. (Julia, 31 ans, Bâle)

Pour Julia, le réflexe de regarder tout d'abord ou exclusivement au niveau national souligne la force des barrières mentales que la frontière induit. Dans le questionnaire, une enquêtée a noté que grâce à cette recherche, elle s'est « rappelé » qu'elle vivait dans un environnement transfrontalier et qu'il était temps qu'elle y entreprenne une excursion. 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 la prise en compte des opportunités à l'échelle de toute l'agglomération, et non pas uniquement de la partie où les individus résident, se construit à travers leurs expériences de la frontière et leur socialisation aux territoires situés au-delà³⁸⁴. Les personnes qui les traversent le plus souvent, comme les frontaliers par exemple, peuvent ne plus les remarquer. 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)

³⁸⁴ Voir section « Exploration et connaissances » dans ce chapitre.

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 24h/24h. 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. Eric, en traversant la frontière, se demande toujours s'il n'a pas du matériel dans son coffre (lié à son entreprise) qu'il ferait mieux de ne pas transporter à travers les frontières. Sandra ressent quelque chose d'étrange, chaque fois qu'elle passe devant les douaniers, de même que Julien qui espère ne pas se faire contrôler aussi souvent que quand il était plus jeune.

Es kommt drauf an, wo ich drüber gehe (Lachen). Also, es ist noch speziell, finde ich, die Grenze mit den bewachten Zollhäuschen, finde ich immer etwas komisch. Es ist so, es wird einem dann eben doch bewusst gemacht, dass es eine Grenze ist und nicht irgendwo so. Also ich habe nie etwas zu fürchten, aber es ist trotzdem, ich finde immer, es ist gut wenn man dann drüben ist. Aber drüben ist es dann nicht anders. Es ist mehr eine Kopfsache, wenn die Zöllner dann noch dort stehen, die sich ganz wichtig fühlen. (Sandra, 36 ans, Bâle)

Si l'objet frontière a perdu de sa fonction et de son empreinte symbolique, les pays qu'elles séparent continuent à être perçus comme un « ailleurs ». Les styles d'architecture apparaissent aux individus très différents, 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 contiguë sur certaines portions de la frontière (Riehen-Lörrach, Saint-Louis-St-Johann), la zone frontière accueille une série d'infrastructures peu avenantes, implantées aux confins du pays : Eric mentionne par exemple les infrastructures industrielles lourdes implantées du côté français de la frontière. Les quartiers de St-Johann et de Kleinhüningen à Bâle, parmi les plus industriels, sont aussi limitrophes de la frontière.

La langue est très importante 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 davantage la partie française comme l'« étranger » 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.

Es ist natürlich schon, es ist sofort die Sprache, die anders ist. Auch wenn's nur feine Unterschiede sind, zum Beispiel das badische Deutsch. Aber es ist einfach hörbar, sofort. Und dann ist es schon, doch, es ist schon ein Unterschied. Aber auch dort, weiss ich auch nicht, ob es vielleicht mehr eine Kopfsache ist, dass man denkt, jetzt bin ich in Deutschland. Also ich weiss nicht wie ich's wahrnehmen würde, wenn ich einen Blindtest machen würde. (Sandra, 36 ans, Bâle)

Ces différences d'ambiance, plus que l'offre de commerces ou de loisirs à proprement parler, peuvent être attractives. Quentin se rend par exemple 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 donne un sentiment de vacances et de détente. Cette idée n'est de loin pas partagée par tous. Le fait de changer de pays ne représente pas une motivation supplémentaire : leurs pratiques sont davantage ciblées en fonction de l'activité à réaliser.

2.1 LA PERCEPTION DES GROUPES SOCIAUX DE L'AGGLOMÉRATION

Aux différents groupes sociaux (en fonction de leur appartenance nationale, communale, linguistique, de leur statut de frontalier, etc.) présents dans l'agglomération sont apposées des images et des stéréotypes divergents. Dans une recherche menée auprès des étudiants des trois pays, un peu moins de 70% d'entre eux, déclarent qu'ils existent des stéréotypes sur les habitants des pays voisins (ou sur les pays eux-mêmes) (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 formant ces « images ». Entre la France et l'Allemagne, l'histoire particulière de la région liée aux guerres reste une forte source de 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 l'agglomération. Il s'agit souvent de s'adapter et de tenir compte des différences des uns et des autres.

Les Allemands, ils ont un peu le sentiment de supériorité par rapport à beaucoup de choses. Et les Français, ils sont toujours dans l'autocritique et se descendent tout le temps, se critiquent eux-mêmes. Et ces trois mentalités ne sont pas pareilles, l'exactitude, la droiture suisse devient parfois carrément invivable, car cela devient maniaque. Le bordel français, ça devient gênant, parce que c'est le souk généralisé, on ne sait plus, pour certaines règles, ce qui marche, ou ce qui ne marche pas. Dans une commune, la poubelle passe tel jour, dans une autre elle passe n'importe comment. Cette régularité en Suisse, on l'envie parfois, mais elle fait aussi peur, parce que c'est enfermant. (Karim, 54 ans, Bartenheim (FR), actif non-frontalier)

Mis à part les questions liées à la mobilité³⁸⁵, le travail frontalier ne semble pas susciter autant de discussions et d'aprioris négatifs que dans d'autres régions transfrontalières suisses telles qu'à Genève, au Tessin ou dans l'Arc jurassien. Parmi les Suisses rencontrés, aucun n'a évoqué d'aspects négatifs quant aux questions de travail. En effet, le travail frontalier est souvent associé à des craintes quant à l'emploi (substitution de la main-d'œuvre locale et pression à la baisse sur les salaires)³⁸⁶. Notre échantillon qualitatif n'ayant pas vocation à être représentatif, ces éléments doivent être pris avec prudence. Cependant, le fait que les personnes rencontrées en Suisse, mais aussi en France n'aient pas ou peu conscience de l'existence d'un discours « anti-frontaliers », est un fort indice que la situation est plus apaisée dans la région bâloise. Sandra, qui travaille à quelques centaines de mètres de la frontière allemande, a plusieurs collègues frontaliers, mais ne les a jamais vus comme des concurrents. Anja évoque une situation où elle a entendu quelqu'un se plaindre des Alsaciens « avec lesquels il serait impossible de travailler », mais reconnaît que dans son univers à elle, de tels propos n'ont pas cours.

Das war grad letzte Woche spannend, wir hatten im Verkehrskunde-Unterricht, da hat eine so über die Elsässer geschimpft: "mit denen kann man nicht zusammenarbeiten, diese Elsässer". Dann hab ich gedacht, Okay, ich sag jetzt mal nichts. Ich habe das nie so, das Elsass nie so negativ wahrgenommen. Wir hatten auch die Gemüsefrau aus dem Elsass, die kam dann mit ihrem Karren zu uns ins Quartier und es war nicht negativ konnotiert. Meine Mama hat dann ab und zu etwas Französisch-Entzug, dann geht man nach Mülhausen. Es ist dann mehr positiv belegt. [...] Also die Elsässer sind jetzt in meinem Alltag nicht so wahnsinnig präsent würde ich sagen. Also nicht so wie diese Frau in dem Kurs "diese Elsässer". [...] Solche Äusserungen macht man in meinem Universum nicht, es ist dann nicht so, dass man mit den Elsässern nicht zusammen arbeiten kann, warum auch immer. (Anja, 32 ans, Bâle)

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. Julia explique aussi que dans certains domaines, ces risques sont plus marqués et sont discutés dans les médias, mais ne sont pas nécessairement propres aux régions frontalières. Eric, entrepreneur, reconnaît également 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.

Auf dem Arbeitsmarkt gibt es sicherlich teilweise Nachteile, weil auch die Grenzgänger, oder, wenn man vor allem an die Franzosen, sprich an die Elsässer denkt, die haben ein ganz anderes Preisniveau. Die haben ein ganz anderes Lohnniveau in Frankreich. Ich mache nur ein Beispiel, die Coiffeurbranche. Wir haben hier in der Nordwestschweiz sehr viele elsässische Coiffeusen - warum? Weil die im Verhältnis etwa das Doppelte verdienen hier wie in Frankreich. Und das ist insofern wieder nicht so gut weil dadurch die Löhne relativ tief sind, trotzdem müssen wir sagen, der Elsässer macht den Job zu diesem Geld, der Deutschschweizer macht das nicht zu dem Geld. Das ist dann etwas, das ist immer wieder ein Kampf, und wenn man das als Nachteil anschauen will ist es sicher ein Nachteil für den Arbeitnehmer - für den Arbeitgeber ist es ein Vorteil. Also jetzt muss man schauen auf welcher Seite man sitzt. Aber ich denke ein Nachteil ist für uns, dass dadurch die Preissensibilität viel grösser ist. (Eric, 53 ans, Reinach (CH))

³⁸⁵ cf. chapitre « Modes de vie et potentiel de mobilité : les frontières au quotidien ? ».

³⁸⁶ cf. chapitre « Théorie et concepts », section « Modes de vie et frontières ».

Les frontaliers français reconnaissent que bien que ces idées négatives sur le travail frontalier existent, elles sont assez peu fréquentes. Il a fallu d'ailleurs un peu insister lors des entretiens pour qu'ils évoquent ces éléments. Le climat de travail apparaît donc 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 allemande³⁸⁷. 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 Suisse³⁸⁸. La même proportion serait même prête à vouloir limiter leur possibilité de s'installer en Suisse. Les principaux reproches qui sont formulés concernent la pression que leur présence exerce sur les emplois et leur contribution à l'augmentation des prix de l'immobilier. Finalement, ils véhiculent également une image d'arrogance. De nombreux autres médias évoquent également cette question en Suisse³⁸⁹. Ainsi, certains habitants rencontrés ont mentionné des différences de mentalités importantes entre les Suisses et les Allemands, surtout ceux venant d'autres régions.

Also quasi die Deutschen aus dem Norden sind nicht die gleichen, wie die aus dem süddeutschen Raum. Ich habe immer das Gefühl, ich weiss nicht, das ist sehr, ich habe das Gefühl, die ganzen Reibereien, die es gibt, quasi das Klischee vom ruppigen Norddeutschen, das trifft vielleicht schon auch eher zu als was ich so beobachte, man hat mit denen aus dem Norden in Anführungszeichen mehr Probleme als mit denen aus dem Süden, das ist natürlich dann wieder individuell bedingt. (Anja, 32 ans, Bâle)

D'après Anja, le « problème » avec les Allemands serait moins fort toutefois qu'il ne l'est à Zurich. En effet, à Bâle, il s'agirait surtout d'Allemands du Sud, plus proches dans leur mentalité. La ville, au carrefour de trois pays, est très fière de son ouverture sur le monde (Sohn 2013). Il n'empêche qu'Aurélie, frontalière française, observe également ces tensions entre Allemands et Suisses qui, selon elle, feraient glisser 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 empiète moins. Alors que beaucoup d'Allemands sont installés ici. Et du coup, les Alsaciens, c'est un avantage, sont mieux considérés. (Aurélie, 29 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

³⁸⁷ Le livre de Marie Maurisse, journaliste, explore la question des stéréotypes « anti-français » en Suisse. Si son enquête concerne immigrés et frontaliers, les deuxièmes y occupent néanmoins une place de choix. *Bienvenue au paradis !* Paris : Stock, 2016.

³⁸⁸ 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.

³⁸⁹ 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.

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-alsaciens et Allemands. À la frontière germano-hollandaise, Strüver (2005) évoque des tensions suscitées par la présence de nombreux Néerlandais dans certaines communes frontalières allemandes à propos des différences dans les modes de vie respectifs des Allemands et Néerlandais et les attentes que les uns et les autres portent sur la manière d'organiser la 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. Sans pouvoir creuser ces aspects plus en détail, il est néanmoins utile de mentionner ces éléments qui sont importantes dans la 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 socio-spatiales pour s'y sentir à l'aise, pour passer d'un espace social à un autre, pour traverser les multiples frontières qui la découpe ou encore pour comprendre et maîtriser les codes qui régissent la vie quotidienne dans les différentes parties de l'agglomération. En effet, 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 à l'aise 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 ne connaît pas ou encore s'adapter facilement forment des compétences socio-spatiales indispensables.

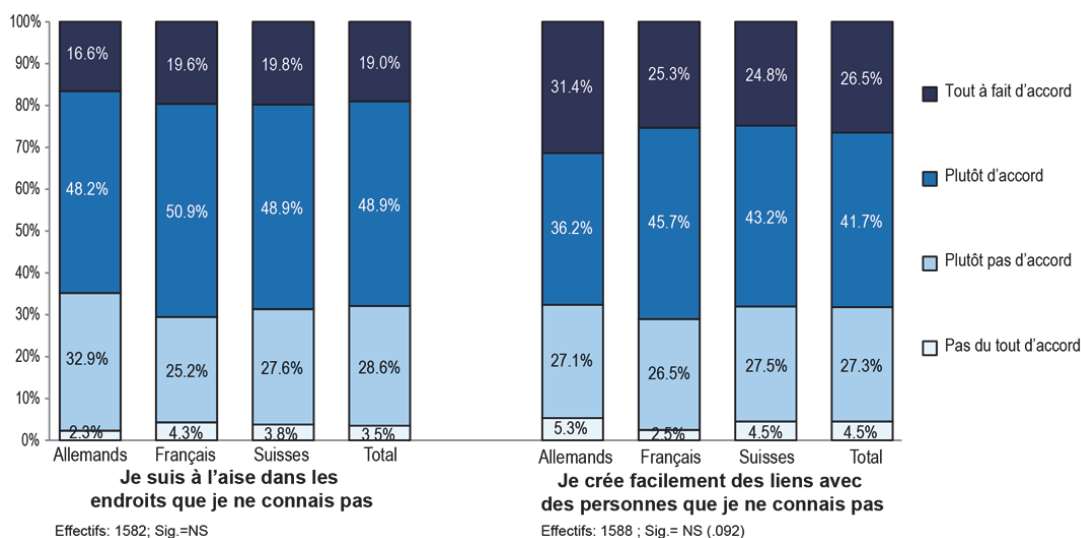
3.1 LES COMPÉTENCES SOCIO-SPATIALES

Ces compétences socio-spatiales sont particulières puisqu'elles ne s'apprennent peu à l'école, mais plutôt par diverses expériences du quotidien ou dépendent du caractère des individus. Ainsi, 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 par exemple, elles renvoient à des éléments très éloignés de la sociologie ou de la géographie.

Pour aborder ces compétences, nous nous sommes basés sur des données qualitatives issues des entretiens qui ont permis d'affiner notre questionnement sur ces aspects et de sélectionner quelques compétences socio-spatiales apparaissant 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, rendant 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 dépendent 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 la population, 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. Les compétences socio-spatiales 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) : en effet, pour ces compétences, plus de 80% de la population ont déclaré les maîtriser. Ceci correspond tout à fait à l'impression donnée par les entretiens : ces compétences sont plus particulières.

Figure 58 : Compétences socio-spatiales : Être à l'aise dans les endroits inconnus et créer facilement des liens avec des personnes inconnues



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, 29 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

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. Aurélie décrit qu'il y a encore quelques années, elle ne se serait pas engagée dans des activités seule : ses expériences professionnelles l'ayant obligée à s'en sortir seule, elle a acquis une certaine maîtrise de ces éléments. Quentin, ci-dessous, 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 situations et que par conséquent il est tout à fait prêt à en affronter de nouvelles.

Non, ça ne me stresserait pas trop. J'ai déjà fait certains déplacements pour mon ancien boulot. [...] En général, ça devrait aller, je me sens plutôt à l'aise. [À propos des contacts avec les personnes que je ne connais pas ?] Non, ça va aussi. Après ça dépend toujours, si certains groupes sont déjà créés à la base. Si tu es l'outsider, c'est plus difficile de s'intégrer à un groupe déjà existant. Mais sinon en général, ça ne me dérange pas du tout. (Quentin, 30 ans, Sierentz (FR), frontalière)

D'un point de vue quantitatif³⁹⁰, on observe un lien très clair entre l'âge et le fait de se sentir à l'aise dans les espaces inconnus et pour 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

³⁹⁰ L'influence des facteurs décrits ici a été mesurée à travers une série de modèles de régressions linéaires, intégrant des variables sociodémographiques, et des variables relatives à l'expérience, à la maîtrise des langues, etc. (voir ci-dessous).

signalisations fonctionnant de manière similaire entre les villes, malgré quelques petites différences. Avoir une première expérience de l'un de ces systèmes permet de s'en sortir plus facilement par la suite. À travers ces constats, on lit que ces compétences et le capital spatial ou la motilité évoluent dans le temps, à l'image des autres types de capitaux (Kaufmann, Bergman, et Joye 2004). 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 basket bâlois et ancien arbitre international, fonctions grâce auxquelles il a eu l'occasion de se rendre dans de nombreux endroits. Ainsi, il se déclare très à l'aise socialement et spatialement. L'acquisition des compétences, entre autres celles de mobilité, est un processus qui dure toute la vie (O. B. Jensen 2006; Kaufmann, Viry, et Widmer 2010).

Cette aisance qui se construit avec l'âge et à travers les expériences ne semble pas durer éternellement. En effet, les personnes âgées se sentent moins à l'aise dans les endroits qu'ils ne connaissent pas³⁹¹ ; 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. Ceci fait écho à ce que nous avons montré précédemment concernant la volonté ou le besoin de planifier : en effet, tant les jeunes que les plus âgés ont tendance à planifier davantage en avance, 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.

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 ont aussi un fort effet sur ce type de compétences. Vincent-Geslin et Ravalet (2015a) montrent comment les expériences de grande mobilité, à l'instar des déménagements effectués dans l'enfance, peuvent avoir une influence sur les « cultures de mobilité personnelles » et la manière dont les individus appréhendent leur (grande) mobilité actuelle. En effet, ces déménagements, plus ou moins fréquents, demandent de gérer les déchirements lors du départ, mais aussi de pouvoir s'adapter facilement à son nouvel environnement, créer de nouveaux liens rapidement et conserver les anciens, ce qui constitue des compétences-clés de la mobilité. Vincent-Geslin et Ravalet (2015a) précisent néanmoins qu'il n'y a pas de déterminisme entre la socialisation primaire à la grande mobilité et les mobilités actuelles des individus : il est possible de s'y socialiser de manière secondaire, tout comme il est possible que les expériences passées contribuent plutôt au rejet de ces mobilités.

Un autre corpus de recherche se penche sur les compétences acquises lors des voyages ou des séjours à l'étranger. Analysant tout d'abord les blogs de voyageurs puis se basant sur une enquête quantitative auprès de « backpackers », Pearce et Forster (2007) cherchent à évaluer les compétences qu'ils acquièrent lors de leurs voyages. Les compétences auxquelles ces voyages contribuent sont 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 dans notre recherche. King et Ruiz-Gelices (2003) se sont intéressés à des étudiants anglais partis un an à l'étranger dans le cadre de leurs études : ils soulignent ainsi les parcours différents de ces derniers, par rapport à ceux qui sont restés sur place, en raison des compétences acquises et des expériences qu'ils ont traversées. Les étudiants mettent eux-mêmes en évidence le fait que les compétences développées lors de séjours académiques sont davantage utiles pour gagner en maturité et pour leur développement personnel, que pour les compétences linguistiques, leur apprentissage académique ou leur travail (King et Ruiz-Gelices 2003). Il s'agit de compétences fondamentales pour la vie de tous les jours et par extension, pour

³⁹¹ Sig.=.07.

la mobilité sociale et spatiale. 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, de « 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 (King et Ruiz-Gelices 2003). Choisir d'aller étudier à l'étranger fait partie de ces choix qui ont un rôle crucial dans la construction de l'individu, mais aussi, et peut-être surtout, concernant son employabilité sur le marché du travail. On peut toutefois se demander si, dans une métropole comme celle de Bâle, située au carrefour de trois pays et de deux espaces linguistiques, où ses habitants sont nécessairement en contact avec des personnes d'horizons différentes, si 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 avec le fait de se sentir à l'aise dans les endroits inconnus. Par contre, ces variables ne contribuent pas à l'explication de la faculté à créer des liens rapidement³⁹². Dans l'enquête qualitative, plusieurs enquêtés ont mis en avant leurs expériences de voyages ou de déplacements pour expliquer leur relative aisance dans des endroits inconnus.

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. En effet, il apparaît 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 lui semble 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.

Ja, wahrscheinlich wäre es so eine Mischung zwischen Neugier und Stress. Ich war jetzt grad in Norwegen und es ist schon noch speziell wenn man die Sprache nicht versteht, also eben, so Wegweiser-Zeug. Schwedisch ging noch, oder Finnisch, Nein, Finnland vor allem, das habe ich schon gemerkt, das war das erste Mal, dass ich das so gemerkt habe. Eben wenn ich die Strassenschilder oder Strassennamen lesen kann, dann kann ich mich orientieren, das ist etwas, dass ich ziemlich kann. Dann weiss ich irgendwie wie und was, aber wenn man das nicht lesen kann, das ist schon ein spezielles Gefühl. Also wenn es jetzt Russisch ist oder Chinesisch, dann ist man wirklich einfach auf Hilfe angewiesen. Du kannst selber nicht mehr alles im Griff haben. Das kann stressen. (Sandra, 36 ans, Bâle)

Dans les modèles de régressions linéaires, la maîtrise des langues a une réelle influence tant sur la capacité à se sentir à l'aise dans des endroits inconnus qu'avec des personnes inconnues. Concernant la première de ces deux compétences, la maîtrise de l'anglais peut par exemple donner un avantage comparatif indéniable pour s'en sortir plus facilement dans de nombreux endroits du monde. Concernant le lien entre l'aisance et 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 à travers leur vie quotidienne et leurs expériences dans la communauté linguistique voisine. En effet, 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 : savoir une ou plusieurs langues étrangères implique d'avoir été, à un moment ou un autre, confronté à des situations, où l'on doit s'en sortir sans avoir toute 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. Julien, par exemple, qui ne parle pas bien allemand, réussit néanmoins à se faire comprendre en utilisant parfois la gestuelle.

Alors, si vraiment je ne comprenais pas. Oui ça me stresserait. 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

³⁹² De même, avoir changé dans les cinq dernières années de commune de domicile n'a pas d'influence sur l'une ou l'autre de ces compétences : il est probable que les déménagements dans l'enfance aient une influence plus grande sur les compétences socio-spatiales des individus que celles qui se déroulent durant l'âge adulte.

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)

Ainsi, tous ces éléments liés à la communication - mais aussi à la manière d'être avec les autres - peuvent participer au fait de se sentir plus à l'aise dans ces situations, sans oublier toutes les connaissances culturelles qui accompagnent l'apprentissage d'une langue. À ce sujet, il serait intéressant de savoir dans quelle mesure les compétences linguistiques contribuent aux compétences socio-spatiales dans des contextes unilingues.

Même si nous les avons abordés de manière conjointe jusqu'à présent, le fait d'être à l'aise dans les endroits nouveaux et de pouvoir créer des liens facilement se distinguent sur certains points. En effet, la deuxième 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 s'entraîner en partant à l'étranger par exemple, être à l'aise avec les gens apparaît comme une compétence davantage innée, pour laquelle une évolution radicale est plus difficile. 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. En effet, 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. En effet, les hommes se sentent plus à l'aise dans les endroits qu'ils ne connaissent pas : ceci fait écho aux éléments déjà mentionnés sur les compétences spatiales. En effet, 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). Aurélie, par exemple, ne se sent pas nécessairement à l'aise dans les endroits qu'elle ne connaît pas. Elle explique cela principalement à cause de l'insécurité : elle appréhende quelque peu de se retrouver dans des endroits à éviter, préférant se renseigner en amont sur les quartiers sûrs ou non. Ceci n'a que peu d'influence sur son quotidien : il s'agit d'éléments qui entrent avant tout en compte lors des voyages. Au contraire, concernant la facilité à créer des liens sociaux, les femmes se déclarent plus aptes 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 connaissaient pas, en raison peut-être de l'absence de partenaire et de la présence d'enfant(s) à gérer. Les personnes seules aussi sont moins à l'aise dans les situations nouvelles, et plus particulièrement vis-à-vis des personnes qu'elles ne connaissent pas³⁹³. Quant à la relation entre ces deux compétences et la position sociale, elle est plutôt faible. En ce qui concerne le fait de créer des liens rapidement, ni le revenu ni la formation ne sont liés à cette compétence³⁹⁴. En effet, lors des entretiens et dans les analyses statistiques, l'aisance n'est pas apparu dépendante du niveau

³⁹³ Des légères différences s'observent entre les pays quant aux liens entre ces deux compétences et les variables sociodémographiques. Nous ne les décrivons pas de manière systématique.

³⁹⁴ Plus précisément, le lien entre la formation (élevée) et être à l'aise dans des endroits inconnus disparaît quand les préférences résidentielles sont ajoutées dans le modèle. Par ailleurs, en Suisse, les personnes avec les plus bas revenus sont moins à l'aise dans ces situations, au contraire de celles qui disposent de formation élevée. Ceci indique qu'en Suisse, la position sociale est néanmoins liée à cette compétence.

d'études ou du salaire, mais renvoie avant tout à des caractéristiques individuelles. Ces deux extraits montrent combien cette compétence, ou ce manque de compétence, est ancrée dans leur manière d'être et renvoie à des éléments liés à la psychologie, voire au mode de vie. Ceci ne les empêche toutefois pas de vivre pleinement leur vie. Si Sébastien se décrit comme un peu réservé, il relève que cela n'a pas véritablement d'incidence sur sa vie, ou du moins sur sa qualité de vie. Nicolas, qui appréhende passablement la nouveauté, a toujours pu compter sur son réseau social pour se sentir plus à l'aise dans les situations nouvelles et affronter les premiers instants plus difficiles, avant qu'il ne se sente suffisamment à l'aise.

Je sais pas, je suis peut-être un peu... enfin, je ne fais pas facilement confiance aux gens, c'est peut-être un peu ça. Les gens que je ne connais pas en général, c'est peut-être un peu... je ne suis pas méfiant. Mais quand les gens, je ne les connais pas... (Sébastien, 24 ans, Uffheim (FR), frontalier)

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.

Das mache ich gerne, letztes bin ich alleine in so ein Tanzcamp nach Schweden gegangen. Dann habe ich die drei gekannt, mit denen ich gewohnt habe, per Mail. Dann beginnt man mal zu sprechen. Ich mache das gerne. Das war auch ein Teil des Studiums, dass man nach Griechenland oder weiss ich wo auf eine Ausgrabung geht, vielleicht 2-3 Leute kennt, das habe ich einmal in Griechenland, einmal in Italien gemacht, dass ich einfach niemanden gekannt habe, dann habe ich mich einfach vorbereitet, mehr fachlich aber auch etwas Neugriechisch konnte ich und Italienisch auch. Und dann macht man das und erobert die Welt, ich mache das eigentlich sehr gerne. Gerade jetzt, wenn das Studium fertig ist, hat man die Möglichkeit, fit im Kopf zu bleiben, sich neue Sachen anzueignen, neue Wissensinseln miteinander zu verknüpfen, eigentlich schreckt mich das nicht so. (Anja, 32 ans, Bâle)

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 prendre 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 à travers l'indifférence (Wirth 2004 [1938]). Loin d'être un aspect 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. Dans l'enquête quantitative, ce lien entre les compétences socio-spatiales 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. Lorsque l'on prend en compte les localisations actuelles, et non pas désirées, le lien n'est pas aussi clair, montrant que ce n'est pas tant le contexte qui impose aux individus de développer ces

compétences, mais plutôt que ces compétences sont liées à des modes de vie, à des manières de se projeter dans le monde³⁹⁵.

Finalement, être frontalier a un effet limité sur ces compétences. Si en France, il n'y a 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 », à travers 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 ».

Tableau 58 : Régressions linéaires : Compétences socio-spatiales : 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 : 1476, R ² =.066, Sig.000		Effectifs : 1476, R ² =.028, Sig.000		Effectifs : 1476, R ² =.026, Sig.000	

Une troisième compétence socio-spatiale a retenu notre attention : la capacité à savoir s'adapter. En effet, 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. Néanmoins, 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. S'adapter par exemple, pour Claude et pour Quentin, c'est pouvoir jongler avec ses différentes compétences

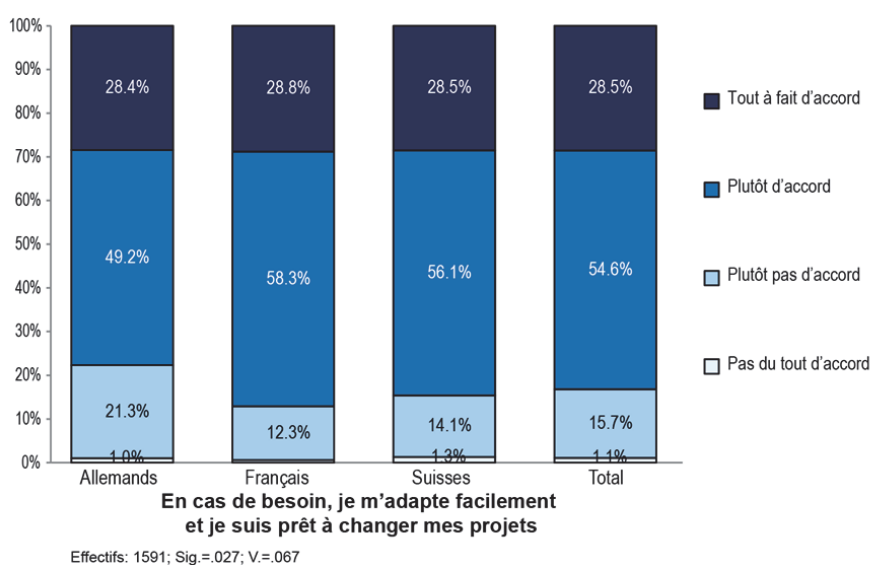
³⁹⁵ C'est principalement en Suisse que ces préférences ont une incidence sur ces compétences.

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 transports 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.

Ja, oder einfach, wenn das nicht geht, machen wir's anders, das ist vielleicht auch mit meiner Jobwahl so, jetzt bin ich im Moment da und es ist gut, vielleicht kommt es dann auch wieder mal anders. [...] Statt zu motzen, muss ich etwas machen (Lachen). Aber ich bin glaube ich, wenn es nicht so ist wie man will, ich kann mich gut arrangieren, wenn es mal nicht grad so ist, wie es ist, dann stimmt etwas anderes, ich bin auch nicht jemand, der immer griesgrämig. (Anja, 32 ans, Bâle)

Figure 59 : Capacité à s'adapter aux problèmes



Dans le volet quantitatif, plus de 80% de la population de l'agglomération déclare qu'en cas de problèmes, elle s'adapte facilement. Comme les autres compétences socio-spatiales, elle est assez peu déterminée par les variables sociodémographiques et les autres variables utilisées (langue, parcours de mobilité)³⁹⁶. Tout d'abord, d'un point de vue quantitatif, les jeunes sont moins capables 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 : en effet, 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.

Ja, das hab ich mir gesagt, diesen Sommer. Aber das ist jetzt etwas, was ich auch finden muss, das ist nicht so, ich habe ja keinen Stress, weil ich hier eine Stelle habe. Man lernt jonglieren. Man macht ja auch nicht das Studium, um viel Geld zu haben, das weiss man ja vom ersten Semester an. Man macht's weil man's gerne macht, und der Rest wird sich dann finden. (Anja, 32 ans, Bâle)

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

³⁹⁶ De plus, les modèles utilisés ne sont pas significatifs en France et en Allemagne.

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 en effet 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 avec de hautes formations. 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 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'adaptations à court terme ou du moins plus légères 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 s'avèrent particulièrement créatives.

Si l'on revient à l'aspect quantitatif, on observe que lorsque les expériences de mobilité précédentes sont ajoutées, tel qu'avoir vécu dans une autre région ou avoir changé récemment de domicile, l'effet de la formation ou du revenu diminue. En effet, avoir déménagé dans les cinq dernières années a une influence positive sur le fait de savoir s'adapter. Un tel changement demande des adaptations et par la même occasion « entraîne » cette compétence: un tel processus avait 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, témoignant 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 problèmes, 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. (Aurélié, 29 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 à prendre en compte dans la compréhension des mobilités à l'échelle transfrontalière.

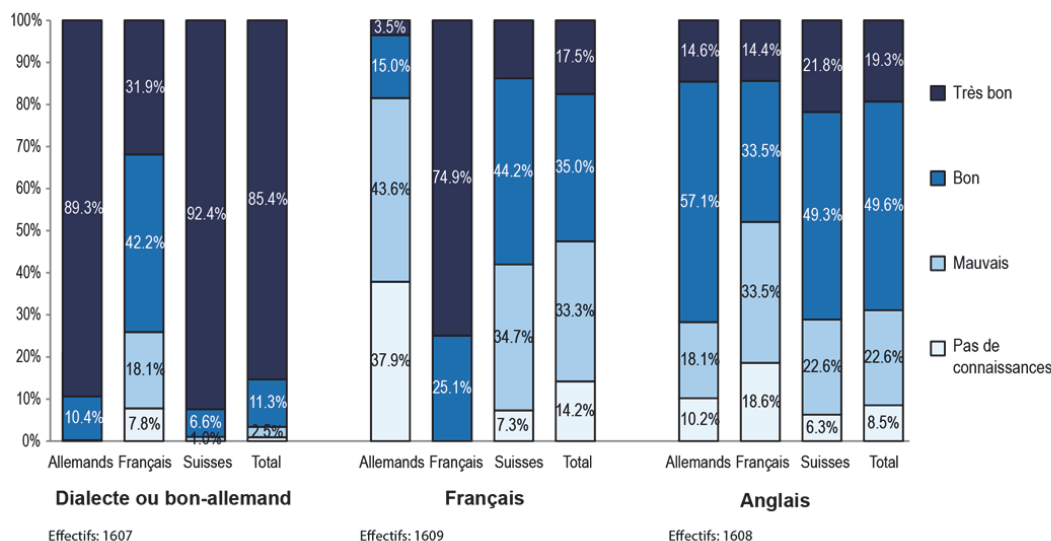
4 LA QUESTION DE LA LANGUE

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 socio-spatiales sont nécessaires pour se sentir à l'aise dans cet espace particulier, auxquelles les compétences linguistiques viennent s'ajouter. En effet, les différences linguistiques, lorsqu'elles ne sont pas maîtrisées, sont à même de limiter la mobilité, qu'elle soit quotidienne ou résidentielle.

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 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, et 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 60 : 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% de la population maîtrise bien ou très bien l'allemand (dialecte ou bon allemand), le français et l'anglais. Seuls 20% n'en maîtrisent qu'une seule des trois. Dans le détail, quasiment l'ensemble des enquêtés maîtrisent la langue du pays où ils résident³⁹⁷. 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. Dans les écoles de la région, l'allemand est enseigné, ce qui permet à la plupart des individus ayant grandi dans la région d'avoir des connaissances de base.

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^{ème} 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. Seuls 19% des Allemands le parlent bien (dont 4% très bien) ; la majorité d'entre eux n'ont que peu voire pas (37%) de connaissances du tout de la langue de Molière. En effet, 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)³⁹⁸. En tant que branche à choix, 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. Les chiffres mentionnés ci-dessus sur l'usage répandu du français à Bâle vont dans la même direction que nos constatations. Concernant l'anglais, les Suisses le maîtrisent légèrement mieux que les Allemands, mais les différences sont surtout importantes avec les Français, où 52% de la population a de mauvaises (voire pas de) 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 ex. : 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. Concernant l'anglais, l'âge et le statut social ont une importance fondamentale. Elle est plus répandue chez les plus jeunes que chez les plus âgés, reflétant l'importance prise par cette langue dans la société actuelle, soutenue par l'adaptation des programmes scolaires³⁹⁹. En outre, plus la personne est bien formée et dispose de hauts revenus, plus sa maîtrise de l'anglais est forte. Ces fortes tendances se retrouvent d'ailleurs dans les trois pays⁴⁰⁰. Avoir séjourné à l'étranger au moins 6 mois contribue également fortement 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.

³⁹⁷ En effet, le questionnaire était de type écrit et rédigé uniquement dans la langue du pays en question, savoir lire (et dans une certaine mesure écrire) était une condition *sine qua non* pour participer à l'enquête. En ce sens, l'échantillon ne reflète probablement pas l'ensemble de la population (cf. partie méthodologique).

³⁹⁸ Schwarz-Jung, Silvia (2009) Fremdsprachenunterricht in Baden-Württemberg, Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 11/2009.

³⁹⁹ *Ibid.*

⁴⁰⁰ A l'échelle de l'agglomération, les couples sans enfants et les actifs (toutes choses étant égales par ailleurs) tendent à être moins doués en anglais.

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'allemand⁴⁰¹. Cette tendance est portée principalement par la France : en effet, 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. En effet, 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 également Eder Sandtner 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) observait d'ailleurs à travers des chiffres datant de 1987, que l'alsacien était largement plus parlé parmi les enfants d'agriculteurs (surtout) ou d'ouvriers que 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 6 mois à l'étranger ou dans une autre région maîtrisent mieux le français/allemand que les autres : les pays voisins (Suisse, Allemagne, France) étant notamment parmi les destinations de séjours les plus mentionnées, il est possible que l'apprentissage de la langue se soit fait en partie dans ce cadre. 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 du contexte national de chaque pays.

Pour les Allemands, avoir vécu dans la région bâloise et avoir été potentiellement en contact et « socialisé » avec la langue française n'a pas de réels impacts sur la maîtrise de cette langue : il est possible que l'introduction du français dès le plus jeune âge dans la région puisse changer en partie la donne pour les générations suivantes (cf. ci-dessus). Pour les Français, la situation est radicalement différente : la connaissance de l'allemand (ou de l'alsacien) est très fortement liée à l'Alsace. Les expériences ailleurs (autre région ou autre pays) n'ont aucune influence. Au contraire, ceux qui ont grandi dans d'autres régions françaises (surtout), voire d'autres pays, parlent beaucoup moins bien l'allemand que les Alsaciens. Pour ceux qui viennent de la région, au-delà de l'apprentissage au sein de la famille, voire de l'école (le bon allemand), la familiarisation avec la langue se fait également à travers la socialisation à l'agglomération transfrontalière, et par extension à la Suisse et à l'Allemagne, destinations importantes dans le quotidien des Français. 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

⁴⁰¹ Sig.=.08.

(y compris d'Allemagne) parlent moins bien le français que les personnes ayant grandi dans la Suisse du Nord-Ouest⁴⁰².

Tableau 59 : 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 frontalier	-0.04	-.03	-	-
Lieu de l'enfance: dans le reste de l'Europe ou du monde	-0.23	-.19***	-	-
	Effectifs : 1465 ; R ² =.108, Sig.=.000		Effectifs : 1532 ; 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, cette partie porte sur le lien entre la langue et les pratiques du quotidien. Est-ce que la maîtrise de la langue de la communauté linguistique voisine est nécessaire pour s'investir dans la vie de l'agglomération ou la maîtrise de l'allemand suffit-elle ?

Parmi les Français, nous ne l'avons pas mentionné auparavant, mais les frontaliers parlent clairement mieux l'allemand ou le dialecte que les non-frontaliers. Ceci semble logique puisqu'ils travaillent tous dans une région germanophone. Néanmoins, est-ce 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 avec des connaissances limitées de l'allemand. D'un point de vue quantitatif, ceci se vérifie puisque moins de 40% des frontaliers parlent très bien l'allemand et 17% ne le parlent que peu, voire pas du tout. Des connaissances intermédiaires semblent souvent suffire, d'autant plus que les frontaliers peuvent l'apprendre ou le perfectionner sur le tas.

La première année où j'étais en stage là-bas, c'était dans un labo où tout le monde parlait allemand, ils m'ont pris parce que j'avais mis sur le CV que je parlais allemand. Ça m'aide quand même de dire que j'avais suivi certaines filières. (Nicolas, 28 ans, Saint-Louis (FR), actif non-frontalier)

Quentin explique que pour lui, il a été un peu plus difficile 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 dans les postes de

⁴⁰²Notons encore qu'à l'échelle de l'agglomération transfrontalière, les hommes, les personnes seules et les couples sans enfants parlent un peu moins bien le français/allemand. En effet, d'une manière générale, les femmes sont davantage polyglottes.

cadres. Pour les frontaliers qui ne parlent pas l'allemand, l'anglais semble pouvoir le remplacer dans une certaine mesure. En effet, seuls 2.3% des frontaliers ont de faibles compétences dans les deux langues ; le reste 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 problème, 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. En effet, 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.

Au niveau du travail, on a toujours trouvé du travail de l'autre côté. Ce qui est encore [le cas] maintenant. Parce que même maintenant, les gens qui ne parlent pas allemand ni suisse-allemand, ils arrivent à travailler à côté. Mon mari travaille avec des gens qui ne parlent pas un mot de suisse-allemand et d'allemand. Ils arrivent à faire leur carrière à côté. (Nicole, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Néanmoins, plusieurs individus parlent d'une sorte de « plafond de verre » pour les frontaliers français ; en effet, les postes les plus hauts seraient réservés aux Suisses, voire aux Allemands, en raison de leur meilleure maîtrise de l'allemand. D'une manière plus générale, les frontaliers allemands sont davantage à travailler dans des secteurs de pointe (40% contre 24% des Français), et ils sont moins à n'être que peu qualifiés ou pas qualifiés (29% contre 35% des frontaliers français) (J. Beck et Rihm 2011). Nos données, en revanche, ne nous permettent pas de vérifier la présence d'un « plafond de verre » ou de profils largement différents. En revanche, parmi les frontaliers français, une meilleure maîtrise de l'allemand n'est pas synonyme d'un plus grand revenu (du ménage)⁴⁰³. Pour ce qui est de la maîtrise de l'anglais, elle a une influence sur le revenu : cette tendance générale se retrouve d'ailleurs dans les trois pays. Il est probable que les branches et les postes pour lesquels l'anglais est nécessaire (tertiaire, postes à responsabilité) soient davantage rémunérateurs. 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 sur 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. En effet, actuellement, près de la moitié des frontaliers français travaillent dans ce type d'emploi. Ces tendances mettent en lumière le besoin de favoriser le bilinguisme français-

⁴⁰³ Pour être plus précis à propos de ce lien, il serait nécessaire de tenir compte des revenus individuels (et non pas du ménage), d'intégrer les branches économiques et de disposer d'effectifs plus importants.

allemand (dialecte et bon allemand), sans oublier l'anglais, indispensable dans de nombreux postes (J. Beck et Rihm 2011).

Le contact avec des Français sur le lieu de travail aurait-il une incidence sur la maîtrise de cette langue pour les Allemands ? Observé de manière bivariable, il apparaît que seuls 23% des frontaliers n'ont aucune connaissance du français contre 40-45% du reste de la population. En intégrant d'autres variables (sociodémographiques, parcours de mobilité), l'effet disparaît néanmoins. 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 leur engagement par des firmes suisses. On peut également faire l'hypothèse que celles-ci 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 une influence sur la fréquence de celles-ci. Dans les recherches sur les pratiques transfrontalières, voire sur le tourisme, les différences linguistiques sont souvent mentionnées en tant que frein aux pratiques, plus ou moins fort en fonction des activités considérées (McKercher 2009). Dans leur recherche sur la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas, Spierings et van der Velde (2013a) observent au contraire que les habitants de la région ne considèrent pas que les différences linguistiques les restreignent dans leurs pratiques d'achats. Il est probable que la langue agisse 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. Pour les mobilités résidentielles transfrontalières (voire section suivante) et pour les questions de formation, cet obstacle est encore plus limitant. Par exemple, Bertrand (2004) relève que dans l'espace formé par le Luxembourg, la Sarre et la Lorraine, peu d'étudiants français sont inscrits de l'autre côté de la frontière (à Sarrebruck). Dans une recherche menée auprès des étudiants des universités de Fribourg-en-Brisgau, Bâle et Mulhouse, il apparaît également que ceux-ci traversent très peu les frontières pour suivre des cours dans une autre de ces universités, malgré la présence d'accords favorisant ces échanges (Griebel 2010).

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 passe à côté de certaines nuances faisant la richesse d'une culture.

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, à percer, à se mettre dans ce monde... alors qu'il y a plein de choses à Bâle. C'est très riche. [...] Rien que le Carnaval, toutes les lanternes, c'est tout indiqué en suisse-allemand. C'est des textes, on soupçonne, on ne comprend pas tout. On comprend pas tout l'humour... c'est difficile. Et on se dit qu'on passe à côté de quelque chose. (Nicole, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

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.

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. Et après, j'ai appris qu'il y avait qu'une seule personne qui travaille là-bas, et qui parle français. Mais qui n'était là pas ce jour-là. J'ai demandé à tout le monde, quelqu'un parle français ? 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 puisqu'effectivement, la maîtrise de la langue de la communauté linguistique voisine a une influence sur la fréquence des activités qui y sont réalisées⁴⁰⁴. En effet, les Suisses et les Allemands maîtrisant mieux le français se rendent plus 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 dans leur quotidien. Si les compétences linguistiques ont des avantages très pratiques sur les activités de loisirs - il est plus facile de comprendre, de commander à manger, de demander son chemin, etc. -, elles peuvent aussi contribuer à ce que les individus se sentent plus à l'aise. Comme nous l'avons vu dans la section précédente, la maîtrise de la langue contribue au sentiment d'aisance et permet de se faire accepter plus facilement, si on fait l'effort de parler dans la langue de l'autre.

Maintenant, une fois que tu maîtrises un peu plus les langues, que tu te sens un peu plus à l'aise, c'est beaucoup plus facile et on se rend compte que c'est une chance d'habiter dans une région comme cela. (Nicolas, 28 ans, Saint-Louis (FR), actif non-frontalier)

Si je vais en France, je sais parler le français. Alors, ils remarquent que je suis de Suisse, mais je parle français et là on est plutôt accepté. Si on parle allemand ou le bon allemand, peut-être... je sais pas. Mais juste ici autour, on est plutôt bien accepté. Je me sens assez bien. (Andreas, 34 ans, Bâle)

Une dimension du mode de vie qui est fortement liée à la question linguistique est celle des réseaux sociaux. En effet, 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 ont peu ou pas de connaissances de l'allemand/suisse-allemand sont 10% à avoir des amis qui résident de l'autre côté de la frontière, ils sont près de 4 fois plus parmi ceux qui le parlent très bien. 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 ayant 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 suisse-allemand vont plus souvent dans les deux pays voisins pour ces raisons⁴⁰⁵.

Tableau 60 : Présence de meilleurs amis résidants 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%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
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. Comme le suppose Julien, le fait que beaucoup de Bâlois aient des connaissances du français permet de tisser des liens plus facilement.

⁴⁰⁴ Pour cette mesure, des modèles de régressions linéaires intégrant les variables sociodémographiques classiques, le statut de frontalier (en Allemagne et en France) et la maîtrise de langue ont été utilisés.

⁴⁰⁵ En Allemagne, en raison d'effectifs trop faibles, les différences sont considérées comme non-significatives.

Je connais bien les Suisses, mais peu les Allemands vraiment. Comme c'est une petite ville, c'est un peu comme nous, ils vont à Bâle. S'amuser ou faire des rencontres. J'ai jamais vraiment rencontré d'Allemands, j'ai jamais eu vraiment d'amis à la frontière. Alors que des Suisses, quand même. Et les Allemands parlent peut-être moins bien français que les Suisses parlent français. Parce que les Suisses ont l'armée aussi. À 20 ans, je ne sais pas, ils se mélangent entre cantons, ils apprennent souvent... c'est souvent ressorti, je parle le français, parce que je l'ai appris à l'armée. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non-frontalier)

4.2 LA LANGUE, UN ASPECT INDISSOCIABLE DES LIENS AFFECTIFS ET IDENTITAIRES AVEC L'AGGLOMÉRATION ?

Si la maîtrise des langues a une influence sur les pratiques du quotidien, en a-t-elle également 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. La langue a souvent été avancée comme raison à cela par les Français, qui se sentent différents de leurs voisins germaniques en termes linguistiques et culturels, malgré leurs racines alsaciennes. En effet, la question de l'identité est souvent associée au partage d'une langue commune⁴⁰⁶. 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 (Eder Sandtner 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.

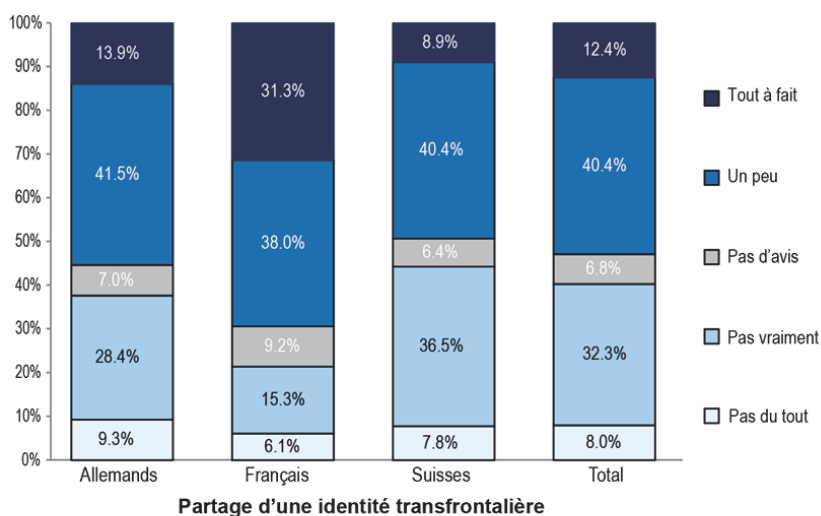
Alors que près des trois quarts des habitants de l'agglomération trinationale déclarent y être attachés⁴⁰⁷, seule une petite majorité partage une identité commune (40.4% un peu, 12.4% tout à fait). Les pratiques de tous les jours, notamment les référents culturels, les modes de penser ou d'organisation propres à chaque pays sont trop différents pour véritablement pouvoir parler d'identité commune selon Julien ou Karim, de même que le manque de connaissances mutuelles. Par exemple, beaucoup d'habitants de la région n'ont pas conscience de la parenté linguistique qu'il existe entre les trois dialectes (Eder Sandtner et Sandtner 2002).

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 St-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)

⁴⁰⁶ cf. chapitre « Théorie et concepts », partie « La frontière ».

⁴⁰⁷ cf. chapitre « Attitudes et réseaux sociaux », partie « Attachement aux espaces : au croisement des attitudes et des réseaux sociaux ».

Figure 61 : Identité transfrontalière, selon le pays de résidence



Effectifs: 1584, $\chi^2=83.14$, $V=.16$, $\text{Sig}=.000$

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 déclarent partager une identité commune, hormis les Bâlois (54.5%)⁴⁰⁸. Ces résultats vont dans le même sens que ceux observés par Griebel (2010), où les étudiants de l'Université de Bâle sont les moins à partager un sentiment commun [Wir-Gefühl], suivi de ceux de Fribourg-en-Brigau. À l'Université de Mulhouse, on se sent clairement plus faire partie d'un tout. Les Français, pour qui la culture alsacienne est importante, se sentent probablement davantage attachés en raison de la proximité socioculturelle entre les trois régions et des forts liens fonctionnels à Bâle⁴⁰⁹. Pour Laurent, qui parle parfaitement alsacien, la langue commune est d'ailleurs le marqueur le plus fort de cette identité.

Oui, tout à fait. C'est une identité, je dirais, pour être franc, inconsciemment plutôt germanique, parce que c'est la langue qui fait d'abord l'identité d'une région. Les traditions, les origines communes, et les coutumes plus ou moins, qui font que... c'est l'identité de la langue d'abord. (Laurent, 41 ans, Hausgauen (FR), actif non-frontalier)

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 pour les Suisses et les Allemands : est-ce que la maîtrise du français est nécessaire ? Ou est-ce la maîtrise du dialecte local ? Pour les Français, la maîtrise de l'allemand et/ou du dialecte contribue fortement au sentiment d'appartenance à l'agglomération transfrontalière. Ainsi, 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. Ceci ne signifie pas pour autant que la langue n'a pas d'importance dans la construction d'une identité transfrontalière : en effet, les Allemands qui maîtrisent le dialecte alémanique local (dans ses variantes badoises ou bâloises) sont plus à partager une identité commune. Ce résultat fait écho aux éléments mentionnés en début de chapitre sur l'acceptation, parfois difficile, des Allemands dans la société suisse, notamment ceux qui viennent de loin. Dans la partie suisse, la diffusion du dialecte étant plus importante, la question se pose différemment : néanmoins, les personnes qui parlent le

⁴⁰⁸ En France et en Allemagne, le partage d'une identité commune n'est pas influencé par la distance au cœur de l'agglomération. En Suisse, en revanche, plus les habitants vivent loin de Bâle, moins ils s'identifient à l'agglomération transfrontalière.

⁴⁰⁹ cf. chapitre précédent.

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 Sandtner 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 : plus l'âge est élevé, plus l'identification à la région transfrontalière est forte⁴¹⁰. Les personnes les moins formées et celles les plus formées, de même que celles à bas revenus ont aussi une probabilité plus forte de s'y identifier. Il est donc difficile de déterminer l'effet de la position sociale sur l'identité transfrontalière : une analyse différenciant les résultats par pays n'apporte pas plus d'éléments. Avoir des amis de l'autre côté de la frontière favorise en revanche le sentiment d'appartenance à l'agglomération. Finalement, de manière plutôt étonnante, les frontaliers ne sont pas plus à déclarer avoir une identité transfrontalière que leurs compatriotes. D'autres éléments, comme la langue par exemple pour les Français, sont largement plus déterminants.

Tableau 61 : 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 frontalier	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 amis à l'étranger	0.22	.18***
Niveau de la langue de la communauté linguistique voisine (français ou allemand)	0.09	.09**
	Effectifs : 1406, R ² =.11, Sig.000	

⁴¹⁰ Les plus de 65 ans se distinguent des 45-64 ans, même si la significativité est limitée (.06).

5 DES PROJETS DE MOBILITÉ : ENTRE EXPLORATIONS ET DISPOSITIONS

Sans le présenter de cette manière, nous avons traité tout au long de cette recherche des accès contextuels et personnels des individus et de leurs compétences (sociales, de déplacements, socio-spatiales 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).

L'intérêt d'intégrer les projets et les manières d'appréhender le monde dans la compréhension des mobilités quotidiennes et des modes de vie est grand. 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 à travers l'appropriation des modes de transports et les dispositions à la mobilité⁴¹¹. 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 à la nature humaine (Hägerstrand 1975; Kellerman 2012). Auray (2011), dans la lignée des travaux de Boltanski et Thévenot (1991) et Thévenot (2006), considère l'exploration comme un *régime d'engagement* à part entière.

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, soit 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 traitons 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. L'intégration de ces dispositions fait 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 socio-spatiales, soit l'ouverture aux nouvelles situations et le 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 » (Auray 2011, 330). Faisant écho à cette définition, Laurent, rencontré durant la phase qualitative, explique à la fois être ouvert d'esprit - ce qui lui permet d'être dans une position où l'exploration est envisageable - et aimer découvrir d'autres horizons et mentalités. Anja décrit, quant à elle, plus spécifiquement des périodes d'exploration actives, conscientes et planifiées : lors de ces expériences de vie à Paris ou à Rome, chaque

⁴¹¹ cf chapitre « Théorie et concepts », partie « Le potentiel de mobilité : une clé pour comprendre les modes de vie ».

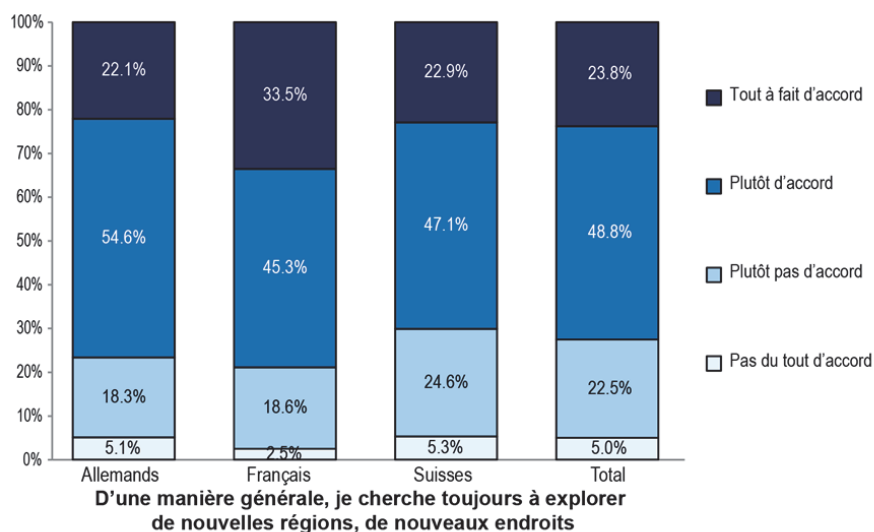
week-end, elle s'est attelée à l'exploration de quartiers ou lieux spécifiques. L'idée de saisir sa chance, de prendre les opportunités qui viennent pour mettre en place des projets plaisants, en l'occurrence des voyages, est très présente dans le discours des individus, renvoyant à la description théorique d'Auray.

Wenn jetzt einer meiner Geschäftspartner kommt und sagt: du musst schnell zwei Wochen nach New York oder wo auch immer, ich gehe sofort. Weil das ist ein Challenge der kommt, etwas Neues, natürlich musst du es da zuerst organisieren, dass du gehen kannst, aber wenn du so Möglichkeiten bekommst, einfach wahrnehmen, das erweitert den Horizont. Du siehst grad sofort etwas. China zum Beispiel, das muss ich nicht unbedingt haben, aber ich würde gehen. Ich muss das nicht haben, weil ich habe dort vermutlich grosse Mühe mit dem Essen, ich esse nicht gerne asiatisch, aber ich würde trotzdem irgendwas finden. (Eric, 53 ans, Reinach (CH))

L'envie de découvrir fait ainsi écho aux compétences socio-spatiales 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. En effet, les individus rencontrés qui sont curieux, le sont car ils se sentent à l'aise dans différents endroits et car ils sont capables de s'adapter. Cet attrait pour la nouveauté ne se traduit pas uniquement de manière spatiale : Eric l'a déjà exprimé en décrivant avec enthousiasme le projet qu'il a mis en place pour équiper tous les collaborateurs de son entreprise de tablettes. 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 un de ses besoins, soit son appétit pour de nouvelles connaissances. Si les exemples concernent ici des voyages importants (St-Petersbourg ou New York), il est fort probable, même si elle ne le précise pas, que cette manière de faire se traduise également dans son quotidien.

Typischerweise, wir haben letzts eine Exkursion nach Petersburg gemacht, da habe ich mal angefangen, Russisch zu lernen. Meistens plündere ich dann die Bibliothek, also ich schaue im Reiseführer was als Literatur und so Erfahrungsberichte, Geschichte über die Stadt angegeben ist. Und dann lese ich mal. Also die Sprache lerne ich nicht jedes Mal, wenn ich in ein fremdes Land gehe. Vor allem jetzt nach Studiumsende, wenn ich auch mehr Zeit habe, für mich zu lesen, dann lasse ich mich einfach mal treiben und lese und eigne mir sowohl literarisches wie auch kulturell-historisches Wissen über Lektüre an, schaue manchmal noch eine Sendung. Das mache ich eigentlich immer wenn ich in die Ferien gehe, dann hat man wieder so eine neue Wissensinsel erschaffen. Jetzt war ich auch grad in New York, ich bin immer noch am Nachbereiten, es hat dann meist auch nachher noch Nachwirkungen. Also mit meinen Lektüren bin ich dann meistens so ein halbes Jahr mit den Reisen beschäftigt. (Anja, 32 ans, Bâle)

Figure 62 : Envie d'explorer de nouveaux endroits, selon le pays de résidence



Effectifs: 1590; Sig.=.003; V.=.078

Dans l'enquête quantitative, un peu plus de 70% de la population déclare aimer explorer et découvrir de nouveaux endroits. Les Français apparaissent comme étant davantage explorateurs

et les Suisses le moins. Il est difficile de véritablement expliquer ces résultats : ces différences renvoient probablement à des éléments d'ordre culturel. S'agirait-il d'une preuve de la plus grande réserve réputée des Suisse ? Pas nécessairement. En effet, dans les enquêtes européennes, les Suisses font partie des Européens qui voyagent le plus : bien plus que les Allemands et les Français⁴¹². Pour Julien, les jeunes Bâlois entreprendraient effectivement davantage d'activités, seraient plus curieux et intéressés par le monde qui les entoure que les jeunes Alsaciens, qui eux seraient plus casaniers et se satisferaient davantage des territoires du proche. Cependant, comme il le précise lui-même, il s'agit d'étudiants, vivant en collocation, au centre-ville et qui apprécient la vie urbaine, ce qui n'est pas anodin. Ces étudiants renvoient, si ce n'est à des classes sociales particulières, à des modes de vie un peu différents de l'ensemble de la population de la région.

Et un truc que j'ai remarqué avec les jeunes Suisses qui sont étudiants, ils ont souvent des boulots à côté. De ce que je connaissais ici, on le fait rarement en France. Souvent, ils travaillent pour les appels téléphoniques, le Basler Zeitung, le journal, ils vendent des abonnements. La Suisse, comme il y a plus de petits boulots comme ça, je pense que c'est plus facile d'en trouver qu'en France, c'est peut-être plus saturé. J'avais trouvé qu'ils se motivaient pas mal, même les étudiants pour faire des petits jobs à côté. Et leur train de vie, c'était plutôt la collocation. Et sinon, beaucoup de voyages. Je trouvais que les Suisses avaient quand même de l'argent pour partir : Thaïlande, Amérique du Sud ou des séjours linguistiques, des échanges, faire 3 mois à Paris, puis 6 mois à Barcelone. Je trouvais les Bâlois que je connaissais très dynamiques. Des étudiants motivés à faire plein de choses, à bouger, à aller étudier 3 mois ailleurs, revenir. Je trouvais qu'ils sortaient beaucoup par rapport à en France. À Huningue, les jeunes ne sortent pas beaucoup. Presque tous les soirs, ils avaient quelque chose à faire. Même si c'était juste aller boire un verre dans un bar. Ils étaient vachement dynamiques. J'ai l'impression qu'ils ne vivaient pas trop chez eux. J'ai l'impression qu'en Alsace, on est plus casanier. On a plus tendance, à dire qu'on est bien chez soi. À se satisfaire...
(Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non-frontalier)

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. En effet, 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. Ces recherches évaluent l'importance du manque d'intérêt en tant que contrainte au déplacement de voyage. 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 l'année en question ont déclaré que voyager n'était pas, voire pas du tout important. En Suisse, seulement 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). Eurostat⁴¹³ s'est aussi penché sur la question : les résultats montrent de très importantes différences entre les pays européens quant aux contraintes les plus importantes expliquant le non-voyage. En Allemagne, ceux qui n'avaient pas voyagé ont avant tout invoqué 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 a joué un rôle pour 13.3% des non-voyageurs. La moyenne européenne s'élève à 18.4% pour ce motif-là : les raisons financières étaient largement plus problématiques pour l'ensemble des Européens non-voyageurs (52.8%). Il faut toutefois relever que les parts des non-voyageurs varient grandement entre 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 une influence sur ces résultats.

Si l'on revient à notre propre enquête, certains facteurs sociodémographiques et relatifs aux expériences de mobilité apparaissent comme ayant une influence sur la curiosité spatiale. Ainsi, 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 posture se lit tout à fait à travers les compétences physiques en déclin avec l'âge, de même que

⁴¹² Eurostat, 2015, http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Tourism_statistics/fr, consulté le 13.01.2017.

⁴¹³ Eurostat, 2016 http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Tourism_statistics_-_participation_in_tourism, consulté le 09.09.2016.

d'autres compétences qui diminuent en vieillissant. 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 développer leurs compétences socio-spatiales. Peu d'autres variables sociodémographiques ont une influence : ni la formation, ni le revenu n'ont d'effet sur l'appétence pour l'exploration. Les non-actifs en revanche, de même que les couples sans enfants, sont plus attirés par ces nouvelles expériences. Pour les deuxièmes, le fait d'être à deux est parfois plus agréable pour découvrir de nouvelles choses, ce qui permet aussi de se motiver mutuellement, de même que le fait de ne pas avoir d'enfants peuvent expliquer ce résultat. En effet, dans 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, parle du fait de profiter de ne pas avoir de charges familiales pour partir le plus souvent possible en vacances ou en week-ends. Les autres variables testées et ayant une influence sont dans une large mesure similaires à celle observées pour les compétences socio-spatiales. Ainsi, les personnes qui maîtrisent bien les langues ont une plus grande curiosité spatiale. Concernant les expériences de mobilité, il y a 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 un centre-ville d'une métropole sont celles qui ont le plus grand appétit de découverte. Il est probable que les étudiants décrits par Julien ci-dessous soient avant tout urbaphiles. En effet, la curiosité spatiale renvoie dans une certaine mesure aux caractéristiques recherchées de l'urbanité que nous avons discutées plus haut, à savoir la diversité, la quantité d'opportunités ou la sérendipité.

L'exploration est liée de manière statistique à plusieurs compétences de mobilité⁴¹⁴. Ainsi, dans le « kit de compétences » de l'explorateur, hormis la maîtrise de la langue, se trouvent beaucoup d'aisance dans les lieux inconnus, une grande connaissance des outils numériques pour préparer ses déplacements ou encore une capacité à utiliser au mieux les temps de transports. À cela s'ajoute une capacité d'adaptation importante, de la spontanéité (les personnes qui aiment planifier sont moins exploratrices que les autres) et encore une bonne gestion des réseaux sociaux à distance. En revanche, la facilité de créer des contacts avec les personnes inconnues est moins importante : explorer peut se faire sur une base spatiale avant tout, en limitant les contacts au strict nécessaire comme l'ont expliqué plusieurs enquêtés.

5.1.1 Exploration de l'agglomération transfrontalière

La section précédente a été consacrée à l'exploration d'une manière générale, les paragraphes suivants se pencheront plus spécifiquement sur la volonté de découvrir davantage les opportunités qu'offre 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 intimement liés⁴¹⁵ ; 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. Il ne s'agit pas uniquement d'un manque de connaissance, mais renvoie également au fait que les individus ne considèrent tout simplement pas la possibilité de traverser la frontière (Szytniewski 2016). En effet, on observe dans la plupart des agglomérations transfrontalières des niveaux de mobilité à travers les frontières plutôt bas,

⁴¹⁴ Cette analyse est réalisée à travers une régression linéaire dans laquelle toutes les compétences de mobilité (hormis les langues) sont intégrées.

⁴¹⁵ Corrélation de 0.408, Sig. = .000.

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). Par exemple, à la frontière entre les États-Unis et le Mexique, Macias (2010) relève que les Américains résidants dans la région sont en grande partie indifférents à ce qu'il se passe chez leurs voisins 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 pour visiter l'autre. Van Houtum et van der Velde (2004) décrivent un seuil [threshold of indifference] qu'il faudrait franchir pour se rendre compte 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 passerelle pour aller en Allemagne. Bon c'est récent, ça doit faire 10 ans, un peu moins. Et c'est à 5 minutes à pied. Bâle, c'est à 5 minutes en vélo. Donc maintenant, je considère comme une richesse assez incroyable. C'est super pratique, on peut découvrir plein, plein de choses. En grandissant, j'ai commencé à sortir, avant je ne sortais pas. 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. Comme l'Europe a aussi changé, et qu'on va peut-être vers une Europe un peu différente. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non-frontalier)

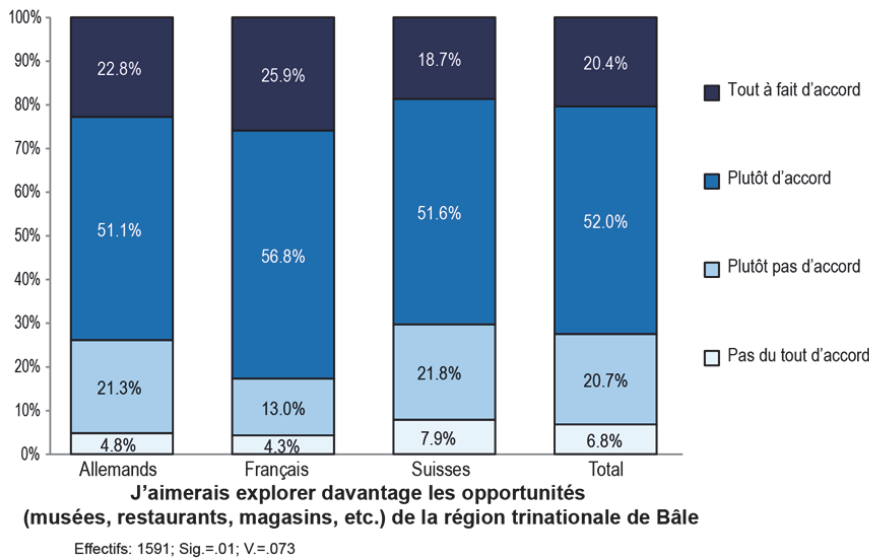
L'extrait de Julien met bien en lumière ce phénomène, puisqu'il déclare avoir vécu pendant toute son enfance et son adolescence sans véritablement se rendre compte qu'à 5 minutes à vélo de chez lui se trouvaient deux autres pays, et surtout une grande ville, avec son lot d'expériences et d'opportunités particulièrement attractives. Il explique que pour ses amis et lui, le regard se tourne plutôt naturellement vers la France, pour ce qui est des études vers Strasbourg ou Paris, sans tenir compte des possibilités qui pourraient exister juste de l'autre côté de la frontière. Par ailleurs, il déclare à un autre moment de l'entretien que bon nombre 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 autant 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 effet, 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. D'un point de vue politique, ce résultat apparaît 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 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.

Figure 63 : Envie d'explorer l'agglomération transfrontalière, selon le pays de résidence



Dans l'exemple ci-dessous, Nicolas est à la fois peu à l'aise, peu explorateur et manque de motivation, contribuant 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). En effet, 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 Bale, 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 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. Si les plus âgés se montrent moins intéressés à découvrir l'agglomération, il ne s'agit a priori pas d'un désintérêt 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. En outre, les bas revenus sont davantage intéressés à découvrir l'agglomération transfrontalière. Un raisonnement économique peut expliquer ce résultat : mieux connaître l'agglomération peut permettre de trouver des biens ou des activités de loisirs 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 voisine⁴¹⁶ et la préférence pour les milieux urbains denses (comme pour l'exploration générale). Le fait d'avoir changé de commune de domicile a une influence positive également : les nouveaux venus sont plus motivés par la découverte de la région⁴¹⁷. Quant aux différences entre frontaliers et non-frontaliers, elles ne sont pas significatives en France. En Allemagne, les frontaliers sont moins intéressés par découvrir l'agglomération transfrontalière que les non-frontaliers. Les frontaliers allemands se distinguent également par des pratiques de mobilité transfrontalière relativement faibles en regard de leurs compatriotes non-frontaliers et surtout en regard des frontaliers français. Relevons finalement que les modèles utilisés sont meilleurs pour expliquer la curiosité spatiale de manière générale que la volonté de découvrir l'agglomération car la force des barrières mentales, non-modélisée, joue très probablement sur ces différences.

Tableau 62 : 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 : 1476, R ² =.053, Sig.=.000		Effectifs : 1476, 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. Comme nous l'avons vu auparavant les phases d'exploration construisent les connaissances : Julien, à travers sa découverte de la région en skateboard et en rollers, a construit une connaissance approfondie de la région, qui l'a aussi amené à rencontrer de jeunes Suisses. Ce lien de l'exploration vers la connaissance 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 de connaissances spécifiques d'un terrain, en l'occurrence l'agglomération transfrontalière de Bâle. Ces connaissances peuvent concerner les opportunités matérielles – connaître les bons plans -, les manières de faire, les connaissances culturelles ou factuelles sur la région ou encore connaître les différentes alternatives en transports, etc. Dans

⁴¹⁶ Sig.=.06.

⁴¹⁷ Dans le modèle de régression linéaire, la significativité est limitée, cependant mesurée de manière bivariée, celle-ci est meilleure.

une étude menée sur les habitants portugais d'une région à la frontière espagnole, il apparaît que des connaissances locales très précises sur le pays voisin, sur la culture, sur les « bonnes adresses » et la facilité de communiquer en espagnol sont des composants importants de l'identité locale (de Fátima Amante 2013). Les connaissances acquises par Julien contribuent au fait qu'il se sente 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 pair⁴¹⁸.

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 basent sur des connaissances préalables, même s'il s'agit d'idées floues ou d'informations lacunaires. En effet, 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, comme dans une recherche de Fleischer et Pizam (2002) sur les retraités israéliens ou celle de Nyaupane et al. (2004) sur la pratique d'activité de plein air par des touristes américains. 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 question⁴¹⁹. 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'information 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 socio-spatiales -le fait d'être à l'aise de l'autre côté de la frontière (Spierings et van der Velde 2013b). Dans une recherche sur les pratiques transfrontalières des Français dans l'Arc jurassien, les enquêtés déclarent qu'ils ne savent pas 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 dans la phase qualitative. La grande partie de l'actualité, que les habitants de la région suivent, renvoie davantage au niveau national que régional, c'est-à-dire 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 la 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 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 le 20 Minuten publié en allemand (ce qui est en outre problématique pour ceux qui ne parlent pas l'allemand). L'attrait de ces quotidiens pour les frontaliers, qui donnent gratuitement un aperçu de l'actualité de la région, s'observent également dans la région franco-valdo-genevoise, dans la métropole lilloise ou encore dans la métropole luxembourgeoise (y compris les pays voisins) (Lamour 2016). 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 à proprement parler pas de journal dédié à l'espace transfrontalier et dans le BaZ (Basler Zeitung) ou le BZ (Basellandschaftliche Zeitung), les deux grands quotidiens bâlois, très peu d'articles concernent l'actualité

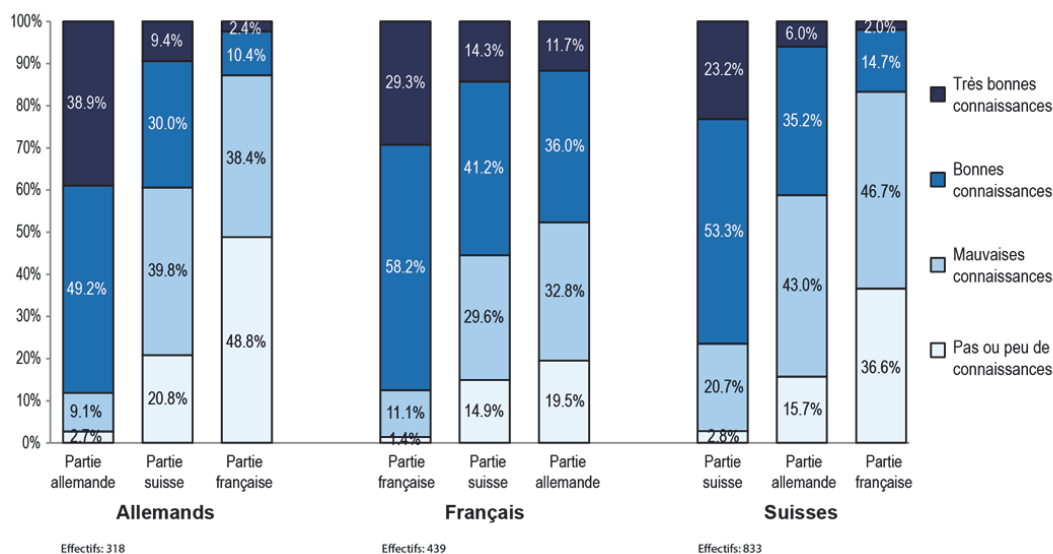
⁴¹⁸ Il s'agit du même modèle de régression linéaire utilisé pour l'identification à l'agglomération transfrontalière (voir partie sur l'identité), auquel sont ajoutés des variables aux connaissances locales.

⁴¹⁹ Site du British Council, <https://www.britishcouncil.org/organisation/press/uk-students-hampered-lack-overseas-study>, consulté le 13.01.2017.

transfrontalière, en comparaison avec la quantité d'articles sur le Baselbiet, la région bâloise (hors Bâle)⁴²⁰.

Ich finde es eigentlich auch schade, dass man, gerade aus Frankreich, sehr wenig mitbekommt. Aus Deutschland ist noch eher was in der Zeitung. Aber so grenzüberschreitende Nachrichten gibt es fast nicht. [...] Das ist schon auch noch ein Grund, warum die Grenzen so bewusst sind, so stark noch existieren im Kopf. Baselland ist dauernd in der Zeitung, es ist der gleiche Regionalteil in der bz, auch in der BaZ gibt es viel übers Baselbiet. Aber über Deutschland, das Elsass steht nur wenn irgendwelche Spezialitäten neu sind, oder wenn sie streiken. (Julia, 31 ans, Bâle)

Figure 64 : Connaissances locales des trois parties de l'agglomération transfrontalière, selon le pays de domicile



Concernant les connaissances matérielles des opportunités, et de manière quantitative, il apparaît que ce sont les Allemands qui connaissent le plus leur région de domicile (88.1%), suivi des Français (87.3%) et des Suisses (76.5%)⁴²¹. Si les Allemands connaissent bien leur région, ils ont en revanche de moins bonnes connaissances des deux régions voisines que les Français surtout et 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 il s'avère que c'est le contraire qui prévaut, et ceci s'observe 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 frontière⁴²². Malgré cela, les connaissances des Allemands pour les régions voisines sont faibles : seul un tiers des Allemands en ont de plutôt bonnes contre 38% des Suisses et 60% des Français. Dans les entretiens qualitatifs, le constat est largement similaire. Julia ci-dessous, relève qu'elle connaît un peu mieux la région environnante de Bâle (même si sa connaissance n'est pas parfaite) que l'Allemagne ou encore que la France.

Eher schlecht, jetzt gerade Frankreich, da kenne ich so die nächsten paar Ortschaften, und dann hört's dann ziemlich auf. Ausser ein paar Achsen, auf denen ich schon durchgekommen bin. In Deutschland ganz im engeren Bereich etwas besser, weil ich immerhin in den meisten der angrenzenden Ortschaften schon mal war. Aber ja, auch nicht wirklich gut. Ich kenne so die paar Flecken, mit denen ich immer zu tun habe und sonst schlecht [...]. Ich kenne einfach wirklich Weil am besten und dann Lörrach noch einigermaßen und dann weniger. Aber eben auch immer so

⁴²⁰ Nous n'avons pas vérifié ces propos de manière factuelle, mais il apparaît très plausible, que l'actualité transfrontalière n'ait qu'une place limitée dans ces journaux.

⁴²¹ A titre de précision, la formulation des questions sur les connaissances ont été adaptées 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, du canton de Soleure et d'Argovie. Pour les deux régions voisines (hors région de domicile), les connaissances étaient questionnées sur la « partie française », la « partie allemande » ou la « partie suisse » de la région trinationale de Bâle.

⁴²² Corrélation de .286, Sig.=.000.

punktuell, die Orte wo ich mal gezielt hingegangen bin, ich habe nicht irgendwie das Gefühl, ich wüsste welche Quartiere da wo liegen. Im Vergleich zu Basel, gut die Quartiere in Basel kenne ich auch nicht alle wirklich. Aber in Baselland habe ich noch eher Ortskenntnisse, also auch nicht jedes Tal hintenraus, aber im Umkreis von Basel schon besser als Deutschland und Frankreich. (Julia, 31 ans, Bâle)

Cet extrait soulève un deuxième point : les Bâlois (de la ville) connaissent moins bien la Suisse du Nord-Ouest que les autres habitants de la partie suisse de l'agglomération. En effet, leur vie quotidienne est davantage axée sur Bâle et ils ont donc moins besoin de se déplacer pour accéder aux diverses opportunités et par extension 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 : en effet, 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 large part de frontaliers vivant dans la partie française. En effet, les frontaliers ont de meilleures connaissances, tant en France qu'en Allemagne, que les 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 le rôle qu'il a à y jouer.

L'accumulation des connaissances sur la région transfrontalière ne se fait pas nécessairement de manière linéaire au fil des années et renvoie à de nombreuses compétences, aux dispositions ou aux expériences de mobilité. Une grande différence concerne le mode d'acquisition des connaissances de la région de domicile par rapport aux connaissances des parties situées au-delà de la frontière nationale. En effet, 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 se voit par exemple à travers l'âge. Si la connaissance de la région de domicile n'est pas différenciée selon l'âge, les plus âgés sont ceux qui connaissent 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 » franchit. Julien, bien qu'ayant commencé relativement jeune à traverser les frontières, a tout d'abord commencé à explorer la zone autour de son domicile avant de s'aventurer hors des frontières nationales.

Concernant les autres variables sociodémographiques, une analyse à travers la composition familiale indique que les personnes avec enfants ont de meilleures connaissances des opportunités situées à l'échelle de l'agglomération⁴²³. Bien que, dans l'ensemble, les familles pratiquent moins de loisirs au-delà des frontières nationales de manière intensive, elles sont davantage à y pratiquer des activités de loisirs au moins de temps en temps. Ce résultat peut illustrer une recherche plus poussée de diversité dans les loisirs qu'elles proposent à leurs enfants, contribuant à une meilleure connaissance de l'agglomération. Sans pour autant pouvoir l'expliquer, les hommes ont une meilleure connaissance des différentes parties de l'agglomération transfrontalière : il est possible que ceci renvoie à leur plus grande aisance dans les lieux inconnus. Les personnes avec les meilleurs revenus connaissent le mieux les possibilités de l'agglomération : en raison de leur pouvoir d'achat plus important, il leur est possible d'entreprendre une palette d'activités plus large. On observe aussi que les personnes

⁴²³ Les couples sans enfants ont de moins grandes connaissances locales (sig.=.08). Ce résultat s'observe aussi à travers une analyse bi-variée.

avec les revenus les plus bas ont de meilleures connaissances que celles avec 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 avec 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, c'est ceux qui ont grandi dans un des pays voisins qui ont les meilleures connaissances transfrontalières. En effet, 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. En effet, les frontaliers, 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.

Oui je connais assez. En parlant avec des collègues suisses, en parlant avec des gens sur place, du coup j'entends parler de certains coins, où on va faire certaines choses ensemble, dans certains coins. (Quentin, 30 ans, Sierentz (FR), frontalier)

Le fait d'être à l'aise dans les endroits inconnus⁴²⁴, de parler la langue de la communauté linguistique voisine ou d'être intéressé pour l'exploration revêt une importance plus grande que la plupart des variables sociodémographiques présentées ci-dessus pour expliquer l'ampleur des connaissances transfrontalières. En effet, malgré la proximité de la frontière, il n'en reste pas moins que les territoires au-delà de celle-ci sont des pays différents avec des cultures, des codes, voire des langues différentes et qu'il est nécessaire de maîtriser dans une certaine mesure. Ceci illustre à nouveau que les relations transfrontalières ne se basent pas uniquement sur des liens économiques, mais se construisent sur de nombreux autres éléments moins matériels.

⁴²⁴ Sig.=.07.

Tableau 63 : 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 frontalier	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 : 1445, R ² =.230, Sig.=.000		

5.2 DISPOSITIONS TRANSFRONTALIÈRES

Les pratiques de mobilité transfrontalière sont plutôt importantes dans le quotidien de l'agglomération bâloise. De même, beaucoup d'habitants sont attachés à cette région. Cependant, il y a 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 frontières soient marginaux en termes de volumes⁴²⁵, ces deux types de mobilités 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 envers les pays voisins (et leurs institutions). Est-ce que dans la région trinationale de Bâle, dans laquelle les pratiques transfrontalières intensives et la relativement bonne entente qui règne, contribue 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 ?

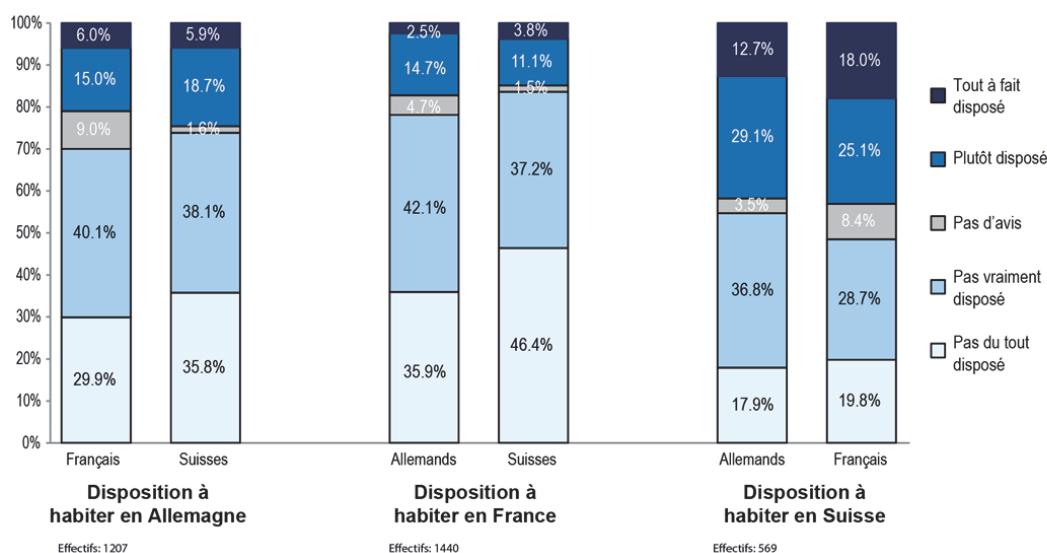
La mobilité résidentielle a, en général, une grande incidence sur les pratiques du quotidien, sur l'ancrage social, etc. et s'inscrit dans une perspective à long terme. D'autant plus quand le déménagement implique de traverser une frontière, même si celui-ci, ne se fait que sur quelques kilomètres dans le cas d'une agglomération transfrontalière. D'une manière générale, les différences de systèmes (scolaires, politiques, d'assurances sociales, fiscaux, etc.) et le manque d'informations sur ces éléments sont des grands freins à la mobilité résidentielle transfrontalière

⁴²⁵ Comme nous l'avons vu précédemment, relativement peu d'habitants semblent avoir fait le pas d'aller habiter de l'autre côté de la frontière. Concernant les soins, nous ne disposons pas de données quantitatives, mais ces flux apparaissent comme étant marginaux (voir ci-après).

ou internationale (van Houtum et van der Velde 2004; MKW et Empirica 2009; Thomas et al. 2011; Rérat et al. 2011).

Dans le chapitre « Attitudes et réseaux sociaux », nous avons vu que de nombreuses localisations transfrontalières avaient été mentionnées par les individus parmi les lieux où ils n'avaient 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 ont évoqué 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. Dans l'ensemble, plus de la moitié des habitants de l'agglomération mentionnaient un lieu situé dans un des pays voisins, en tant que lieu où ils ne souhaitent absolument pas vivre. Dans ces résultats, il est difficile de distinguer ce qui relève du lieu en soi, des caractéristiques liées à son urbanisation ou à son environnement et ce qui relève plutôt de la nature transfrontalière de sa localisation. Pour dépasser ce biais, les individus ont été questionnés sur leur disposition à vivre dans les deux autres parties de l'agglomération.

Tableau 64 : 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 est un pas que la majorité des habitants de la frontière ne sont pas prêts à franchir. Les individus qui sont les plus disposés à déménager de l'autre côté de la frontière sont les Français qui sont 43% à être prêts à vivre en Suisse et les Allemands dans ce même pays (41.0%). Moins de personnes seraient prêts 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 plébiscitée : moins d'activités transfrontalières y prennent place, elle est aussi moins connue par les ressortissants suisses et allemands et surtout la culture et la langue (principale) sont différentes. Les commentaires laissés dans le questionnaire indiquent bien souvent des raisons liées à la différence de mentalité ou le manque de connaissance du français pour expliquer cette réticence face à l'idée d'un déménagement dans l'Hexagone. La langue a clairement un effet d'un point de vue 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 ces 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 antérieures quant aux

déménagements en France. En effet, jusqu'en 1998, il était interdit pour un Suisse d'y déménager 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 à l'année était tolérée. Dès 1998, des autorisations annuelles de séjour pouvaient être reçues. Puis dès 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 l'Allemagne) se sont ouvertes.

Was ich nicht könnte, aber das ist der allereinzige Grund, das ist die Bürokratie in Frankreich, ich könnte nicht nach Frankreich wohnen gehen. Die würden mich verrückt machen. Weil ich habe ein paar Kollegen, die dort wohnen, die als Schweizer rüber gegangen sind und die kommen mit der Bürokratie gar nicht zugange. Das ist natürlich von Paris her gesteuert, das muss man verstehen und wissen, denen ist dann völlig egal ob du dieser Sprache mächtig bist oder nicht. Und, wie soll ich sagen, ins Süddeutsche, dort könnte ich hingehen, da hätte ich keine Probleme, ich könnte nach Freiburg wohnen gehen, da hätte ich kein Problem. Aber ins Elsass würde ich nicht gehen. Aber es hatte natürlich auch Gründe, früher, das Schulsystem ist natürlich grundsätzlich anders. (Eric, 53 ans, Reinach (CH))

Une partie des jugements portés sur les villes et communes situées au-delà de la frontière (criminalité, saleté, très forte charge fiscale, etc.) se basent très probablement sur des connaissances limitées de la situation réelle. En effet, les individus qui connaissent davantage les parties voisines de l'agglomération sont davantage prêts à s'y installer. Un autre point négatif mentionné à propos de la France renvoie au manque de transports publics en France. Comme nous l'avons montré dans chapitre sur l'usage et l'image des modes transports, les territoires et les pratiques sont largement 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, impliquerait dans la plupart des cas un changement radical dans leur mode de vie.

Deux participants à l'enquête qualitative, tous deux bilingues, ont mentionné la rencontre de plusieurs cultures et langues comme étant attractive pour un déménagement dans une autre région linguistique. Andreas déclare avoir déjà imaginé déménager en France pour que ses futurs enfants éventuels puissent profiter de grandir dans un environnement bilingue (voire trilingue), avec le français à l'école, le bon allemand et le suisse-allemand à la maison (sa femme est allemande). Aurélie, qui a été scolarisée dans un lycée bilingue en Allemagne, ne verrait pas d'un mauvais œil que ses éventuels enfants soient élevés en Allemagne ou en Suisse ou du moins suivent un cursus bilingue.

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 lieu⁴²⁶. Plusieurs parlent de « choc culturel » ou déclarent n'avoir « pas d'affinités particulières » avec l'Allemagne. Dans l'enquête qualitative, peu semblaient très enchantés par l'idée de déménager en Allemagne, même si dans l'ensemble, elle pourrait être acceptable. Seul Claude est clairement contre un tel déménagement : d'ailleurs, lors de sa carrière, une relocalisation professionnelle à Mannheim avait été évoquée, mais il n'y avait pas donné suite, en trouvant un autre poste.

Ecoutez. L'Allemagne... je ne connais pas bien l'Allemagne. Je pourrais habiter à Bâle. En Suisse. Mais en Allemagne... [Brigitte, sa femme] Il y avait à un moment donné une restructuration chez lui, il était question d'aller à Mannheim, dans la Ruhr. Il y a une dizaine d'années, le groupe fermait, c'était une grosse re-structuration. Il était dehors, mais il a eu de la chance il a retrouvé un emploi. Dans tout à fait autre chose, que tu faisais avant. Tu t'es bien recyclé. Tu faisais plus de labo. Là tu fais de l'administratif. Bref, il rentre et me dit, il faudra peut-être que l'on habite à Mannheim dans la Ruhr. Là, j'étais prête à aller bosser [plutôt que de devoir déménager là-bas]. (Claude, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalier)

⁴²⁶ 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).

La plupart des personnes rencontrées ne se sont jamais posé la question d'un déménagement en Allemagne, contrairement à 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)

Ça ne me dérangerait pas d'aller en Allemagne, mais le frein c'est les impôts qui sont énormes. Pour quelqu'un dans ma situation qui est célibataire et qui n'a pas d'enfant, les impôts sont nettement plus élevés qu'en France, après le coût de la vie est nettement moins chère. Mais c'est vrai que les impôts sont assez énormes. (Aurélie, 29 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

À propos des dispositions de mobilité résidentielle transfrontalières des Suisses, il est difficile d'esquisser des tendances fortes quant aux raisons décrites dans les questionnaires pour ne pas aller habiter en Allemagne. Certains parlent des impôts trop élevés (les Français mentionnent également ce désavantage, comme ci-dessus). La question de la mentalité revient également à quelques reprises, bien que les Suisse soient « culturellement » plus proches des Allemands. De la régression linéaire, il apparaît que la (meilleure) connaissance du bon allemand est liée positivement avec la disposition à aller habiter en Allemagne, au contraire de la connaissance du suisse-allemand qui y est liée négativement, reflétant 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 transfrontalier⁴²⁷.

Ich fühle mich wohler nicht in der Schweiz, sondern in unserem Quartier, weil es ein Arbeiterquartier ist und sowohl Weil wie St-Louis ist sofort Häuslebauer, dieser Agglo-Groove, zersiedelte Landschaft, jeder braucht sein Einfamilienhaus mit Garten drum herum und Parkplatz, Garage fürs Auto. (Christian, 50 ans, Bâle)

Déménager en Suisse, mis à part les nombreuses appréhensions que suscitent 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 de l'immobilier sont les principales critiques mentionnées 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. Je suis pacifiste dans la vie et s'il y a une fois une guerre, je me vois plus en Suisse. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non-frontalier)

Dans les modèles de régression, le lien avec le revenu est fort. Les Allemands et les Français disposant des plus hauts revenus sont les plus disposés à déménager en Suisse et inversement. En effet, 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 une baisse de leur temps de déplacement, financièrement les implications pourraient être importantes. Par ailleurs, tant Aurélie que Sébastien ont déjà regardé pour déménager en Suisse, mais les formalités administratives les ont retenus, de même que la baisse du niveau de

⁴²⁷ Ces éléments renvoient à ceux mentionnés sur les préférences résidentielles dans le chapitre « Attitudes et réseaux sociaux ».

vie. Continuer de vivre en France leur est apparu nettement plus simple. En effet, le coût d'un déménagement à l'étranger peut être important en termes financiers, mais représenter aussi 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 suisse⁴²⁸.

Pour les frontaliers, qui franchissent la frontière au quotidien, un déménagement de l'autre côté de la frontière peut réduire le temps passé en déplacement domicile-travail, mais surtout représenter un moins grand « saut dans l'inconnu » que pour les non-frontaliers. En effet, dans la mesure où ils pratiquent au quotidien le territoire suisse (ses habitants, sa culture, etc.), y déménager peut apparaître comme étant 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 62% à être 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 que davantage de non-actifs (26%) sont très motivés par cette idée (contre 8% pour les non-frontaliers). Malgré ces résultats, dans les analyses multivariées, l'effet frontalier se voit être mis 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.

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. Les personnes seules et les couples sans enfants sont les plus disposés à envisager un déménagement de l'autre côté de la frontière. Ils le sont davantage que les familles monoparentales et surtout bi-parentales. 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 effet en général moins disposées à déménager (Ravalet et al. 2015).

L'âge n'a pas d'influence sur ces dispositions spécifiques lorsque tous les habitants sont pris en compte simultanément, alors que dans d'autres études, il apparaît que la disposition à la mobilité résidentielle diminue avec l'âge, en raison de l'augmentation de contraintes physiques, familiales ou encore professionnelles (Fischer et Malmberg 2001; Ravalet et al. 2015). Dans notre échantillon qualitatif, Karim et Claude expliquent qu'en raison de leur situation actuelle - ils ont les deux plus de 50 ans et sont propriétaires -, ils ne sont plus intéressés à déménager de l'autre côté de la frontière, mais auraient tout à fait pu l'envisager étant plus jeune. En fait, il apparaît 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 RegioTriRhena, 70% sont 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 trouvés dans notre recherche quant à la réticence plus grande des Suisses et à l'ouverture plus marquée des jeunes vis-à-vis d'un déménagement transfrontalier, que dans le reste de la population.

À l'échelle de l'agglomération, le revenu n'a pas d'influence sur les dispositions à la mobilité résidentielle transfrontalière, mais lorsque les analyses sont décomposées par pays et par destination, celui-ci a plus d'importance. Comme relevé précédemment, la Suisse est moins attractive pour les petits revenus. Ceci s'observe également parmi les Suisses : en effet, ceux

⁴²⁸ Néanmoins, on n'observe pas de différences entre ceux qui parlent le dialecte local et ceux qui ne le parlent pas concernant la disposition à y résider.

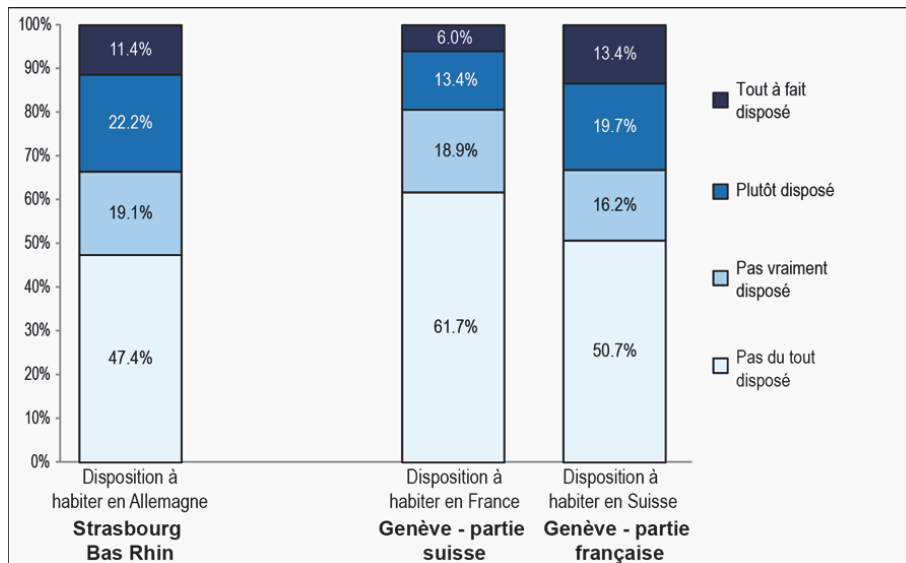
disposant de revenus limités sont plus enclins à envisager un déménagement vers la France ou l'Allemagne, que ceux disposant de revenus élevés. En effet, pour les Suisses avec des revenus bas, habiter dans les deux autres pays peut être très avantageux sur le plan financier et s'accompagner d'une hausse du niveau de vie substantielle, si ces derniers gardent le même emploi en Suisse (ou si leurs rentes/pensions ne diminuent pas). Si nous avons observé que la situation immobilière du côté suisse, et des côtés français et allemands d'ailleurs, n'avait pas atteint un seuil critique pour la majorité des ménages, ces résultats montrent néanmoins que la situation de vie est difficile en Suisse avec de bas salaires, en raison des prix de l'immobilier et du coût de la vie en général.

À côté de ces facteurs, nous avons également intégré les compétences socio-spatiales 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 » : à la fois ceux qui souhaitent découvrir davantage l'agglomération sont plus disposés (surtout), mais aussi ceux qui aiment découvrir de nouveaux endroits de manière générale. 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 (couplées à de faibles pratiques) semble intéresser davantage les explorateurs. Ces éléments font écho au concept d'(un)familiarity (Spierings et van der Velde 2013a) : 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-familiales » pour être attractives. La proximité culturelle et linguistique entre la Suisse ou l'Allemagne font des expériences de part et d'autre de la frontière quelque chose de moins « exotique ». Finalement, l'attachement au domicile, à la commune et au pays de résidence (surtout) diminuent logiquement la disposition à la mobilité résidentielle transfrontalière ; l'effet est inverse concernant l'attachement à l'agglomération.

Qu'en est-il à Genève et à Strasbourg, deux agglomérations transfrontalières de taille similaire ? Les habitants de ces régions sont-ils plus ou moins disposés à aller habiter de l'autre côté de la frontière que dans la région bâloise ? Le marché du logement est particulièrement saturé à Genève, néanmoins relativement peu d'individus ont déménagé à travers les frontières (Thomas et al. 2011). Sur le plan des dispositions, c'est dans la partie suisse de Genève que la part de 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. Environ 60% des Genevois sont totalement contre le fait de vivre en France. Les habitants de la partie française de l'agglomération genevoise sont 50% à ne pas vouloir du tout 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% seraient prêts à le faire. 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.

Figure 65 : Disposition à la mobilité résidentielle transfrontalière dans les agglomérations de Genève (2011) et Strasbourg (2012) (Source : Enquêtes sur les modes de vie résidentiels, LaSUR)



Dans la région bâloise, si les refus sont moins catégoriques qu'à Genève, les Suisses ne sont pas beaucoup plus prêts à aller à 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 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 *de facto* être 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 fondamentales du mode de vie. En effet, dans les trois cas observés, traverser la frontière peut aussi impliquer un passage d'une grande ville (Strasbourg, Genève ou Bâle) vers des territoires davantage suburbains ou périurbains, voire des petites villes ; et inversement.

Tableau 65 : 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 (échelle)	0.1	.10***	0.05	.05
Je crée facilement des liens avec des personnes que je ne connais pas (échelle)	-0.04	-.05	-0.02	-.02
En cas de besoin, je m'adapte facilement et je suis prêt à changer mes projets (échelle)	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) (échelle)	0.12	.13***	0.09	.1***
D'une manière générale, je cherche toujours à explorer de nouvelles régions, de nouveaux endroits. (échelle)	0.06	.07*	0.07	.07**
Attachement à la commune de résidence (échelle)	-0.07	-.07**	-	-
Attachement à l'agglomération trinationale de Bâle (échelle)	0.08	.08**	-	-
Attachement au canton/département/Land (échelle)	0.02	.02	-	-
Attachement au pays de résidence (échelle)	-0.24	-.22***	-	-
Attachement à l'appartement (échelle)	-0.08	-.07*	-	-
	Effectifs : 1506, R ² =.234, Sig.=.000		Effectifs : 1551, 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, renvoie à des formes diverses de soins, tels que ceux prodigués par un médecin, un dentiste ou dans un hôpital. Ces mobilités très particulières font face à deux écueils particuliers : 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 limitant les choix des patients⁴²⁹. Il peut être extrêmement difficile de se faire soigner dans un autre pays, ou surtout de se faire rembourser les soins. Divers facteurs amènent en général les patients à traverser les frontières dans le but de recevoir un traitement médical, comme 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/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

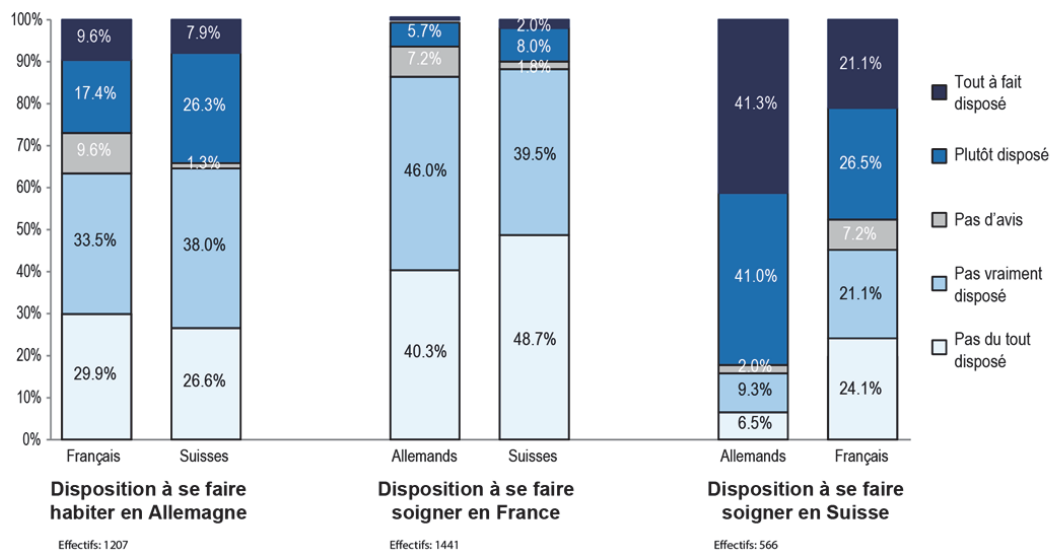
⁴²⁹ Il existe dans certaines régions frontalières des accords entre régions/pays, hôpitaux ou encore assurances permettant ainsi aux patients de se faire soigner de l'autre côté de la frontière.

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 leurs perceptions, a ajouté une dose de réticence, ne sachant plus exactement ce qu'il leur était permis de faire ou non de l'autre côté de la frontière.

Also wenn all diese Behinderungen, die wir haben, jetzt gerade Spital mit Krankenkassen, nicht wären, dann wäre ich absolut bereit, dann würde es für mich keinen Unterschied geben. Es ist für mich sehr hypothetisch, weil das ganze System ist extrem auf ein Land fokussiert, ich kann jetzt wahrscheinlich nicht einfach von der Krankenkasse, ich weiss es zwar gar nicht, aber sie würden es wohl nicht bezahlen, wenn ich nach Freiburg ins Spital gehen würde. (Julia, 31 ans, Bâle)

La plupart d'ailleurs 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 elles sont a priori plutôt marginales. Dans l'Arc Jurassien ou à Genève, certains Suisses se rendent notamment chez le dentiste 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 exhaustives⁴³⁰. Moine (1999) constatait également une très forte augmentation du nombre de dentistes dans la zone frontière française de l'Arc jurassien. En effet, ces services sont souvent entièrement à la charge du patient, la question administrative du remboursement à travers les frontières ne se pose donc pas. Dans ces deux cas, l'aspect financier a 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).

Tableau 66 : Disposition à se faire soigner dans les pays voisins, selon le pays de résidence



D'un point de vue quantitatif, 80% Allemands sont prêts à se faire soigner en Suisse, soit une proportion extrêmement importante de la population. 47% des Français sont également dans ce cas-là. 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 très nettes différences renvoient très largement aux différences de qualités perçues des soins dans chaque région, déterminant important des mobilités transfrontalières liées aux soins (Glinos et al. 2010). Ce type de mobilité particulière renvoyant au corps, les individus sont largement plus prudents que pour des mobilités quotidiennes (achats ou loisirs par exemple), diminuant *de facto* leur disposition à traverser la frontière.

⁴³⁰ Lecompte, 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.

Cependant, la Suisse apparaît à ce sujet comme étant très attractive. 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. Ceci signifie aussi que les Suisses sont plus hésitants pour aller se faire soigner à l'étranger : de plus, Bâle dispose d'une large offre de médecins et accueille un hôpital universitaire très réputé. Cet hôpital a d'ailleurs mis en place un « service international » destiné à ces patients étrangers, avec un service haut de gamme⁴³¹.

Nein, ins Spital würde ich nicht gehen, ich glaube da habe ich schon mehr Vertrauen ins Schweizer Gesundheitssystem. (Anja, 32 ans, Bâle)

La qualité des services et des hôpitaux est hallucinante par rapport à la France. Je n'ai jamais eu de soucis, de santé quand j'ai travaillé en Suisse. Mais j'ai des collègues qui ont été opérés à Bâle, j'ai été impressionné de la qualité des services. (Laurent, 41 ans, Hausgauen (FR), actif non-frontalier)

L'ouverture des Allemands quant aux soins en Suisse peut également provenir du nombre de médecins allemands officiant dans les hôpitaux suisses. Selon Andreas, les « meilleurs » médecins allemands ont pendant longtemps été attirés par les salaires et les infrastructures suisses. Par ailleurs, l'hôpital de Bâle a ouvert une antenne à Lörrach avec des partenaires locaux, contribuant à faire connaître son offre (de qualité) du côté allemand.

Comme en ce qui concerne les 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. 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 il est plus facile de communiquer pour lui 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 en Suisse ou en Allemagne⁴³².

Les frontaliers français ne sont pas plus enclins que les autres à se faire soigner en Suisse. En revanche, les frontaliers allemands sont eux plus disposés que le reste de la population allemande à recevoir des soins dans le pays où ils travaillent. Une partie d'entre eux, via leur assurance-maladie, peut recevoir des soins en Suisse. Les variables sociodémographiques indiquent d'autres liens significatifs, notamment avec l'âge. Plus les individus sont âgés, plus ils sont réticents à l'idée de se faire soigner de l'autre côté de la frontière⁴³³. Pour ces catégories de personne, 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 davantage à être disposés à 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 Suisse⁴³⁴ : 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 à se faire soigner hors de Suisse (comme cela été mentionné dans les cas genevois ou dans l'Arc jurassien) ou pour d'autres services liés à la santé (opticiens ou pharmacies). Au contraire, les Suisses avec de hauts revenus préfèrent ne pas se faire

⁴³¹ Site de l'Hôpital Universitaire de Bâle, « International Service » <http://www.unispital-basel.ch/das-universitaetsspital/international-service/>, consulté le 11.01.2017.

⁴³² 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 l'Allemagne, le modèle entier est non-significatif.

⁴³³ Concernant la différence entre les 65 ans et plus et les 45-64 ans, la significativité s'élève à .08.

⁴³⁴ OFS, Enquête sur le budget des ménages, Neuchâtel 2014.

soigner dans les pays voisins. Une même tendance s'observe en Allemagne : les personnes avec de hauts revenus sont moins disposées à recevoir divers traitements du côté français.

6 CONSOMMATION ET ESPACE

Où consommer et quels produits consommer sont des questions qui 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, il a été observé que les biens produits selon certains standards (biologiques, transparence, etc.) amènent les individus à traverser les frontières pour y consommer de tels produits, ou au contraire, les retenir de le faire. Les éléments discutés dans cette section renvoient plutôt aux attitudes des individus quant à la spatialité de la consommation et de la production.

Tout d'abord, les individus apprécient de plus en plus les produits issus d'une production locale, pour des raisons de qualité, d'écologie, d'éthique (vis-à-vis des producteurs, des travailleurs, des animaux ou de la nature) ou encore dans le but de favoriser le développement économique local. Un deuxième aspect renvoie au type de magasins, entre les petits commerçants ou les grands distributeurs et les magasins franchisés. À ceci s'ajoute une dimension territoriale, dans le sens où la prédilection d'un type de magasins ou d'un autre renvoie également à leur localisation, au centre ou en périphérie. C'est d'ailleurs tout le modèle de la ville contemporaine qui est questionnée par les pratiques de consommation spatialement éclatées (y compris de loisirs) (Wiel 1999).

Le troisième aspect renvoie plus particulièrement à une dimension économique, voire sociale, très présente dans les agglomérations transfrontalières, à savoir le lieu d'achats, non pas dans une perspective centre-périphérie, mais entre les différents pays. Ce que les auteurs appellent l'« outshopping », c'est-à-dire les achats effectués dans une autre commune/agglomération et dont les bénéfices économiques (impôts ou emplois) profitent non pas à la commune de résidence, mais à la commune d'achats, prend une dimension toute particulière dans les régions transfrontalières (Lau, Sin, et Chan 2005; Sullivan et Savitt 1997). En effet, en Suisse particulièrement, la question du tourisme d'achats suscite de nombreuses craintes dans le secteur du commerce de détail en raison de la « fuite » de nombreux consommateurs vers les opportunités transfrontalières, mais aussi plus largement dans la population. Ainsi, plus qu'ailleurs, consommer « responsable » dans une agglomération transfrontalière est multidimensionnel. Ces réflexions touchent aux fondements mêmes de l'idée d'un espace transfrontalier, ouvert et sans barrière. En effet, alors que d'un côté les pouvoirs publics cherchent à susciter les rencontres des habitants des régions transfrontalières à travers leurs pratiques quotidiennes afin de favoriser la cohésion de ces régions, les mêmes cherchent à retenir les consommateurs sur le marché local afin de préserver les commerces locaux.

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). En effet, pour des motifs éthiques ou un sentiment de responsabilité vis-à-vis de leur pays ou de leur commune de résidence, certains individus évitent de consommer à l'étranger ou des 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. Toutefois, dans les deux études mentionnées ci-dessus, les résultats sont divergents. Si dans son étude sur Singapour, Piron (2002) n'observe qu'une influence limitée de ces attitudes, Dmitrovic et Vida (2007) observent que les Serbes et les Croates qui partagent ces orientations

ont effectivement tendance à moins consommer à l'étranger. Quelle place ont ces idées dans l'agglomération transfrontalière ? Dans quelle mesure les habitants de l'agglomération prennent-ils en considération ces aspects économiques, sociaux ou écologiques lors de leurs pratiques du quotidien ? Dans une région où se rencontrent trois pays, où la vie de certains dépasse allégrement les frontières nationales, ces questions ont une importance fondamentale.

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 sont des manières 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 : acheter en Suisse ou des produits suisses est parfois considéré comme un acte de civisme et visant à promouvoir la place économique suisse. Ainsi, la question du tourisme d'achat et de ses répercussions sur l'économie locale est une source de préoccupation dans les discours des Suisses rencontrés et est une des raisons pour laquelle certains Suisses ne vont pas de l'autre côté de la frontière pour consommer, malgré des prix intéressants.

Was ja hier ein grosses Thema ist in der Nordwestschweiz ist der Einkaufstourismus, es gehen ja sehr, sehr viele Menschen rüber ins Deutsche oder ins Elsass einkaufen, ich gehöre jetzt nicht zu denen - auch wenn ich ab und zu etwas drüben kaufe - aber ich gehe nicht regelmässig, das ist so, das ist, weil wir verdienen ja das Geld da, somit habe ich da halt noch die alte Einstellung. [...] In der allgemeinen Wahrnehmung ist das, wird das als positiv angeschaut, man kann vergleichen, man kann profitieren, aber auf einmal kommt hinterher, ja, dieser Laden geht zu, dieses Fachgeschäft geht zu, warum? Weil die Leute auf der anderen Seite der Grenze einkaufen gehen und dann haben wir wieder mehr Arbeitslose auf unserer Seite. Gut, es hat dann weniger drüben, aber das eigene Hemd ist einem immer noch am nächsten. Das ist einfach so, das ist auch schwierig. (Eric, 53 ans, Reinach (CH))

Eric semble être particulièrement touché par cette thématique, puisqu'il en parle à plusieurs reprises lors de l'entretien. Sa préoccupation semble en partie venir de son statut d'entrepreneur : en effet, il possède une entreprise qui vend des fournitures pour coiffeur. Que les personnes et les entreprises achètent des produits suisses ou du moins à des entreprises suisses est donc vital pour le fonctionnement de sa firme. Ces attitudes vis-à-vis de la consommation vont en quelque sorte contre l'idée de mondialisation ou plus spécifiquement du libre-échange, notamment dans le marché européen.

Une idée qui ressort des entretiens à ce sujet renvoie 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 il préfère « 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 en créant 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 à Bâle, le fait que les frontaliers ne consommeraient pas suffisamment là où ils gagnent leur argent est un « reproche » formulé couramment. 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 jurassien⁴³⁵. Le fait de ne pas l'avoir entendu à Bâle ne signifie pas que ce reproche n'existe pas.

L'extrait suivant soulève plusieurs points au-delà de la question transfrontalière. D'une part, Sandra se demande ce que signifie « régional » ou « local », question particulièrement pertinente

⁴³⁵ Il est difficile de mentionner une source précise concernant ces stéréotypes et 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.

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 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 souligne 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.

Also Nachteile, ich meine, da kommt mir mehr so wirtschaftliches Zeugs in den Sinn, so Einkaufsgeschichten. Da bin ich recht vorsichtig. Also ich kaufe hier ein, wenn möglich. Aber ich habe auch kein Auto und so, ich kaufe wirklich nahe ein. Und versuche auch regional einzukaufen, das ist dann natürlich schon wieder - was ist jetzt regional? Aber ich gehe nicht nach Deutschland einkaufen, zum Beispiel. Und das machen natürlich sehr viele. Weil es halt günstiger ist. Aber ich, ich versuche das Gewerbe hier zu unterstützen, ich finde das auch wichtig. Also ich versuche auch so in kleineren Läden einzukaufen, ich finde es wichtig, dass die noch eine Überlebenschance haben, irgendwie, die kämpfen ja wahnsinnig. Und ich verdiene mein Geld auch hier, dann finde ich kann ich's auch hier ausgeben. Das sind für mich so Punkte, die wichtig sind. (Sandra, 36 ans, Bâle)

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'attitudes peut aussi amener à préférer les magasins présents au centre, à ceux situés dans des zones commerciales périphériques. Ce type de pratiques valorisent 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 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 augmentation⁴³⁶. 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 pouvaient avoir sur les territoires locaux.

Dans les discours des personnes rencontrées en France, cette idée de protéger l'économie locale ou nationale n'est pas présente. Et ce, malgré les tentatives récentes du gouvernement français à inciter les habitants du pays à consommer des produits français. D'une part, la présence de nombreux frontaliers dans la région, utilisant les opportunités de travail transfrontalières, rend une telle position un peu moins « tenable » et d'autre part, les consommateurs français achètent fréquemment en Allemagne et en Suisse⁴³⁷. Ceci 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 laisse seulement penser que le débat est moins présent qu'en Suisse. L'extrait de Karim offre au contraire une perspective très différente et rappelle que les relations entre la France et l'Allemagne se font à l'intérieur de l'Union européenne. Pour lui, il est nécessaire de dépasser les frontières nationales en consommant Français, Allemand ou Grec pour penser et consommer européen. Ce discours est ainsi davantage empreint d'économie et de développement « local », à une très large échelle certes, plus que de considérations écologiques.

Tout le monde est gagnant, c'est pour l'Europe. Malgré l'incitation, qui est maintenant de plus en plus importante, sur l'achat français, il faut acheter français, on oublie des fois d'acheter européen. Ce que je trouve complètement aberrant, parce qu'on est dans une même barque avec l'Europe. Et la France, où les gouvernements français passent leur temps à dire, il faut acheter français. Nous ici, dans la région, pas seulement la famille, mais dans la région ici, ce discours ne tient absolument pas du tout. On achète français parce que c'est mieux ou on achète allemand parce que c'est mieux. On pense toujours que ce n'est pas perdu, on pense que c'est pour l'Europe. On consomme en Europe. Un peu plus loin, en Champagne-Ardenne ou à Paris, ils ne pensent pas comme ça. Il faut

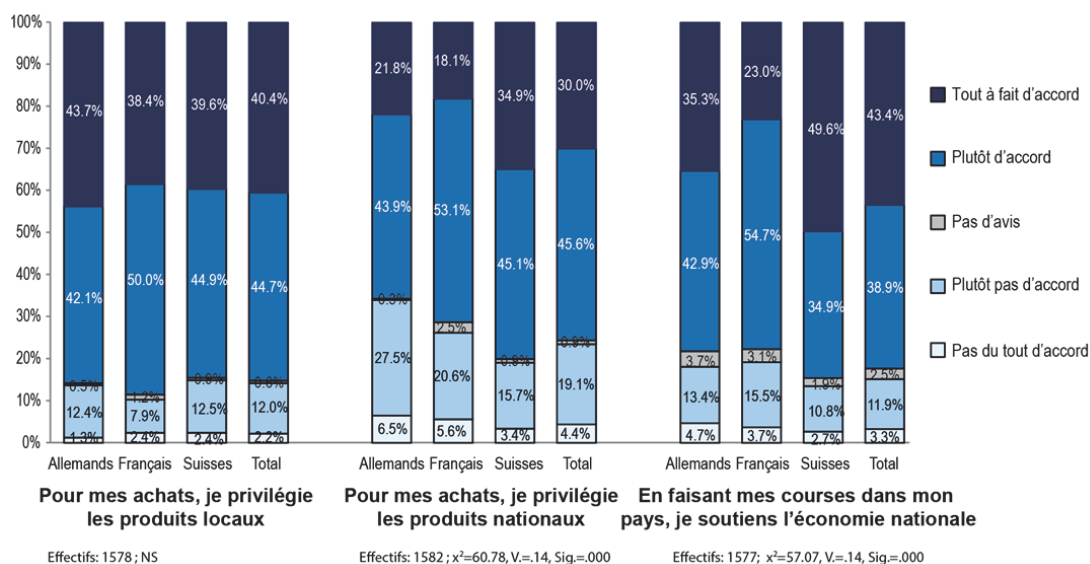
⁴³⁶ Credit Suisse, Retail Outlook 2016.

⁴³⁷ cf. chapitre précédent.

acheter français, parce qu'il faut pas soutenir le commerce allemand. Ils sont déjà plus forts que nous, on va pas encore acheter chez eux. Et même les voitures, quand on a une Golf, comme mon fils, il y a souvent des gens, qui disent, mais pourquoi t'as pas acheté une voiture française ?! Mais pourquoi, l'Allemagne c'est quoi ? Pourquoi on achèterait pas un truc allemand. Moi, je n'ai pas de difficultés de ce côté-là. Parce que nous on vient d'ailleurs en plus. Allemand, français ou suisse, c'est égal. On est en Europe et c'est pareil. Même espagnol ou italien, c'est en Europe. Il faut quand même qu'on arrive à avoir un esprit, sur cette grande frontière, comme les États-Unis, au lieu d'être toujours cloisonné, propre chez soi, dans son pays, de penser qu'on fait toujours que pour chez soi. (Karim, 54 ans, Bartenheim (FR), actif non-frontalier)

Qu'en est-il au niveau quantitatif ? Est-ce que les attitudes relatives à la consommation relevées dans le qualitatif se voient confirmer dans les résultats ? La volonté d'acheter des produits locaux est partagée dans les trois pays. 85% des habitants de la région transfrontalière déclarent faire attention à cet aspect-là, dont 40% déclarant faire très attention. Il n'y a d'ailleurs quasiment pas de différences 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 soupçonné à travers les entretiens et le 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 est la plus marquée. Ceci renvoie très largement aux débats existants sur la protection des intérêts économiques suisses (vis-à-vis des commerces étrangers), les préoccupations écologiques ou encore 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'ailleurs⁴³⁸. En Suisse, 80% des habitants de la région déclarent privilégier des produits suisses, contre 72% des Français et 65.7% des Allemands. En 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.

Figure 66 : Attitudes : Consommation et espace, selon le pays de résidence



⁴³⁸ 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 ex. Terra Suisse, seraient plus « recommandables », sur une série de critères, que les labels bio 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.

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-là. Concernant les deux autres attitudes, les différences sont non-significatives. L'effet des variables sociodémographiques est également très limité. On aurait pu s'attendre à ce que les plus aisés, en Suisse par exemple, soient davantage à défendre ces postures, car consommer de l'autre côté de la frontière est moins nécessaire pour eux financièrement parlant. C'était du moins l'impression qui se dégageait des entretiens. Les plus formés ne sont pas non plus davantage concernés par ces aspects-là⁴³⁹. Concernant l'achat de produits locaux, le fait que le niveau d'éducation et de revenu n'ait pas d'influence se retrouve dans d'autres études (citées dans S. Martinez 2010): il est probable qu'il en soit de même pour le soutien à l'économie locale.

Grundsätzlich, Ja, weil es wird sehr viel verglichen, es gibt sehr viel, das ist etwas ein Nachteil. Wenn du sagst, Ja Okay, ich geh schnell nach Lörrach das einkaufen, ich geh nach Weil das einkaufen, weisst du, dann spare ich 20%. Aber dass man dann dadurch einen Job bei uns riskiert, diesen Gedanken macht man sich zu wenig. Das ist für mich ein bisschen ein Nachteil, dass man diese Preisausgewogenheit nicht hat, das ist ein grosser Nachteil. (Eric, 53 ans, Reinach (CH))

Concernant les frontaliers, les différences sont non-significatives lorsque les autres variables sociodémographiques sont prises en compte. Mesurées à l'aide d'analyses bivariées, les frontaliers sont moins à souligner l'importance de consommer des produits nationaux ou à l'intérieur des frontières nationales, ce qui apparaît plutôt conséquent par rapport à leurs pratiques de travail. En France particulièrement, les différences sont très faibles avec les non-frontaliers. En effet, ces derniers consomment largement en Allemagne dans leur quotidien. En Allemagne, en revanche, les actifs non-frontaliers prennent cette question plus à cœur que les frontaliers.

Tableau 67 : 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 : 1529, R ² = .027, =.Sig.000		Effectifs : 1535, R ² = .021, Sig.=.000		Effectifs : 1529, R ² = .016, Sig.=.000	

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 effectives ? Ces attitudes retiennent-elles effectivement les individus à l'intérieur des frontières nationales ? En effet, on observe souvent un écart entre les attitudes et les comportements

⁴³⁹ 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.

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. En Suisse, où l'effet est le plus fort, ces attitudes de consommation ethnocentriste expliquent plus de 20% des fréquences des achats transfrontaliers⁴⁴⁰. 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 la consommation transfrontalière. Cet important rejet de l'« autre côté » pour de tels motifs apparaît particulier à la Suisse, du moins en Europe. En effet, dans les autres régions européennes, l'intérêt économique d'aller consommer de l'autre côté de la frontière est moins prononcé, et *de facto* la concurrence des commerces étrangers sur les commerces locaux, moins forte. À notre connaissance, une situation comme celle-ci, où ces attitudes sont largement prégnantes et ont un fort effet limitatif, n'a pas été observée dans d'autres régions européennes transfrontalières, ni 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 d'une part moins partagées, mais aussi ont moins d'effets sur les pratiques effectives. C'est en France que le lien est le moins fort. Ceci 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'appoints, 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 davantage 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 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).

⁴⁴⁰ 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 68 : 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 la frontière n'a pas pour autant disparu dans les « têtes ». Si pour ceux qui la franchissent le plus fréquemment, elle a tendance à s'effacer, pour d'autres, la fonction de barrière de la frontière 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 une vie quotidienne qui se déploie avant tout dans le pays de résidence. Par ailleurs, les artefacts physiques de la frontière – la douane ou les gardes-frontières – rappellent la situation transfrontalière de l'agglomération et font du franchissement de la frontière une activité toujours particulière pour certains. Les différences d'atmosphère entre les trois parties en matière d'architecture et de langue sont fortement ressenties comme des marqueurs du passage d'un pays à un autre, plus particulièrement entre la France et ses voisins. Les territoires ne sont pas les seuls à véhiculer des images particulières, les différents groupes sociaux vivant dans l'agglomération le font également. Un des résultats les plus marquants, qui s'est déjà fait sentir tout au long de la recherche, c'est que les frontaliers ne semblent pas être perçus de manière négative, ou du moins pas autant que dans les autres régions transfrontalières suisses telles que Genève, Tessin ou l'Arc jurassien.

La fragmentation sociale et spatiale de l'agglomération transfrontalière demande des compétences particulières pour être à la fois mobile 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. Celles-ci apparaissent très peu déterminées par la structure sociale, ce qui résulte dans 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'effort. Parmi ces compétences, la maîtrise des langues tient une place importante dans cette région bilingue. 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. Néanmoins, concernant le travail et les frontaliers, on remarque qu'il n'est pas absolument nécessaire de parler l'allemand (ou le dialecte) pour les Français : tout semble dépendre de la branche économique et du poste. Dans certains cas, la connaissance de l'anglais, notamment dans les grandes multinationales, peut suppléer à la maîtrise de l'allemand. Toutefois, la demande pour des travailleurs maîtrisant parfaitement l'allemand pourrait s'accroître dans le futur aux dépens des emplois les moins qualifiés. 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. Au-delà des aspects fonctionnels et pratiques, connaître la langue du pays où l'on se rend pour ses loisirs ou ses achats, permet de s'y sentir plus à l'aise. Finalement, le partage d'une langue commune est

aussi 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) partagent une identité commune à l'échelle des trois pays.

Aux compétences socio-spatiales et linguistiques, font écho des projets de mobilité très différenciés entre les individus. En effet, 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 du proche apparaissent amplement suffisants à leur besoin de découverte. Ceci 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. Par exemple, les personnes avec les revenus les plus limités ont de bonnes connaissances des diverses ressources situées dans les deux autres pays et sont aussi particulièrement motivés à les découvrir : pour eux, l'intérêt économique à se saisir de ces opportunités transfrontalière est plus marqué. 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 étant une source d'informations privilégiée quant à l'agglomération transfrontalière.

D'une manière générale, 70% des habitants sont intéressés à découvrir davantage l'agglomération trinationale de Bâle, 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 particulièrement 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 s'y faire soigner. Ces dispositions sont influencées par des déterminants entre autres économiques. Les personnes avec les plus hauts revenus en Allemagne et en France sont plus attirées par la Suisse que les autres. Alors que les Suisses avec de bas revenus sont plus à envisager de se faire soigner dans les pays voisins ou à y déménager : en effet, de telles mobilités pourraient 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 fort quant au tourisme d'achats. En effet, les pratiques de consommation dans les pays voisins sont importantes et représentent un manque à gagner pour le commerce de détail. Ainsi, les attitudes de consommation ethnocentriste ou de soutien de l'économie nationale ou locale sont particulièrement développées en Suisse ; en France et en Allemagne, de telles attitudes s'observent également. Toutefois, l'impact de celles-ci sur les pratiques effectives est largement plus important parmi les Suisses. Il s'agit d'un des facteurs limitatifs les plus puissants des pratiques transfrontalières (en premier lieu d'achats). 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 renvoyer davantage à la volonté de consommer d'une manière « responsable » en tenant compte des implications socio-économiques, voire écologiques des pratiques individuelles sur les territoires et leurs habitants, qu'à une forte animosité envers les parties étrangères de l'agglomération. Concernant les loisirs ou les achats des Allemands et des Français, ces considérations

apparaissent moins importantes : d'autres barrières ou éléments motivateurs apparaissent comme plus déterminants, et notamment le potentiel de mobilité, qui est au cœur du chapitre suivant.

A travers ces éléments, l'épaisseur de la frontière apparaît comme cruciale dans la compréhension des modes de vie. Les compétences ou les projets individuels permettent de considérer 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 témoins des relations complexes et intenses qui prennent place dans la région.

**MODES DE VIE ET POTENTIEL DE
MOBILITÉ : LES FRONTIÈRES AU
QUOTIDIEN ?**



1 INTRODUCTION

Ce dernier chapitre poursuit un triple objectif. Il vise tout d'abord à 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. Dans ce chapitre, nous présentons tout d'abord une typologie du potentiel de mobilité qui combine ces trois composants (accès, compétences et projets de motilité). Nous utilisons ensuite cet indicateur pour appréhender les différentes composantes du mode de vie.

Ensuite, il s'agit d'analyser les liens qui émergent entre les mobilités quotidiennes, les réseaux sociaux et les attitudes afin d'identifier les rapports qu'entretiennent les individus avec l'agglomération transfrontalière. L'analyse des découplages entre les dimensions, par exemple, le fait de ne jamais traverser physiquement les frontières tout en étant attaché à l'agglomération ou inversement, apporte des éléments singuliers dans l'appréhension de la vie quotidienne des habitants de la région.

Finalement, ce chapitre a pour but d'identifier les enjeux auxquels fait face l'agglomération transfrontalière. Ces trois éléments renvoient : 1) à la cohésion sociale et aux conditions de vie des frontaliers et non-frontaliers ; 2) à la mobilité quotidienne (motorisée) ; 3) à la spécialisation sociale et fonctionnelle des territoires de l'agglomération.

2 LA MOTILITÉ POUR LES MOBILITÉS TRANSFRONTALIÈRES

Un des buts principaux de cette recherche est de comprendre le rôle et l'influence de la motilité sur les modes de vie dans les agglomérations transfrontalières. Pour répondre à ce questionnement, nous avons construit un indicateur décrivant le potentiel de mobilité à l'échelle de l'agglomération transfrontalière. Dans un premier temps, nous discuterons des variables utilisées dans l'indicateur de la mobilité, en regard des lacunes et des apports des opérationnalisations précédentes. Puis, nous présenterons les différents types de potentiel de mobilité à l'échelle transfrontalière. La motilité sera utilisée dans la suite du chapitre pour analyser les modes de vie.

Plusieurs études, principalement issues du Laboratoire de sociologie urbaine (EPFL), ont déjà abordé le potentiel de mobilité de manière quantitative, à travers la création d'indicateurs. Dans la partie théorique, une revue de la notion de motilité et de son usage a été faite. Il apparaît que dans les opérationnalisations précédentes, quelques lacunes demeurent : 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 (cf. tableau ci-dessous), des lacunes mentionnées et de la nécessité d'adapter l'indicateur à la réalité transfrontalière du contexte, nous décrivons dans les sections suivantes les éléments utilisés dans la conception de notre indice de motilité⁴⁴¹.

⁴⁴¹ Les différents accès, compétences ou projets de mobilité sont analysés en détail dans les différents chapitres de cette recherche.

Tableau 69 : 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 transports
(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 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
Thèse	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 socio-spatiales Compétences linguistiques Planification	Connaissances locales ; exploration ; Dispositions transfrontalières (mobilité résidentielle et mobilité pour les soins)

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 ménage⁴⁴². La prise en compte d'indicateurs relatifs à ces trois modes de transports renvoie à la diversité des modes utilisés dans l'agglomération bâloise. Les accès personnels intègrent également les nouvelles technologies facilitant la mobilité, car elles permettent d'accéder à de nombreuses informations sur les réseaux de transports ou d'acheter des services relatifs à la mobilité en ligne. Nous avons aussi intégré des outils « embarqués », c'est-à-dire qui peuvent être utilisés pendant les déplacements. En effet, les smartphones permettent d'une part d'obtenir toutes les informations nécessaires aux déplacements en temps réel (modifications d'horaires, plan du réseau, achat de billets, etc.) et d'autre part, ils offrent diverses possibilités en matière de distraction (jeux, musique, etc.), voire de travail. Les ordinateurs portables et les tablettes sont l'autre indicateur utilisé : ces derniers, de par leur puissance et les logiciels installés, offrent une palette plus large de possibilités d'utilisation. Les analyses sur l'usage des modes et sur les compétences socio-spatiales 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 accessibles, 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 renvoie 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

⁴⁴² cf. chapitre « Usage et image des modes de transports dans l'agglomération transfrontalière ».

prise en compte permet de considérer une aptitude « contextualisée » ou un potentiel de mobilité⁴⁴³. Concrètement, nous avons pris en compte l'accessibilité aux transports en commun, mesurée à travers la qualité de la desserte du territoire de résidence. La voiture et le réseau autoroutier représentent une composante importante de la mobilité des habitants de l'agglomération : ainsi, nous avons intégré un indicateur mesurant la possibilité d'atteindre une entrée d'autoroute (ou non) en 5 minutes lors des heures de pointe. Finalement, et en lien avec la dimension transfrontalière, un indicateur relatif à la présence de lignes de transports publics transfrontalières⁴⁴⁴ a été intégré. 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 renvoie au manque de considération des compétences sociales. Cette lacune 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 fait écho 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. Il s'avère que les compétences sociales ou socio-spatiales, comme nous les avons dénommées, sont fondamentales dans la mobilité des individus. Dans une agglomération transfrontalière, le couple mobilité spatiale/mobilité sociale s'articule différemment. En effet, de par la situation transfrontalière de la région, les individus peuvent être confrontés sur des distances très courtes — la frontière créant de la « distance dans la proximité » (Groupe Frontière 2004) — à des environnements, des cultures et des individus très différents. Il est constamment nécessaire de s'adapter à de nouvelles situations, à de nouveaux interlocuteurs, à d'autres langues, rendant ces capacités socio-spatiales indispensables. Par ailleurs, ces compétences s'avèrent être 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 mobilités⁴⁴⁵.

En lien direct avec ces compétences socio-spatiales, des compétences communicationnelles (linguistiques) et sociales ont été ajoutées. La capacité à 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 se 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 dans la compréhension des mobilités à l'échelle transfrontalière et des processus d'attachement et d'identification à la région⁴⁴⁶.

⁴⁴³ Cette question est également discutée dans le chapitre « Théorie et concepts », partie « Le potentiel de mobilité ».

⁴⁴⁴ Des lignes permettant de relier sans changement le territoire de résidence de l'individu avec l'un des deux pays voisins.

⁴⁴⁵ cf. chapitre « L'épaisseur sociale de la frontière ».

⁴⁴⁶ Par ailleurs, dans la mesure où cette recherche vise la population entière, et non pas uniquement certaines populations précarisées et/ou allophones, nous n'avons pas pris en compte la maîtrise de la langue locale : en effet, seul un infime pourcentage des enquêtés déclare ne pas parler bien ou très bien la langue locale. En revanche, dans une recherche sur les populations précaires, la prise en compte de la maîtrise de la langue locale (parler, lire, écrire, etc.), ainsi que les compétences en calcul par exemple, fait largement sens (Nogues 2015).

Les types de compétences décrites ci-dessus présupposent un mouvement dans la conception de la motilité, d'un « potentiel de déplacement » vers un « potentiel de mobilité ». En effet, 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, l'analyse des entretiens et des données qualitatives dans notre recherche a montré que les compétences, telles que trouver son chemin ou la capacité à être à l'heure, n'étaient pas (ou plus) nécessairement les plus pertinentes⁴⁴⁷. D'un point de vue quantitatif, ces compétences sont d'ailleurs largement partagées dans la population : très peu d'habitants de l'agglomération déclarent avoir des problèmes dans ces deux domaines. 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 déplacements. Cet aspect renvoie à l'omniprésence d'internet et du champ des possibles que cette technologie ouvre en lien avec la mobilité. Une deuxième compétence liée au déplacement et aux capacités d'organisation a été ajoutée, à savoir la planification à l'avance 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 mobilités. Toutefois, aimer ou avoir besoin de planifier peut aussi être la marque d'un manque de compétences, de spontanéité ou de réactivité⁴⁴⁸. 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 additionnerait 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 compte⁴⁴⁹. Néanmoins, de par l'utilisation de variables relatives aux nouvelles technologies, la question de l'âge et par extension celle des capacités physiques sont indirectement abordées (voir ci-dessous).

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. Ceci 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 à travers les expériences, les représentations et les 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, bi-résidentialité, voyages fréquents, etc.) (Kaufmann, Viry, et Widmer 2010; Dubois, Ravalet, et al. 2015).

⁴⁴⁷ En effet, avec l'arrivée des smartphones, trouver son chemin devient très facile comme l'ont expliqué les enquêtés. De même, être à l'heure n'est pas uniquement une question de compétences, mais aussi de choix. Les enquêtés rencontrés expliquent que cela dépend surtout du type de rendez-vous : lorsque celui-ci est important, être à l'heure n'est pas un problème, cf. chapitre « Usage et image des modes de transports dans l'agglomération transfrontalière ».

⁴⁴⁸ Les analyses montrent en effet que les personnes qui planifient le plus sont moins spontanées, ont de moins bonnes compétences socio-spatiales et ont une appétence plus faible pour l'exploration : cf. chapitre « L'épaisseur sociale de la frontière », section « Exploration et connaissance ».

⁴⁴⁹ Les opérationnalisations effectuées jusqu'à présent n'ont d'ailleurs pas exploré cet aspect-là.

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 motilité⁴⁵⁰. En effet, 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. En effet, connaître, ou simplement avoir une vague idée de ce qui est offert dans différents lieux peut nourrir l'envie de se déplacer. Ainsi, ces différents aspects ont été opérationnalisés à travers les connaissances locales, la curiosité « spatiale » et l'intérêt pour l'exploration — inspirés par les « mobility needs » de Kellermann (2012) et les concepts d'indifférence et d'(un)familiarity de van Houtum et van der Velde (2004) et de Spierings et van der Velde (2013a). Plus précisément, l'envie d'explorer a été déclinée en deux indicateurs : le premier concerne directement la région transfrontalière ; le deuxième renvoie à l'exploration en général de nouvelles régions et de nouveaux endroits. L'idée sous-jacente ici est que les individus les plus curieux spatialement sont plus ouverts aux opportunités qui les entourent, même si elles se trouvent de l'autre côté de la frontière.

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. Celle-ci a été construite à l'aide d'une analyse factorielle et d'une classification (nuées dynamiques)⁴⁵¹ et donne une place importante aux compétences et aux projets de mobilité, alors que les accès contextuels sont moins mis en avant. En effet, 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. Ensuite, s'agissant de 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.

⁴⁵⁰ cf. chapitre « Théorie et concepts », partie « Le potentiel de mobilité : une clé pour comprendre les modes de vie ».

⁴⁵¹ Plus de détails techniques se trouvent dans l'annexe VI. « Eléments techniques : construction de l'indicateur de motilité ».

Le fait que les personnes âgées aient une probabilité plus élevée (3.8 fois plus, cf. régression logistique ci-dessous) de faire partie de ce groupe explique en partie 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. Toutefois, avoir des ressources financières limitées ou être moins formé n'implique pas nécessairement une motilité plus faible (Maksim 2011). Relevons pour terminer qu'il s'agit du groupe qui se lit le mieux à travers les 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. En effet, 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 en matière de restaurants, de magasins ou de loisirs. En outre, ils ne connaissent pas beaucoup mieux l'offre de leur région de résidence. De plus, 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 socio-spatiales peu développées, telles que se sentir à l'aise avec des personnes inconnues ou dans des endroits inconnus. En revanche, 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.

Tableau 70 : Typologie de la motilité, moyennes par variable⁴⁵².

	Peu motiles	Peu intéressés par l'espace	Explorateurs novices	Cosmopolites ancrés	Très motiles	Total	Anova ⁴⁵³
Dispose d'au moins une voiture dans son ménage	0.63	0.97	0.91	0.91	0.86	0.88	42.3
Vélo en état de fonctionner	0.47	0.91	0.92	0.69	0.83	0.8	65.9
Abonnement de TP (tous types confondus)	0.41	0.36	0.42	0.5	0.56	0.45	9.1
A un smartphone	0.04	0.84	0.69	0.56	0.83	0.65	163.3
A un ordinateur portable ou une tablette	0.17	0.92	0.86	0.63	0.92	0.76	208.7
Accès à une autoroute en 5 min	0.37	0.39	0.36	0.54	0.5	0.43	8.2
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	9.7
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	1.2 (N.S.)
Je connais les possibilités qu'offre Internet pour organiser/planifier mes déplacements	0.27	0.86	0.79	0.76	0.88	0.76	222.3
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	18.5
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	57.1
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	26.8
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	27.1
Niveau de langue du pays voisin (français ou allemand)	0.39	0.4	0.39	0.63	0.64	0.49	61.2
Anglais : Niveau	0.28	0.61	0.59	0.49	0.67	0.56	84.0
J'aime planifier mes activités longtemps à l'avance	0.65	0.77	0.33	0.71	0.64	0.62	129.9
Connaissance de l'offre dans le pays de domicile	0.6	0.73	0.66	0.88	0.79	0.74	51.6
Connaissance de l'offre dans les deux pays voisins	0.32	0.23	0.24	0.56	0.57	0.38	164.2
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	153.5
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	131.6
Disposition à habiter dans les deux pays voisins	0.31	0.19	0.27	0.26	0.62	0.34	217.4
Disposition à se faire soigner dans les deux pays voisins	0.34	0.32	0.35	0.22	0.67	0.4	195.6

D'un point de vue sociodémographique, peu d'indices permettent d'expliquer cette frilosité envers la nouveauté et l'altérité. Les moins de 45 ans y sont surreprésentés, au contraire des plus âgés (seulement 10%). Ceci 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 riches. Ils disposent par ailleurs de formations plutôt bonnes. La composition familiale indique qu'il s'agit avant tout de couples, dont beaucoup avec enfants : il s'agit du groupe où les familles sont les plus présentes. Le fait d'être en couple - éventuellement avec des enfants -, associé à de faibles compétences socio-spatiales, peut avoir comme conséquence une limitation des projets hors du domicile et une concentration des activités autour de celui-ci.

⁴⁵² Pondération : Pays/secteur_equal.

⁴⁵³ La valeur de *F* permet de déterminer dans quelle mesure les types se distinguent pour chaque variable. Les différenciations les plus élevées concernent les variables en lien avec les nouvelles technologies, ainsi que celles relatives aux dispositions transfrontalières, à l'exploration ou aux connaissances transfrontalières. Comme évoqué précédemment, les accès contextuels sont en retrait, les différences entre les groupes en matière de qualité de la desserte en transports publics sont d'ailleurs considérées comme non-significatives.

Tableau 71 : Régressions logistiques : Types de motilité (Odd ratio)

	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					
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)	1523	1523	1523	1523	1523
Log likelihood	820.685	1590.556	1568.608	1300.102	1423.344
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

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. Ceci souligne à nouveau l'intérêt à utiliser des approches originales, à travers la motilité, dans la mesure où les manières et les aptitudes à se saisir des opportunités, sont indépendantes de la structure sociale.

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 enfants. En fait, seule la plus grande part de personnes avec de bas revenus (1.5 fois plus) les distingue véritablement du groupe précédent. Même leurs cadres de vie sont assez similaires, avec des parts importantes 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 se trouver dans la position sociale, l'âge, le genre ou le cadre de vie de ces individus. Une des explications peut renvoyer à leurs 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 dans les 5 dernières années (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 (Suisse, Allemagne ou France), 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 socio-spatiales et la curiosité spatiale

menées dans le chapitre précédent suggèrent que ces éléments renvoient davantage à des traits de caractère particuliers. Ainsi, en intégrant de tels éléments, la motilité apporte une grande plus-value dans 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 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 ans⁴⁵⁴ 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 qu'ils ont à disposition pour leurs loisirs et leur vie privée. De plus, deux tiers d'entre eux ont vécu à l'étranger au moins 6 mois au cours de leur vie. Ces éléments sont probablement liés à leur intérêt pour l'exploration et leurs hautes compétences socio-spatiales. 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 il réside 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 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 dans les cinq dernières années. Ce plus faible ancrage local les rend particulièrement ouverts aux nouvelles opportunités, indépendamment de leurs localisations. En outre, une partie importante de la vie des *très motiles* semblent tourner autour du travail. En effet, la moitié d'entre eux travaillent plus de 40 heures par semaine et près d'un quart vivent dans des ménages biactifs. S'ils se disent satisfaits de leur situation financière, ils sont en revanche moins satisfaits de leur emploi et du temps dont ils disposent pour leurs loisirs et leur vie privée (un quart d'entre eux ne sont pas satisfaits).

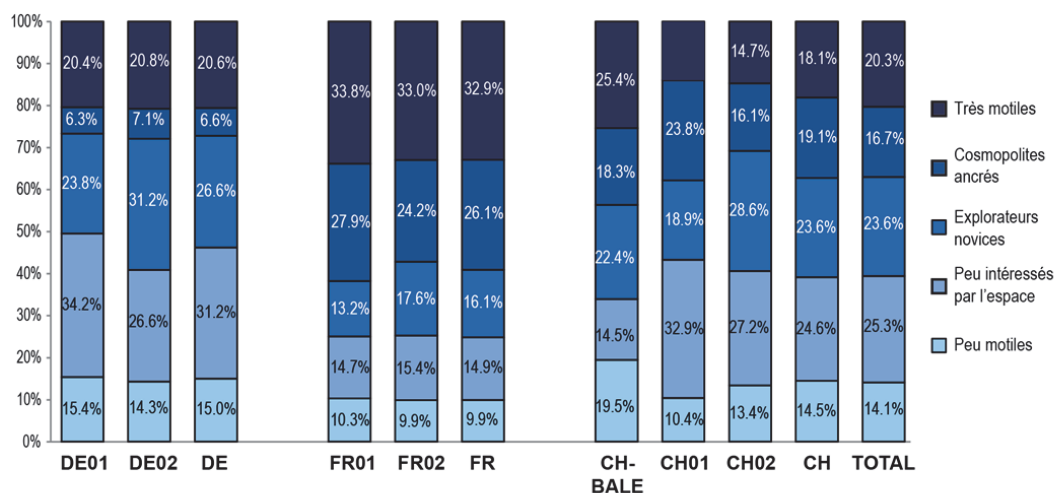
D'un point de vue géographique, les groupes sont répartis de manière homogène entre les trois pays. Aucun type de potentiel ne renvoie à un espace ou à un pays en particulier. Rappelons cependant qu'à travers la construction de la typologie, nous avons opté pour une variante qui se concentrait non pas sur les accès contextuels, mais plutôt sur les compétences et les projets, ce qui a une forte influence sur la répartition géographique. Sans cela, la typologie aurait été nettement plus marquée par les frontières nationales ou les distinctions entre les espaces urbains, voire métropolitains (Bâle) et le reste du territoire.

⁴⁵⁴ Ainsi, ils sont un peu moins à disposer d'un vélo, de même que d'un smartphone ou d'un portable, et ils parlent un peu moins bien anglais que les individus des autres groupes (hors *peu motiles*). En effet, ces quatre indicateurs sont corrélés négativement avec l'âge.

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 : en effet, 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 la direction 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 socio-spatiales et linguistiques des Bâlois, ainsi que sur leurs projets de mobilité. En effet, 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. Le résultat des Français peut se lire à travers 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 les pays et les secteurs de résidence



Effectifs: 1570 ; Différences entre pays : $\chi^2=71.3$, $V=.151$, $\text{Sig}=.000$; Différences entre secteurs: $\chi^2=136.23$, $V=.147$, $\text{Sig}=.000$

Pour terminer, d'importantes similitudes s'observent entre cette typologie et celle liée à la grande mobilité réalisée dans le cadre de la recherche *Job Mob* (Dubois, Ravalet, et al. 2015). En effet, au-delà de la présence de personnes faiblement et fortement motiles, on observe aussi qu'un groupe avec de très bons accès et compétences se distingue par de faibles dispositions à la mobilité. Dans cette étude sur la grande mobilité, il s'agissait de la distinction entre les personnes disposées aux mobilités réversibles (pendularité de longue durée), aux mobilités irréversibles (déménagement, migration), voire à aucune mobilité de ce type. D'un point de vue sociodémographique, les personnes dont les dispositions à la mobilité étaient les plus élevées n'étaient pas les plus « puissantes » ou les plus « riches », mais étaient plus jeunes et dans des situations moins stables (en raison du contexte économique notamment). Dans notre recherche, les *très motiles* ne sont pas nécessairement ceux dont la situation est la plus stable et la plus

recherchée. Les *cosmopolites ancrés*, de par leur satisfaction élevée en matière de travail, d'argent et de temps à disposition, en lien avec le fort potentiel de mobilité, semblent avoir trouvé un meilleur équilibre.

3 DES MODES DE VIE TRANSFRONTALIERS ? UNE ANALYSE À TRAVERS LA MOTILITÉ

Tout au long de cette recherche, 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 autres⁴⁵⁵. Le rôle de la motilité dans l'explication des différentes dimensions du mode de vie est également analysé dans les sections suivantes.

3.1 MOTILITÉ ET MODE DE VIE

Avant d'analyser les relations entre les mobilités effectives, les réseaux sociaux et les attitudes, c'est le rôle de la motilité dans l'explication de ces différentes dimensions qui est analysé dans les sections suivantes. Comment ces dimensions se lisent-elles à travers la motilité ? Être très motile à l'échelle transfrontalière signifie-t-il pour autant être très mobile dans cet espace ? Est-ce que la motilité n'est utile que pour analyser les mobilités effectives ou permet-elle d'aborder également les réseaux sociaux ou les attitudes spatiales ?

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 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 socio-spatiales ni de bonnes connaissances de la région : ils apparaissent 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. En effet, pour les frontaliers français, les compétences linguistiques et l'ouverture vers l'« autre » sont davantage nécessaires⁴⁵⁶. Ainsi, pour les Allemands, travailler en Suisse ne nécessite pas de compétences socio-spatiales particulièrement élevées ni de dispositions envers l'agglomération transfrontalière spécialement ouvertes.

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, expliquant 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 : en effet, ce groupe se caractérise par un haut taux de bilinguisme, ce qui est moins fréquent en Allemagne, le français y étant moins répandu.

⁴⁵⁵ Ce chapitre a servi de base à un chapitre d'ouvrage (Dubois et Kaufmann 2017), certains paragraphes sont similaires.

⁴⁵⁶ Et ce même si ne pas parler l'allemand ou le suisse-allemand n'est pas un obstacle insurmontable au travail frontalier ; cf. chapitre « L'épaisseur sociale de la frontière », partie « La question de la langue ».

3.1.2 Pratiques transfrontalières et motilité

Dans quelle mesure la motilité permet-elle d'expliquer les pratiques transfrontalières de loisirs et d'achats⁴⁵⁷ ? 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 libre⁴⁵⁸. 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 : en effet, 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 pour les opportunités se trouvant de l'autre côté de la frontière. Ce manque d'intérêt se voit renforcé par des compétences socio-spatiales et linguistiques peu développées, ce qui peut avoir un effet de barrière sur les pratiques transfrontalières⁴⁵⁹. Parmi les *peu intéressés par l'espace*, l'effet de la langue est bien visible chez les Français de ce groupe : ils sont bien plus que parmi 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. En effet, 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. Ceci se retrouve également chez les *peu motiles* : alors qu'ils sont près de 20% à ne jamais faire de loisirs ni en Allemagne ni en Suisse, 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 très nettement moins mobiles à l'échelle transfrontalière : ils ont une probabilité 5 fois plus faible que les autres groupes d'avoir des pratiques transfrontalières intenses.

⁴⁵⁷ Un indicateur agrégeant les pratiques transfrontalières de loisirs et d'achats a été utilisé, cf. Annexe VII. « Analyses complémentaires ».

⁴⁵⁸ 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 (voir ci-dessous).

⁴⁵⁹ cf. chapitre « L'épaisseur sociale de la frontière ».

Tableau 72 : Régression logistique : 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	1876.141	766.718
ddl	15	15
Khi-deux	128.94	92.83
R-deux de Nagelkerke	0.114	0.139

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 de 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 davantage prégnant (c'est un groupe où les bas revenus sont surreprésentés) et fonctionne comme un frein sur 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. Ainsi, son ouverture vis-à-vis des opportunités transfrontalières, mais aussi sa disposition à vivre dans les pays voisins ou à s'y faire soigner, va 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 apportent une large plus-value dans 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, 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. Ceci 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 se voit être amélioré lors de 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. En effet, la motilité a un plus grand pouvoir explicatif en ce qui concerne les loisirs que pour les achats. Comme le montre le chapitre sur les pratiques transfrontalières⁴⁶⁰, 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 celle-ci est moins déterminante que pour les loisirs. Au-delà de la question de l'aisance, la volonté d'explorer renvoie davantage 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 de forts freins à la mobilité transfrontalière, principalement pour les achats⁴⁶¹. Ainsi, la motilité passe au second rang devant ces puissants facteurs, qui traduisent non pas un manque de capacité pour 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 à travers l'intégration d'éléments relatifs aux compétences socio-spatiales 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 (voir section suivante).

Concernant la spatialité des réseaux sociaux, les personnes avec un haut potentiel de mobilité ont une probabilité plus grande d'avoir des amis qui résident de l'autre côté de la frontière. 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. Ceci renvoie très largement à leurs compétences et leur intérêt pour l'altérité plutôt faibles. L'absence de réseaux sociaux traversant les frontières est particulièrement marquée chez les Français en raison des questions linguistiques. En effet, pour les Français, la possibilité d'avoir des amis de l'autre côté de la frontière est largement conditionnée par la

⁴⁶⁰ cf. chapitre « Mobilité dans l'agglomération: quelles pratiques transfrontalières ? ».

⁴⁶¹ cf. chapitre « L'épaisseur sociale de la frontière », partie « Consommation et espace ».

connaissance de l'allemand ou du suisse-allemand. Toutefois, les *peu intéressés par l'espace* d'Allemagne et de Suisse ont également une probabilité plus faible d'avoir des amis de l'autre côté de la frontière : cette question ne se résume donc pas uniquement à des considérations linguistiques.

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 eux moins d'amis résidant dans les deux pays voisins⁴⁶². 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 dans la compréhension de la spatialité des réseaux sociaux, son utilité est plus limitée en Allemagne, voire en France. En effet, 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.

⁴⁶² 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 les *explorateurs novices*.

Tableau 73 : Régression logistique : 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
Famille monoparentale	1.84	0.91	1.21
En couple, sans enfant	1.73**	0.91	1.11
En couple, avec enfant(s)			
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			
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)			
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*
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 (0.075)
Sig.	.000	.000	.000
Nombre d'observations (non-pondérées)	1449	1333	1332
Log likelihood	1087.83	1656.79	1456.45
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 ? Être peu motile à l'échelle de l'agglomération signifie-t-il pour autant ne pas être attaché à l'agglomération ou ne pas s'y identifier ? Les *peu intéressés par l'espace* sont, comme attendu, clairement moins 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* sont également moins à exprimer une identité commune.

Au niveau sociodémographique, les jeunes sont moins 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 sur 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 signifiant. Dans cette idée, il est fort probable que les *explorateurs novices*, à travers leur envie de découverte et leurs réseaux sociaux, se forgent avec le temps une identité allant au-delà des frontières. Au contraire, ce résultat peut 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, 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, à travers la motilité. Les analyses relatives à l'attachement à l'espace permettent d'aller plus loin sur 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, expliquant ces résultats. Ceci s'observe d'ailleurs également à travers les *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, qui sont 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. Ceci renvoie au terme « ancré » de leur dénomination et explique en partie pourquoi ils sont davantage réticents à s'installer de l'autre côté de la frontière. En revanche, les *très motiles* apparaissent 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 ancrées*, des implications socio-économiques sur les territoires de leurs mobilités effectives. En Suisse, les *très motiles* font nettement plus d'achats à l'étranger que les autres groupes. Au contraire, les *cosmopolites ancrés* se sentant plus concernés par ces éléments consomment moins dans les pays voisins. À travers 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. Ils se distinguent à ce propos fortement des *peu intéressés à l'espace* : ces derniers sont particulièrement attachés à leurs pays de résidence. Cependant, cet attachement ne se traduit pas par une conscience « locale » et « écologique » plus forte⁴⁶³. 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 renvoient davantage à un rapport au monde plus individualiste et moins concerné.

⁴⁶³ 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 transports.

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 ? Ces dimensions sont-elles indépendantes les unes des autres ? 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 avec le fait d'avoir des amis qui résident de l'autre côté de la frontière⁴⁶⁴. En effet, les habitants de l'agglomération qui ont des amis de l'autre côté de la frontière sont près de 83% à y être attachés et 73% à partager une identité commune. 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 (environ 20 points) que l'attachement (environ 10 points)⁴⁶⁵. Ceci souligne que 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 de loin pas une condition *sine qua non* pour être attaché 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 néanmoins attachés, 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 mobilités 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. Par ailleurs, les amis vivant de l'autre côté de la frontière permettent d'acquérir des connaissances sur les infrastructures de loisirs, sur les restaurants, les « bons plans », etc. Seuls 2% des individus qui ont des amis vivant de l'autre côté de la frontière ne s'y rendent jamais pour leurs loisirs et environ les deux tiers y vont régulièrement. L'influence du réseau d'amis est moins importante pour les pratiques d'achats. 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.

Lorsque l'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. Comme on l'a vu ci-dessus, les *peu motiles* s'identifient à l'agglomération

⁴⁶⁴ cf. chapitres « Attitudes et réseaux sociaux » et « L'épaisseur sociale de la frontière ».

⁴⁶⁵ D'ailleurs, en France et Suisse, les différences ne sont pas significatives concernant le lien entre attachement à l'agglomération et le fait d'avoir des amis de l'autre côté de la frontière.

proportionnellement plus que d'autres groupes, malgré le fait qu'ils ne se rendent que très peu dans les pays voisins. En revanche, ils ne sont pas plus attachés que les autres.

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. Néanmoins, parmi les personnes qui profitent largement des opportunités offertes à l'échelle transfrontalière, un peu moins de 20% ne sont pas vraiment attachés à l'agglomération. Ceci 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 toutefois peu claires : les jeunes frontaliers ont une plus grande probabilité d'être dans une telle situation, de même que ceux qui ont grandi dans le reste du pays. L'acceptation des personnes en provenance d'autres régions est parfois plus difficile comme nous l'avons mentionné dans le chapitre précédent. Les Allemands sont particulièrement concernés par ce phénomène. Cependant, le facteur le plus déterminant est la motilité. 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. La mobilité quotidienne, qui est problématique en direction du cœur de l'agglomération, et la forte contrainte à l'utilisation des transports publics qui existe en Suisse, pourraient être liées avec ce manque d'attachement et renverrait donc à un certain mécontentement⁴⁶⁶.

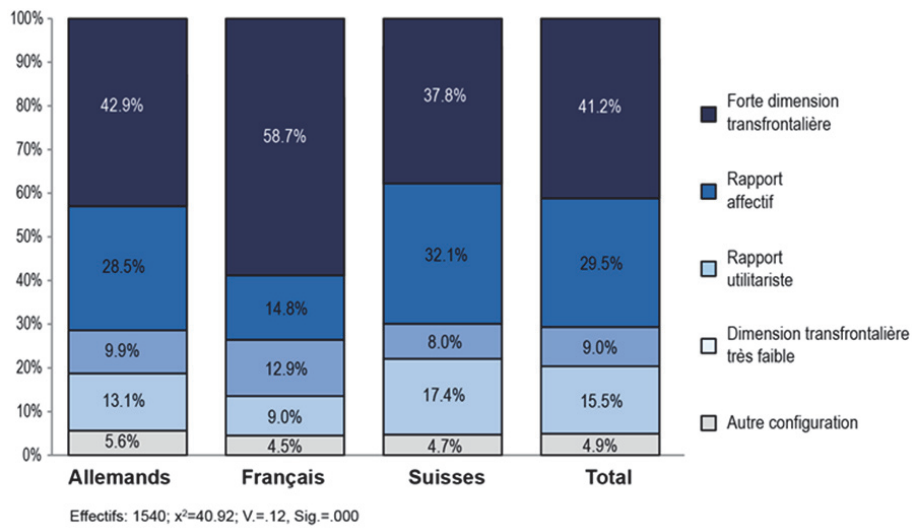
Si l'on combine les questions d'attachement, de réseaux sociaux et de pratiques transfrontalières en un indicateur basique, il est possible d'avoir une vue d'ensemble des rapports qu'entretiennent les habitants avec la dimension transfrontalière de l'agglomération. Environ 41% de la population de l'agglomération 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 fréquemment les frontières pour leurs loisirs et leurs achats. Parmi eux, environ 10% ont également des amis qui vivent de l'autre côté de la frontière. Ils ont à ce titre les modes de vie les plus transfrontaliers⁴⁶⁷. Les frontaliers sont largement présents dans ce groupe. 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, 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 frontaliers⁴⁶⁸. En termes de motilité, les *très motiles* sont logiquement les individus qui vivent le plus de manière transfrontalière (2.5 fois que les autres), suivi 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.

⁴⁶⁶ Les effectifs réduits de ce groupe spécifique induit des faibles niveaux de significativité, c'est pourquoi nous prenons cette tendance avec prudence.

⁴⁶⁷ En Suisse, la part des individus qui ont également des amis vivant de l'autre côté de la frontière est plus faible que dans les deux pays voisins, en lien notamment avec les frontaliers, qui ont une probabilité plus forte d'avoir des amis vivant dans les pays voisins.

⁴⁶⁸ En Suisse, ce lien ne s'observe pas.

Figure 68 : Rapports à la composante transfrontalière de l'agglomération dans le quotidien, selon le pays de résidence



Un peu moins de 30% de la population est attachée 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 faire partie d'un bassin de vie commun et l'ouverture sur le monde que la présence de trois pays apporte qui est appréciée⁴⁶⁹. 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 au contraire des *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. En France, ceci se retrouve avec 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 avant tout, peuvent être entravées par des ressources financières plus faibles.

⁴⁶⁹ Nous reviendrons sur cette question ci-après.

Tableau 74 : Régression logistique, 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)	1396	1396	1396	1396
Log likelihood	1735.08	1656.37	835.11	1141.39
ddl	15	15	15	15
Khi-deux	101.56	51.27	26.34	53.87
R-deux de Nagelkerke	.149	.051	.041	.066

À l'opposé de ce type de rapport affectif, un peu moins de 10% de la population utilise avant tout les opportunités de l'agglomération 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 représentent une frontière ouverte⁴⁷⁰. En Allemagne, les frontaliers ont clairement plus de chance d'avoir une posture utilitariste : ceci 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*. Ainsi, le potentiel de mobilité des individus correspond largement aux rapports qu'ils entretiennent avec la dimension transfrontalière de l'agglomération.

⁴⁷⁰ Tous les *peu intéressés par l'espace* ne s'inscrivent pas dans ce rapport utilitariste ou dans un rapport d'indifférence vis-à-vis de l'agglomération transfrontalière. En France, par exemple, ils sont même surreprésentés parmi ceux qui ont des liens avant tout affectifs.

Tableau 75 : Rapports à la dimension transfrontalière de l'agglomération dans le quotidien, selon le statut de frontalier

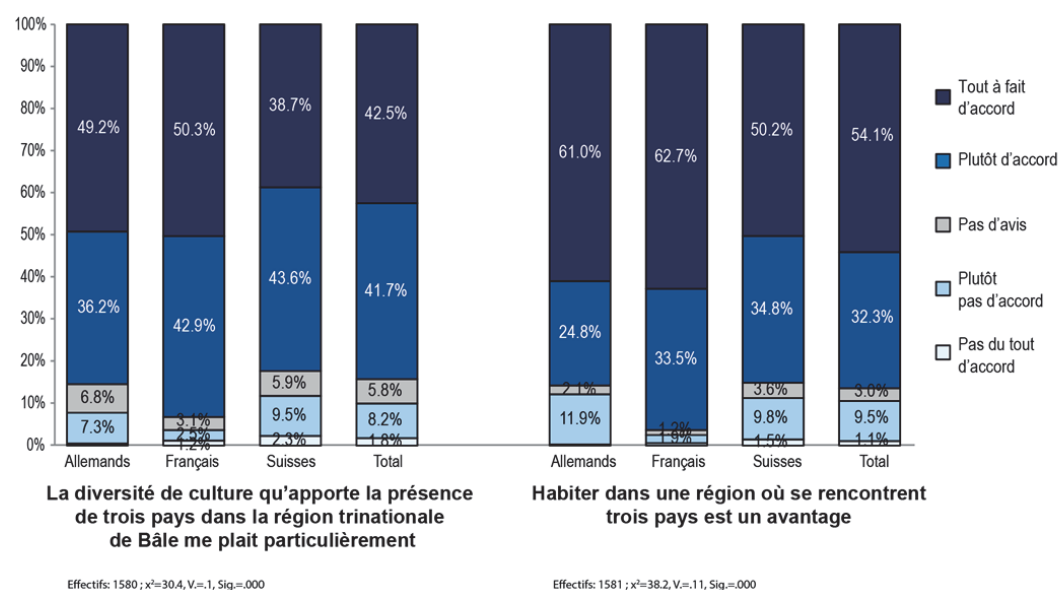
	Allemands			Français		
	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Non-actif	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Non-actif
Forte dimension transfrontalière	55.1%	29.0%	52.0%	65.3%	42.4%	64.6%
Rapport affectif	10.1%	41.2%	25.0%	8.3%	23.0%	15.6%
Rapport utilitariste	24.6%	3.8%	8.0%	12.4%	14.3%	12.5%
Dimension 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 d'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.

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, sont quasiment tous à dire que la situation est avantageuse. Et ce malgré les difficultés financières auxquelles fait face une partie de la population (voir ci-dessous). 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.

Figure 69 : Une situation frontalière est un avantage, selon le pays de résidence



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 fonctionnel et utilitariste, en lien notamment avec le besoin de main-d'œuvre étrangère (frontalière) en Suisse, mais qui

renvoie aussi à un registre plus sensible, au sentiment d'« habiter » dans un endroit qui transcende les frontières nationales.

Sonst habe ich das Gefühl, dass es in Basel mehrheitlich auch positiv aufgenommen wird, dass wir Grenzgänger, Grenzgängerinnen haben. Weil der Detailhandel bei uns würde sicher nicht funktionieren ohne das Elsass, da gäbe es niemanden, auch im Gastrobereich. Also Basel, die Schweiz insgesamt, Basel im Extremen, würde nicht funktionieren ohne diese Leute. Ich habe das Gefühl, dass es schon mehrheitlich positiv gesehen wird, es gibt immer die, die finden dass Ausländerinnen und Ausländer ein Problem sind, egal ob die aus dem Elsass kommen oder weiss ich woher. (Julia, 31 ans, Bâle)

Cependant, l'aspect le plus prégnant renvoie à l'image que les habitants de la région aiment se donner : en étant attaché 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.

Aber ich schätze hauptsächlich, dass Basel etwas weltoffener ist durch das, in dieser Region, man hat viele Leute aus dem Elsass die hier arbeiten, viele aus Deutschland, man lebt auch sonst in einer internationalen Stadt. Ich finde, man merkt das schon etwas, es ist anders als Bern oder Zürich, die so von Schweiz umgeben sind. Genau, es ist mehr so das Gefühl da, als wirklich die realen Vorteile, es gibt sie, aber die sind jetzt nicht so enorm. (Julia, 31 ans, Bâle)

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 la partie contextuelle, les milieux économiques et politiques bâlois ont toujours mis en avant cette ouverture vers ses voisins directs, mais plus largement vers le monde ; 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 alentours⁴⁷¹. Il n'y a pas de forts décalages, comme cela peut-être le cas ailleurs, entre le discours des milieux politiques et économiques et 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. En effet, 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 (P. Hall 2008; Hamez 2015).

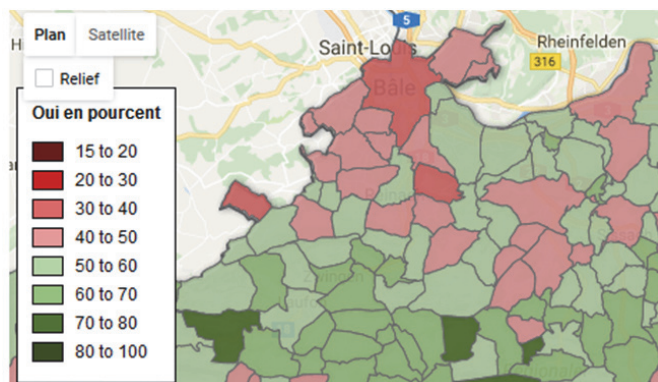
Les Bâlois, mais aussi les habitants de certaines zones suburbaines de Bâle-Campagne, ont démontré lors de votations sur les questions de migrations et de liens avec l'Europe, une plus grande ouverture sur le monde que la plupart des cantons alémaniques⁴⁷². La votation sur une adhésion de Suisse à l'EEE 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 semble également transcender dans une certaine mesure les couleurs politiques : les partis à tendances nationalistes comme l'UDC récolte environ 15% des suffrages à Bâle, 27% à Bâle-Campagne, l'AfD 13% dans le *Landkreis* de Lörrach et le FN entre 20 et 35% tout de même dans les

⁴⁷¹ Les différences entre les différents secteurs sont plutôt faibles.

⁴⁷² Comme à propos de l'immigration de masse ou le renvoi des criminels étrangers. La plateforme www.predikon.ch permet de visualiser le résultat des votations fédérales par communes suisses.

communes françaises, alors que l'idée d'une agglomération transfrontalière et de frontières ouvertes est plutôt en porte-à-faux avec leurs programmes politiques⁴⁷³.

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)⁴⁷⁴ (Source : RTS)



Pour Eric, 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 leur 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.

Weil das gibt auch immer wieder eine Fremdsicht, das gibt eine Fremdsicht, das ist so. Es gibt auch andere Ideen, andere Gedanken. Fremdsicht indem, wie der Prophet im eigenen Lande, und dazwischen kommt einer von aussen rein und sagt, hast du dir das auch schon überlegt, und du sagst. Ja das ist eigentlich wahr. Weil die Süddeutschen sind sehr viel direkter als wir, "machen Sie mal", würden wir nie sagen, aber ein Deutscher der sagt dir ins Gesicht, "na, jetzt machen Sie mal", dann denkst du Okay, der hat eigentlich recht. Also darum sage ich, ich finde es befruchtend. (Eric, 53 ans, Reinach (CH))

Si on franchit tant de frontières tous les jours, on s'en rend plus tellement compte. Mais c'est vrai que 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 minutes, 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. Ou si j'avais déménagé, j'aurais peut-être déménagé dans une autre région frontalière. Mais pas être au centre de quelque part, je n'aurais pas survécu longtemps. [...] C'est une richesse au niveau des différentes personnes que l'on rencontre, chaque personne a un peu ses stéréotypes aussi. (Aurélie, 29 ans, Saint-Louis (FR), frontalière)

Un autre aspect particulièrement apprécié c'est l'augmentation du champ des possibles que représentent les frontières. En effet, l'accès à deux autres pays et à leurs ambiances, à leurs cultures ou leurs produits s'y fait très facilement.

Es gibt auch eine Offenheit, eine Mobilität, man kann jederzeit in ein anderes Land gehen ohne dass man jetzt 5 Stunden Auto fahren muss. Ich glaube, das schätzt man schon als Bewohner von Basel. [...] Also, es ist einfach schön, zu sagen, so jetzt gehen wir nach Frankreich oder Deutschland. (Anja, 32 ans, Bâle)

⁴⁷³ France, 2014 (Elections européennes (législatif)) : <http://www.rue89strasbourg.com/alsace-fn-explique-cinq-cartes-75742>

Allemagne, 2016 (Elections au parlement du Land (législatif)) : <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/Wahlen/Landtag/02035000.tab?E=KR>

Bâle-Ville, 2016 (Elections au Grand Conseil (législatif)) : <http://www.grosserrat.bs.ch/de/der-grosserrat/wahlen/wahlergebnisse>

Bâle-Campagne, 2016 (Elections au Grand Conseil (législatif)) : <http://www.wahlen.bl.ch/de/election/17>, consultés le 07.04.2017.

⁴⁷⁴ Au niveau suisse, cette initiative avait 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.

Und heute ist es wieder, wir gehen regelmässig, weil wir geniessen die Gegend, das Dreiländereck. Dieser Gedanken, mir sagen das viele, ihr habt ein Riesenglück, ihr seid in drei Kulturen ansässig. Dann sag ich, Ja, das stimmt. Es ist ein Raum in dem drei Kulturen eigentlich sind, auf jeden Fall zwei Sprachen. Wenn man jetzt noch Mundart als eigene Sprache nimmt sind es drei Sprachen, also das ist schon, ich betrachte das auch etwas als Privileg, weil da kannst du schon viel machen, wahnsinnig viel. (Eric, 53 ans, Reinach (CH))

Plus que l'utilisation effective des opportunités, c'est la possibilité de le faire qui est importante aux yeux de beaucoup d'habitants de la région. Les frontières ouvertes s'apprécient en effet également par les possibilités qu'elles offrent au-delà du territoire national, en termes de culture, d'idées différentes, de modes de vies et d'opportunités matérielles, sans toutefois qu'elles se traduisent en déplacements. Faisant écho au concept de motilité et de mobilité, il apparaît qu'il est 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, mais se construisent sur d'autres dimensions plus idéelles. La longue histoire de coopération transfrontalière dans la région, visant au-delà des objectifs économiques, à promouvoir entre autres le vivre-ensemble peuvent 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 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 au niveau 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.

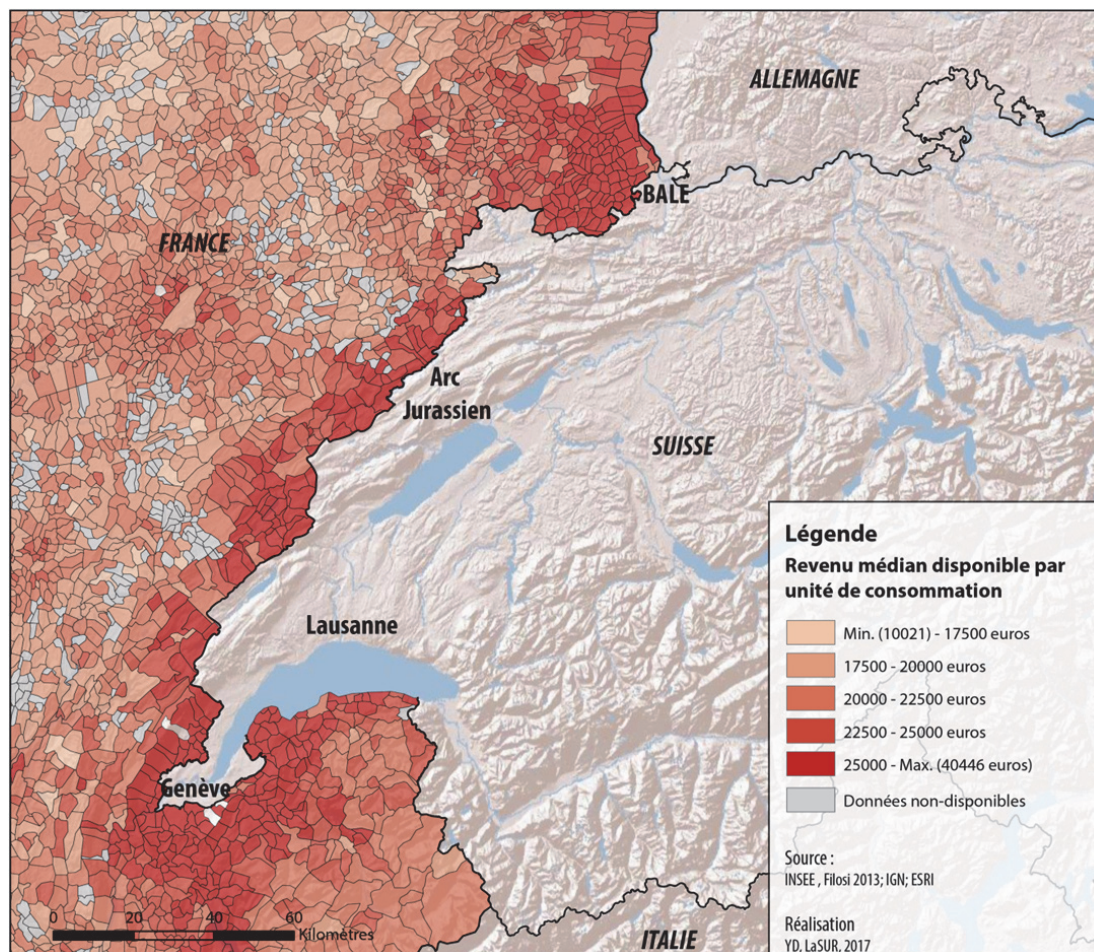
À travers les éléments analysés dans la partie précédente, il apparaît que les tensions sont relativement faibles dans la région bâloise et la situation plutôt bonne, malgré l'existence de flux importants : en effet, 86% de la population de l'agglomération transfrontalière considère que la situation 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 travers 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. Dans la mesure où le développement de Bâle, comme celui des autres agglomérations transfrontalières, est tributaire du contexte politique national et international, entre autres en matière de mobilité internationale, il est indispensable que leurs spécificités soient connues et reconnues. De manière générale, les agglomérations transfrontalières, en tant que point de contact entre deux ou plusieurs pays, peuvent jouer un rôle central dans la promotion des valeurs et des bénéfices obtenus à travers la coopération internationale et transfrontalière.

4.1 INÉGALITÉS : COHABITATION ENTRE FRONTALIERS ET NON-FRONTALIERS

Dans le chapitre « Ressources et contraintes : quelle marge de manœuvre dans le mode de vie ? », nous avons mis en avant le fait que la situation sur le plan des conditions de vie était très différente entre les frontaliers, qui disposent de revenus plus importants, et les non-frontaliers. Dans une région où la vie est coûteuse, ces écarts contribuent à une situation de fortes inégalités entre frontaliers et non-frontaliers. À Saint-Louis, par exemple, ville caractérisée par un taux de chômage important et une précarité élevée, les inégalités sont particulièrement marquées entre les personnes avec les revenus les plus hauts et celles avec les plus bas⁴⁷⁵.

Comme nous l'avons vu dans la partie contextuelle, 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 raison des salaires des frontaliers. Ceci n'est pas spécifique à la région bâloise : les données françaises de l'INSEE permettent de voir la concentration des revenus plus élevés tout autour des frontières helvétiques dans les départements du Haut-Rhin, du Doubs, du Jura, de l'Ain et de la Haute-Savoie.

Carte 16 : Revenus et proximité de la Suisse, Médiane du revenu disponible par unité de consommation (source INSEE)



⁴⁷⁵ 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.

Le coût de la vie relativement élevé oblige les bas revenus et/ou les non-frontaliers à trouver des solutions pour s'en sortir financièrement. Ainsi, une partie des Français de la région sont contraints de se rendre en Allemagne pour acheter certains biens du quotidien à des prix moins élevés⁴⁷⁶. 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.

Néanmoins, ce modèle exclut 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, car cette dernière n'est pas en mesure de le faire seule, alors que la possibilité de consommer en Allemagne est indispensable pour elle, car elle ne dispose que d'une petite pension. Il s'agit là d'une deuxième forme d'inégalités, 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 se lisent également à travers la motilité : environ 18% des *peu motiles* en France n'ont pas de voiture : accéder aux magasins en Allemagne ne peut se faire qu'en recourant à l'aide de proches. Pour les plus précaires, cela peut signifier que l'accès aux magasins allemands leur est impossible, ce qui contribue à les exclure de cette opportunité avantageuse. Ceci fait également écho à ce qui a été mentionné pour les Suisses : pour les plus bas revenus ayant en général moins accès à la voiture, le recours aux opportunités bon marché en France et en Allemagne voisines est plus compliqué. En effet, les grandes surfaces allemandes et françaises ne sont pas toutes accessibles en transports en commun⁴⁷⁷. 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 apparaît que le décalage entre les attitudes de soutien à l'économie nationale et les pratiques d'achats à l'étranger est plus fort, indiquant probablement, que malgré la volonté de consommer en France, il est impossible pour une partie des Français de le faire⁴⁷⁸.

Malgré ces contraintes importantes et la situation financière difficile induites en partie par la présence de frontières nationales, la plupart des personnes trouvent leur compte dans cette configuration spatiale particulière. Pour autant, une partie des individus et 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 critiquées, d'autant plus que les non-frontaliers subissent davantage le niveau des prix élevés, notamment à propos de l'immobilier.

Ici les gens [les frontaliers], ils ont le pouvoir financier d'une classe assez élevé 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 frontalier, 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-frontalier)

⁴⁷⁶ cf chapitre « Mobilité dans l'agglomération : quelles pratiques transfrontalières ? ».

⁴⁷⁷ 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.

⁴⁷⁸ cf. chapitre « L'épaisseur sociale de la frontière », partie « Consommation et espace ».

Les crispations sont d'autant plus fortes lorsque les frontaliers « osent » se plaindre 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. 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 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 apparaît que parmi les non-frontaliers en France, avoir des revenus bas ou moyens est lié à un attachement plus faible à l'agglomération⁴⁷⁹. 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. En effet, d'une manière générale, les actifs non-frontaliers peu satisfaits de leur emploi sont proportionnellement moins nombreux à être attachés à l'agglomération⁴⁸⁰. 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 avec des formations basses, voire sans formation, de gagner plus qu'un individu avec de très hautes qualifications, mais qui travaillerait en France. Si cette possibilité à des aspects positifs, cette distorsion peut être difficilement acceptable pour certains, et notamment les actifs non-frontaliers avec de hautes formations. Elle est aussi potentiellement source de crispations ou de jalousie de la part des Suisses envers les frontaliers, qui à revenu égal, ont un meilleur niveau de vie⁴⁸¹.

Bâle embauchait n'importe qui, n'importe comment, enfin embauchait bien, dans les années 70, ils sont pas allés jusqu'au bac, ils ont fait le certificat d'études, et ils sont allés à 16 ans, directement travailler en Suisse, avec pour certains des formations payées en Suisse, des apprentissages, formés sur le tas. Et ils gagnaient tout de suite une reconnaissance et pas mal d'argent. Qui fait que, qu'ils ont souvent sentis que c'était dû. Que cela leur était dû, que c'était mérité. Alors que c'est une situation due au taux de change, à la frontière... si tu perds cela de vu, tu es deviens un m'as-tu-vu... parce que le problème est là [...]. Ils croyaient que c'était leur mérite, alors que c'est juste la situation qui fait cela. L'ouvrier normal, employé ici, d'un coup là-bas, du fait que, bon ils savaient bosser, ils se la jouaient... avec le change, ils se donnaient comme une couverture... comme la pub le dit, je le vaux bien... mais tu le vaux pas, c'est juste le change... ça, c'est vrai, c'est un problème qui crée des tensions. (Claude, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalier)

Mon père était ouvrier, électricien, contremaître, dans une grande boîte suisse, lui il était très raciste vis-à-vis des Suisses. Il les traitait de têtes de yaourts, ces apprentis, il les engueulait. Quand il racontait ça à la maison, on était horrifiée, les pauvres gosses... Et alors, il y a le côté frime en France, quand il invitait ses collègues, ils le prenaient assez mal... ces frontaliers, un peu m'as-tu-vu (Brigitte, la femme de Claude, 61 ans, Saint-Louis (FR), frontalier)

Cette frustration s'observe aussi à propos de ceux qui ne parlent pas ou peu l'allemand. Ce manque de capacités linguistiques est à même de limiter l'accès aux opportunités transfrontalières de travail et d'engendrer une certaine frustration. Plusieurs enquêtés déclarent

⁴⁷⁹ Dans la mesure où les analyses suivantes sont effectuées par pays et en excluant les frontaliers, les effectifs sont limités, résultant 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 ces composants.

⁴⁸⁰ Pour des raisons d'effectifs, ce lien a été mesuré de manière conjointe dans les deux pays et à l'aide d'une analyse bivariable.

⁴⁸¹ Ceci n'est pas apparu dans les entretiens réalisés en Suisse, mais a plutôt été évoqué par les Français.

que la majorité des habitants de la partie française seraient tentés dans l'absolu de travailler en Suisse. Selon Nicole, pour beaucoup de parents, 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.

La plupart de mes amis bossent en France, mais aimeraient aller en Suisse un jour. Avec le temps, ou avec plus d'expériences, du moins ceux qui parlent un peu allemand. Ceux-là aimeraient quand même finir tous en Suisse un jour. (Julien, 27 ans, Huningue (FR), actif non-frontalier)

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. Si on était prêts de Neuchâtel ou Lausanne, j'aurais opté rapidement pour travailler en Suisse. [...]. 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 76 : 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) (échelle)	0.23	.29***	0.01	.01
Connaissance de l'offre dans les deux pays voisins (moyenne) (échelle)	0.28	.28***	0.37	.37***
D'une manière générale, je cherche toujours à explorer de nouvelles régions, de nouveaux endroits. (échelle)	0.05	.06	0.01	.01
Je suis à l'aise dans les endroits que je ne connais pas (échelle)	-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 apparaissent 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 qu'à la fois les plus riches et les plus pauvres sont moins attachés, suggérant que, certes la condition économique a une influence, mais que d'autres logiques socioculturelles⁴⁸² et aptitudes individuelles à la mobilité entrent en jeu pour expliquer l'attachement. En effet, le modèle utilisé ne devient significatif que lorsque des variables relatives au potentiel de mobilité sont utilisées.

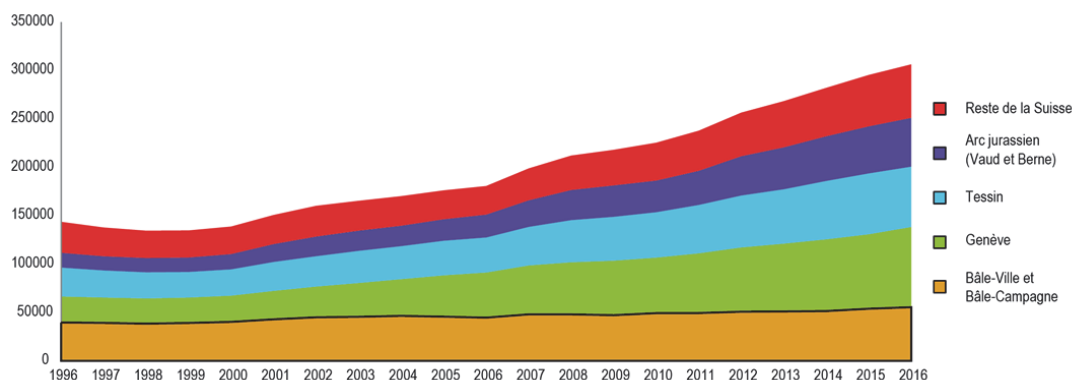
La cohésion dans l'agglomération entre les habitants des trois territoires nationaux et (surtout) entre Français, est ainsi mise à mal par ces inégalités. Pourtant, la situation dans l'agglomération bâloise, comme nous l'avons déjà dit, semble à bien des égards moins tendue qu'ailleurs, au Tessin ou 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 pour les Français de faire

⁴⁸² En Suisse alémanique, la présence « importante » d'Allemands y vivant est parfois critiquée. Ce sentiment anti-allemands peut contribuer à cet attachement moindre à l'agglomération trinationale. D'ailleurs, on n'observe pas de différences dans l'attachement entre frontaliers et actifs non-frontaliers en Allemagne.

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 fortement.

Un deuxième point concerne l'évolution du nombre de frontaliers dans la région bâloise en comparaison avec les autres régions suisses. Le graphique ci-dessous montre que l'augmentation du nombre de frontaliers est beaucoup plus légère durant les 20 dernières années dans les deux cantons bâlois que dans le canton du Tessin ou dans l'agglomération genevoise. L'assouplissement des règles quant au travail frontalier en 2002 a favorisé dans ces deux régions un recours massif à la main-d'œuvre frontalière. Le nombre de frontaliers connaît également une croissance marquée dans l'Arc jurassien, y compris le canton de Vaud⁴⁸³ et de Berne dans leur ensemble.

Figure 70 : Évolution du nombre de frontaliers durant les 20 dernières années dans les différentes régions suisses (OFS)



À la lecture de ces chiffres, il est probable qu'une partie des tensions entre les Suisses et leurs voisins renvoie à une croissance trop peu encadrée ou maîtrisée sur le plan économique (mesure d'accompagnement) et sur le plan des transports (voir section suivante). En effet, Genève (5.5%) et Neuchâtel (5.1%), deux cantons frontaliers, connaissent 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%), contribuant à certaines tensions sur le marché du travail⁴⁸⁴. 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 - d'ailleurs, dans notre échantillon, peu ont déclaré être dans une situation professionnelle instable⁴⁸⁵. Dans 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. Ces dernières années, la croissance des travailleurs frontaliers est surtout portée par l'augmentation des frontaliers allemands. Ces évolutions sont très distinctes 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 relégués de plus en plus en périphérie de l'agglomération en raison de leur pouvoir d'achat plus bas (Thomas et al. 2011). Dans la région bâloise, la croissance moins abrupte semble permettre une adaptation plus facile pour toute la

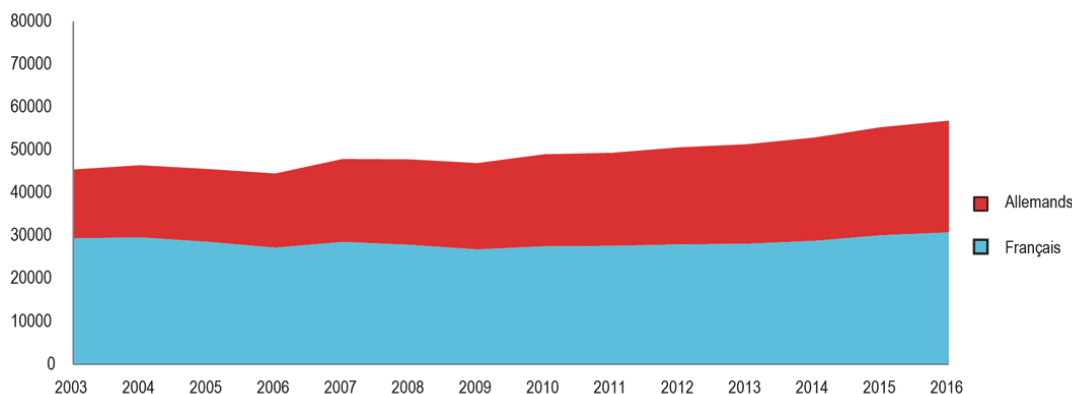
⁴⁸³ Seul le Nord-Vaudois fait partie de l'Arc jurassien à proprement parler. Il faut noter que le district de Nyon (dans l'agglomération de Genève) et l'agglomération lausannoise contribuent à cette forte augmentation.

⁴⁸⁴ Chiffres de 2014, Source : SECO.

⁴⁸⁵ cf. chapitre « Ressources et contraintes : quelle marge de manœuvre dans le mode de vie ? »

population. 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.

Figure 71 : Évolution du nombre de frontaliers dans les cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne, selon leur provenance (OFS)



Le troisième point renvoie au 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 (voir section suivante) 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, a sans aucun doute 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.

4.2 LA MOBILITÉ, UN FACTEUR DE TENSION

La question de la mobilité quotidienne est très sensible dans l'agglomération bâloise. Le canton et la ville, situés sur un territoire exiguë (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 : 35 000 frontaliers (DE et FR), environ 43 000 travailleurs de Bâle-Campagne, environ 10 000 des districts soleurois et argoviens de l'agglomération et 9 000 du reste de la Suisse. A ceci s'ajoutent les frontaliers qui traversent la ville de Bâle pour se rendre sur le lieu de travail dans le reste de l'agglomération : ils sont plus de 20 000 à travailler 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.

Ces dernières décennies, Bâle s'est largement construite autour des accessibilités alternatives à la voiture et mènent en ce sens une politique restrictive face à la voiture, notamment en termes de stationnement. Cette politique s'accompagne d'investissements importants dans les modes de transports alternatifs - dans son réseau de tram et de S-Bahn⁴⁸⁶. 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 pour les transports publics des autorités de Bâle-Ville n'est pas nécessairement partagé : les différences avec Bâle-Campagne sont, à ce sujet, plutôt fortes. Ces deux dernières années plusieurs objets 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,

⁴⁸⁶ cf. « L'agglomération transfrontalière de Bâle : analyse contextuelle ».

notamment dans le contournement autoroutier à l'est de Bâle⁴⁸⁷. En 2016, à Bâle-Ville, au contraire, il s'agissait d'offrir davantage d'espace aux mobilités douces dans le trafic urbain. Si les deux votations ont été refusées, elles sont 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 transparente⁴⁸⁸.

Dans quasiment tous les 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.

Also was sicher ein Thema ist, ist der Verkehr. Also jetzt gerade aus Frankreich, ich weiss nicht was der Modal Split ist, aber es kommen fast alle mit dem Auto hierher. Aus Deutschland ist es noch etwas besser, aber es ist einfach der Grenzverkehr, der sicher etwas Belastendes ist. (Julia, 31 ans, Bâle)

Was ich auch als Schwierigkeit betrachte ist, dass unsere kantonalen Verwaltungen, sei es BS oder BL, aus meiner Sicht viel zu wenig machen für den grenzüberschreitenden Verkehr. Sie machen zu wenig, sie lassen das einfach laufen, es ist ihnen völlig egal. (Eric, 53 ans, Reinach (CH))

Ces crispations proviennent en partie des attentes en termes de comportements de mobilité 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 la proche banlieue (suisse) ont en effet des pratiques de mobilité particulièrement durables⁴⁸⁹. L'usage très important de la voiture par les frontaliers entraîne en quelque sorte un « choc de cultures de mobilité » (Jensen, 2009). Les analyses du chapitre sur l'usage des modes de transport ont montré des réalités très différentes entre les trois pays quant à l'utilisation de la voiture et des transports publics. A Weil am Rhein et à Saint-Louis, soit dans les centres urbains allemands et français de la région, on utilise davantage la voiture et moins souvent les transports publics que dans la périphérie bâloise suisse.

Quantitativement, les déplacements des frontaliers représentent plusieurs dizaines de milliers de voitures qui traversent quotidiennement la frontière. En effet, on estime à Bâle que 82% des trajets en provenance des deux pays voisins sont effectués en voiture⁴⁹⁰ : depuis l'Allemagne, il s'agit de 80% des déplacements et de 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 toutefois important, notamment entre Weil am Rhein et Bâle, où la voiture est utilisée dans trois-quarts des cas⁴⁹¹. Deux constats peuvent néanmoins être tirés de ces résultats. Premièrement, l'utilisation des transports en commun est relativement faible, une partie des individus privilégient les modes doux pour traverser la portion de frontière par rapport aux transports publics, avant de prendre le tram sur le réseau suisse. Comme on l'a vu

⁴⁸⁷ 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.

⁴⁸⁸ 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.

⁴⁸⁹ Il s'agit en effet de l'agglomération suisse où l'usage du vélo est le plus important et les distances parcourues les plus courtes. MRMT 2010, traitements personnels

⁴⁹⁰ Tous motifs confondus (hors retour au domicile), mais le travail frontalier représente une large part dans ces trajets observés.

⁴⁹¹ Ces mesures ayant été effectuées avant la prolongation du tram, il est possible que les parts modales aient depuis un peu évoluées.

dans le chapitre sur l'usage et l'image des modes, 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 davantage utilisée.

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 travail⁴⁹² 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, ils montrent des comportements différents entre les pendulaires suisses et les pendulaires français ou allemands. Ainsi, on peut estimer que le nombre de voitures des pendulaires en provenance de l'Allemagne et de la France est plus grand que celui en provenance des cantons suisses (hors Bâle), d'autant plus si on tient compte des travailleurs frontaliers traversant Bâle pour aller travailler dans d'autres cantons.

Tableau 77 : Déplacements transfrontaliers (sélection) – Enquête Cordon aux frontières de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, ETB 2012, Tous motifs confondus

	Transport individuel	Transports en commun	Modes doux	Total
Weil am Rhein-Bâle	10300 (76%)	1720 (13%)	1510 (11%)	100%
Lörrach-Bâle	6100 (52%)	3990 (34%)	1570 (14%)	100%
Saint-Louis-Bâle	4800 (60%)	1470 (18%)	1820 (22%)	100%

Ainsi, les déplacements en voiture sont une manifestation particulièrement visible du travail frontalier. D'autant plus que cette empreinte est facilement reconnaissable, en raison des plaques d'immatriculations étrangères⁴⁹³ et 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 individus⁴⁹⁴. Au contraire, le trafic individuel motorisé touche directement à la qualité de vie des habitants en Suisse, d'autant plus lorsque le trafic s'éloigne des grands axes et s'engage dans la ville.

Par exemple, les comportements des conducteurs français sont 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 frontaliers ne se rendent pas nécessairement compte que leurs comportements en matière de déplacement, tels que 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 pour ses horaires fixes, préfère donc 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 rues de Bâle, et notamment dans certaines rues qui ne sont pas adaptées pour le trafic de transit, peut poser problème aux habitants de Bâle, comme en témoigne Christian.

Du merkst zum Beispiel, Franzosen sind viel weniger mit Velofahren konfrontiert auf der Strasse, das heisst du machst oft unangenehme Erlebnisse, weil sie es einfach nicht kennen. Und das tönt schon fast etwas chauvinistisch, aber die sind extrem clever was Schleichwege anbelangt, weil du hast während der Rushhour verstopfte Strassen, da sind sie dann knallhart im Wege rausfinden, durch Quartiere sind, die eigentlich beruhigt, da haben sie einen sehr schlechten Ruf. (Christian, 50 ans, Bâle)

⁴⁹² MRMT 2010, traitements personnels.

⁴⁹³ 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 différentes de celles des habitants de Bâle-Ville (BS).

⁴⁹⁴ cf. chapitre « Théorie et concepts », partie « La frontière ».

Ce cas individuel illustre bien les intérêts divergents des uns et des autres, notamment ceux des cyclistes/piétons et ceux des automobilistes. Ainsi, les déplacements des pendulaires motorisés qui se rendent à Bâle pour travailler, qu'ils soient Suisses ou frontaliers, passent mal auprès des habitants de la cité rhénane. Ceci n'est pas propre à la région bâloise, ni aux agglomérations transfrontalières, 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 délicate⁴⁹⁵.

Dans les autres agglomérations transfrontalières suisses (Genève, Tessin, Arc Jurassien), il faut relever que 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 individuels⁴⁹⁶, soit bien plus que les pendulaires en provenance du reste de la Suisse (67%) et surtout plus que les Genevois eux-mêmes. 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, les Genevois ont par exemple refusé à 51.1 % de cofinancer 5 parkings relais en France voisine⁴⁹⁷, planifiés pour favoriser le report modal vers les transports publics. Ce vote résulte d'un référendum lancé par le Mouvement Citoyen Genevois (MCG), un parti ouvertement anti-frontalier⁴⁹⁸.

Au Tessin, les grandes tensions qui s'observent dans la population et dans le discours politique semblent davantage 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 est présente dans la rhétorique des partis politiques comme celui de la Lega dei Ticinesi⁴⁹⁹. 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 génèrent de grandes tensions⁵⁰⁰. Au Locle, à la frontière suisse, par exemple, suite aux 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'apportent trop de nuisances⁵⁰¹. L'UDC neuchâteloise utilise également la rhétorique visuelle des flux de voiture de frontaliers 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. Ceci souligne le fait que la question du travail frontalier et celle du trafic motorisé de la part des frontaliers est indissociable dans les agglomérations transfrontalières. Avec cette stratégie d'attaque à la fois contre la libre-circulation sur le plan de l'emploi et sur les flux de voitures des frontaliers, l'UDC espèrent toucher un plus large-public.

⁴⁹⁵ Nous reviendrons sur ce point à la fin de la conclusion.

⁴⁹⁶ 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.

⁴⁹⁷ La part genevoise du financement se montait à 3,1 millions de francs.

⁴⁹⁸ 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.

⁴⁹⁹ Site de la LEGA, <http://www.lega-dei-ticinesi.ch/14-dicembre-diciamo-basta-ai-posteggi-gratuiti-dei-frontalieri/>, consulté le 03.03.2017.

⁵⁰⁰ RTS, Le Locle, la libre circulation bouchonne – Quinze Minute, 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.

⁵⁰¹ Balmer, Sylvie, L'Impartial, 18.03.2016, Trafic pendulaire bientôt interdit aux Eroges et Molière-Calame <http://www.arcinfo.ch/articles/regions/montagnes/trafic-pendulaire-bientot-interdit-aux-eroges-et-molier-calame-514346>, consulté le 07.04.2017.

Image 9 : La mobilité des frontaliers au cœur des campagnes politiques, Sources : MCG et UDC-NE



A Genève également, la figure du frontalier motorisé est utilisée pour s'attaquer à des thématiques de mobilité quotidienne et pas nécessairement directement liée à la libre-circulation, comme dans une campagne sur la piétonisation du centre de la ville⁵⁰². Au Tessin, le conseiller d'Etat de la LEGA, Claudio Zali, a mis en place une loi visant à taxer les entreprises qui offrent plus de 50 places de stationnement⁵⁰³: pour défendre son message, il explique que cette mesure est surtout destinée à taxer les frontaliers. En effet, les questions de nuisances environnementales (congestion, stationnement, pollution) induites par le trafic frontalier, de même que les questions de protection des travailleurs (mesures anti-dumping, salaire minimum, etc.) sont à même 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 a un regard assez critique sur l'ouverture des frontières en raison principalement des problèmes de mobilité que cette situation induit. Ces éléments montrent la grande importance que représente la mobilité quotidienne transfrontalière dans le débat sur la libre-circulation de manière plus générale, du moins dans ces régions.

Tableau 78 : Parts modales des déplacements pour motif 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%
A 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%

À Bâle, les mesures mises en place au niveau de la mobilité ont réussi à davantage réguler la mobilité quotidienne. Concrètement ces mesures se traduisent 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 frontières⁵⁰⁴. Ces investissements sont accompagnés de la création de parkings relais, d'investissements 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.

⁵⁰² 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.

⁵⁰³ 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.

⁵⁰⁴ Pour plus de détails, voir chapitre « L'agglomération transfrontalière de Bâle : analyse contextuelle ».

Dans les trois pays, il existe des abonnements particuliers disponibles uniquement pour les personnes actives. Dans la partie suisse, il se nomme *Job Ticket* et est proposé par la communauté tarifaire à toutes les entreprises de plus de 100 employés⁵⁰⁵.

Des mesures coercitives à l'utilisation de la voiture sont également appliquées à travers la politique de stationnement à Bâle, notamment la suppression des zones blanches. Les fonds récoltés par le stationnement au centre-ville sont versés dans un fonds en faveur du trafic pendulaire : celui-ci sert à financer des projets favorisant le report modal à l'échelle de l'agglomération transfrontalière⁵⁰⁶. Le parking relais en construction à la gare de Saint-Louis est financé en partie par ce mécanisme. Cette politique contribue fortement à ce que la situation soit relativement apaisée, malgré les critiques formulées dans les entretiens et les fortes discussions que la mobilité suscite dans la région bâloise. Les pratiques des frontaliers montrent d'ailleurs qu'ils utilisent sensiblement plus les transports publics et moins la voiture que leurs concitoyens, de même que les pendulaires de Bâle-Campagne par rapport aux pratiques des habitants du reste du canton.

Néanmoins, si l'offre transfrontalière en matière de transports publics est plutôt développée et 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 besoins des frontaliers. L'accessibilité aux liaisons transfrontalières se fait difficilement en transports publics. Ainsi, les trajets en transports publics à l'intérieur de l'Allemagne ou la France semblent représenter un fort frein 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 7h et 18h). En dehors de ces horaires, les trajets sont plus compliqués, limitant 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 difficile avec l'offre actuelle. Cette dernière apparaît ainsi avant tout pensée en termes de trajets domicile-travail (Urry 2007b) et non pas en termes de « modes de vie transfrontaliers ».

Si les investissements en faveur des transports publics sont importants et des mesures coercitives concernant le recours à la voiture ont été mises en place, il est possible que ces dernières ne soient pas suffisantes. En effet, une enquête⁵⁰⁷ 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 travail. Il serait nécessaire de mieux identifier ces places de stationnement pour savoir s'il s'agit de parkings d'entreprises ou de concessions privées pour adapter les réponses politiques à cet enjeu. En effet, la rentabilité des investissements effectués en faveur des autres modes se voit diminuer par un concept global de mobilité qui manque de cohérence sur cet aspect. Si les grandes entreprises bâloises ont mis en place des plans de mobilité, elles restent néanmoins d'importantes génératrices 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 réduits de 10 points la part des automobilistes sur ses sites de Bâle, mais celle-ci reste toutefois élevée (45%) et les autorisations de stationnement s'élèvent encore à près de 3000⁵⁰⁸. Au Tessin, les milieux économiques se montrent également réticents à l'instauration de mesures coercitives sur le stationnement et font pression sur les

⁵⁰⁵ Extrait du site de la communauté tarifaire TNW. <http://www.tnw.ch/tickets-und-preise/abonnemente/job-ticket/>, consulté le 29.01.2016.

⁵⁰⁶ Fonds pendulaire Bâle-Ville, <http://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/verkehrsstrategie/pendlerfonds.html>, consulté le 07.04.2017.

⁵⁰⁷ PTV, Enquête Cordon aux frontières de l'Eurodistrict Trinationnel de Bâle, ETB 2012.

⁵⁰⁸ 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.

autorités publiques : ces attitudes ne favorisent pas le report modal, notamment pour les frontaliers⁵⁰⁹.

Les analyses menées dans l'agglomération bâloise sur le choix modal⁵¹⁰ montrent qu'une partie des automobilistes, notamment frontaliers, sont prêts à changer de mode de transports et sont ouverts aux modes alternatifs. En mettant en place des mesures spécifiques, à la fois incitatives et contraignantes à l'échelle transfrontalière, et notamment en ciblant les personnes ouvertes à un changement, il est possible d'améliorer la situation de la mobilité à Bâle et de diminuer la part de la voiture en provenance de France et d'Allemagne. La possibilité d'un changement incombe à la fois aux autorités publiques, mais aussi 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, puisque le trafic motorisé est un élément particulièrement visible des relations transfrontalière 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 existantes au niveau de la mobilité quotidienne, mais aussi plus largement pour favoriser 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 a une place secondaire dans le quotidien des Allemands et des Suisses. Comment ont évolué ces pratiques individuelles ces dernières années et que nous disent-elles sur l'organisation du territoire de l'agglomération ? Est-ce qu'une spécialisation poussée des territoires est inéluctable dans l'agglomération transfrontalière bâloise ? Si la fragmentation spatiale, voire sociale des territoires fait partie inhérente des logiques métropolitaines, est-ce que de telles évolutions sont souhaitables, d'autant plus dans une situation transfrontalière, fortement tributaire de forces extérieures ? Cette partie se base à la fois sur les pratiques individuelles et sur des éléments macro-économiques pour esquisser les tendances lourdes du développement bâlois et identifier les faiblesses inhérentes à celui-ci.

4.3.1 Évolution des relations transfrontalières

Si l'on observe l'évolution des pratiques transfrontalières de loisirs ou d'achats des enquêtés sur les 5 dernières années, la plupart des habitants ne font pas plus d'achats ou de loisirs qu'auparavant. 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 5 ans auparavant. Ce résultat fait écho aux observations concernant le tourisme d'achats dans la région et ailleurs en Suisse, stimulé par le taux de change favorable aux Suisses. Concernant les loisirs, les Français sont aussi davantage à traverser plus fréquemment la

⁵⁰⁹ Au Tessin, des associations économiques ont organisé un référendum sur la taxation des stationnements décrite plus hauts, 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.

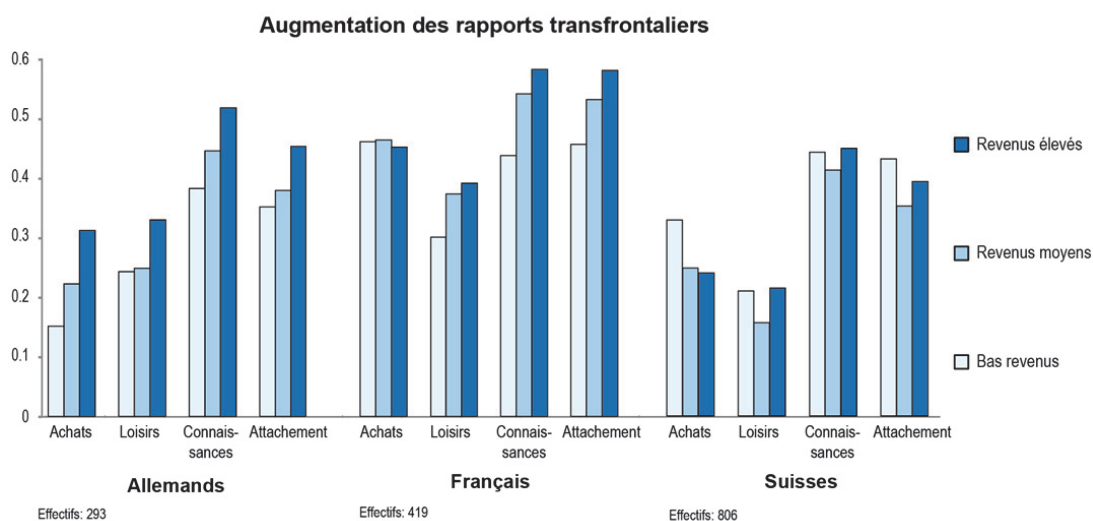
⁵¹⁰ cf. chapitre « Usage et image des modes de transports dans l'agglomération transfrontalière ».

frontière, mais dans l'ensemble, les tendances sont moins marquées. Le taux de change et la question des différentiels étant moins prégnants en ce qui concerne les loisirs, les Allemands sont plus à faire davantage de loisirs que d'achats de l'autre côté de la frontière. Pour les Suisses, seuls 12.6% font plus de loisirs à l'échelle transfrontalière que 5 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 5 dernières années ont le plus accru leurs connaissances et leur attachement à l'agglomération : plus de la moitié de la population de la partie française a connu une telle évolution. 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. Ceci 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.

Sous ces chiffres se cachent des réalités diverses en fonction du revenu des individus et du pays dans lequel ils résident, sous-tendant des logiques de spécialisation sociale des territoires. En effet, en France et en Allemagne, ce sont surtout les personnes avec les plus hauts revenus qui déclarent traverser plus souvent la frontière pour leurs achats ou loisirs, connaître mieux l'agglomération ou y être plus attaché. Au contraire, pour les autres, le manque de moyens restreint leur participation à la vie de l'agglomération : beaucoup regrettent de ne pas pouvoir faire des activités en Suisse en raison du prix élevé des biens et des activités de loisirs. La force du franc suisse a eu comme conséquence pour les bas salaires et les non-frontaliers un recul des activités transfrontalières en direction de la Suisse sur les cinq dernières années 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'effet⁵¹¹.

Figure 72 : Évolution des rapports transfrontaliers durant les 5 dernières années (Augmentation des achats transfrontaliers, des loisirs transfrontaliers, des connaissances de l'agglomération transfrontalière et de l'attachement à l'agglomération transfrontalière)



Ainsi, les plus bas revenus (et/ou les actifs non-frontaliers) semblent être en quelque sorte exclus de la participation à l'agglomération transfrontalière : c'est plus particulièrement l'accessibilité financière de la Suisse qui devient réservée à ceux qui disposent de revenus élevés (ou suisses). En effet, une partie de la consommation des Français effectuée en Suisse et en France se

⁵¹¹ Le statut de frontalier a été contrôlé dans un modèle de régression linéaire.

reporte désormais vers les magasins allemands, où les prix sont plus bas. Pour eux, l'augmentation des prix en Suisse ne signifie pas moins de « transfrontalier » dans leur quotidien, mais un décalage des pratiques vers l'Allemagne. Au contraire, pour les Allemands qui disposent de bas revenus (frontaliers ou non), une diminution des pratiques en Suisse signifie un retrait grandissant de la vie transfrontalière. En effet, 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 : en effet, 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 avec les revenus 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'achats, notamment de la part des bas revenus, ait permis de consolider le sentiment d'appartenance à l'agglomération transfrontalière.

Ces tendances montrent une certaine fragmentation sociale de l'agglomération transfrontalière. Des parties de l'agglomération deviennent trop chères pour une partie des habitants, d'autres très attractives. Si à court terme, l'évolution de ces pratiques individuelles apparaît peu néfaste, sur le long terme, elles peuvent 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, services ou activités de loisirs en Suisse pour raisons financières. Par ailleurs, ces évolutions des pratiques individuelles vont de pair avec des évolutions structurelles dans l'ensemble de l'agglomération, avec comme nous le verrons par la suite, une augmentation de la spécialisation fonctionnelle des différentes parties.

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 sur les pratiques transfrontalières⁵¹². 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, limitant ainsi leurs pratiques transfrontalières. 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 observé (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 sont observés depuis de nombreuses années, l'évolution ces dernières années des achats de la part des Français est plus marquée. En effet, 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 des Français, mais aussi des Suisses, 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 vis-à-vis des grandes enseignes et plus récemment l'importance des achats en ligne⁵¹³. Dans les régions

⁵¹² cf. chapitre « Mobilité dans l'agglomération : quelles pratiques transfrontalières ? ».

⁵¹³ Au-delà des prestations de services tels que réservations de billets de transports, d'hôtel, etc., les produits les plus souvent achetés online sont les vêtements et chaussures et les produits tels que livres, cd/dvd. <http://www.net->

transfrontalières, la possibilité donnée aux consommateurs d'acheter à l'étranger renforce ces difficultés pour le commerce de détail.

À Bâle, l'offre située sur le territoire communal apparaît suffisante et permet en grande partie de retenir les consommateurs. En revanche, en France une part considérable des achats a lieu 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 partie des consommateurs français se tournant vers cette ville. D'une manière générale, le territoire local français a une importance moindre dans les pratiques du quotidien de ses habitants et les Français sont aussi moins attachés à leur commune. Ceci fait écho aux éléments mentionnés dans les chapitres précédents, décrivant la partie française comme moins vivante et composée de villes et villages-dortoirs. Dans une certaine mesure, on observe aussi cela dans les secteurs suburbains et périurbains suisses, qui dépendent de l'offre située hors du territoire local, et 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 quantité en termes monétaires, le pays de résidence reste la destination principale de la consommation. En effet, les individus sont seulement 3% en Allemagne, 6% en Suisse et 12% en France à fréquenter davantage les magasins situés à l'étranger. Ainsi, malgré la présence de l'Allemagne et de son offre commerciale attractive, une part importante des Suisses continue 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 à travers la consommation de produits suisses et/ou dans des commerces suisses. Néanmoins, l'attractivité des commerces à l'étranger est forte, en raison des prix notamment, et la situation parfois difficile pour les commerces suisses. L'ouverture de la ligne 8 en direction de Weil am Rhein et de ses commerces représente en ce sens une possibilité supplémentaire pour les consommateurs helvétiques. Ainsi, il existe un risque de perte de diversité et de proximité dans les commerces bâlois si l'exode des consommateurs venait à perdurer voire à s'intensifier ; cette perte pourrait rendre l'accès aux commerces plus difficile pour les personnes les moins motiles. En effet, à Bâle 20% de la population sont *peu motiles* : les personnes âgées sont surreprésentées, de même que les immigrés et plus largement des 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.

Tableau 79 : Localisation de la consommation des personnes qui consomment de manière régulière hors des frontières nationales, selon le statut de frontalier (Allemagne et France uniquement)

	Allemands				Français		
	Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Non-actif		Actif, frontalier	Actif, non frontalier	Non-actif
Plus en France	15.7%	28.4%	18.8%	Plus en Allemagne	28.7%	69.3%	50.3%
Même chose	5.7%	35.1%	36.8%	Même chose	18.2%	14.2%	16.6%
Plus en Suisse	78.6%	36.6%	44.4%	Plus en Suisse	53.0%	16.5%	33.1%

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

metrix.ch/fr/produits/net-metrix-base/publication, consulté le 04.03.2016. Une étude récente menée en Suisse montre aussi que la part des achats internationaux (ou transfrontaliers) en ligne ont augmenté de manière importante ces dernières années : 22 % en 2015 (contre une augmentation moyenne de 7.2%, achats en Suisse et à l'international <http://www.hebdo.ch/news/economie-finance/hausse-de-75-en-2015-forte-croissance-des-achats-%C3%A0-%C3%A9tranger>, consulté le 07.06.2017.

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-Louis⁵¹⁴. 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 cinéma, d'un fitness, de plusieurs enseignes de restauration rapide et de magasins d'habits comme la chaîne *H&M* par exemple. Quant à Lörrach, elle est constituée d'un centre piéton très agréable. D'autres éléments, comme le fait que les magasins sont ouverts plus longtemps, jusqu'à 22h en Allemagne, contre 20h en France, peuvent avoir une influence : une ouverture prolongée le soir ou les dimanches seraient un atout d'un point de vue économique pour les Français, mais difficilement soutenable d'un point de vue social. Finalement, 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, davantage décentralisé et 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 allemand⁵¹⁵. 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 faibles dans celui-ci, exprimant à la fois des attentes sociales, mais aussi économiques de la part des Suisses. Ces dernières 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 dépensé 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 français qui consomment rarement sur le sol helvétique. En outre, 28% des frontaliers français consomment plus fréquemment en Allemagne qu'en Suisse, alors qu'ils y travaillent. Ces pratiques sont susceptibles d'être mal interprétées par une partie des Suisses, qui souhaiterait une plus grande implication de la part des frontaliers, d'autant plus que les Suisses

⁵¹⁴ Ces deux lignes partent uniquement de Schiffflände, puis traversent le quartier de St. 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.

⁵¹⁵ Oppliger, Matthias, 26, mai 2015, Tageswoche, http://www.tageswoche.ch/de/2015_21/basel/688737/, consulté le 15.06.2016.

sont concernés par ces questions de responsabilité sociale et spatiale. Comme à propos de 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, du point de vue économique mais aussi à travers les loisirs et les pratiques de sociabilité pourrait être bénéfique pour l'intégration des frontaliers et leur image⁵¹⁶. De plus, 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, les pouvoirs politiques sont aussi tentés de freiner la consommation transfrontalière, car elle n'est pas bénéfique pour l'économie locale. Ainsi, les positions sur ces sujets sont à la fois marquées par une vision d'ouverture et de 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 apparaissent 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'économie⁵¹⁷. Près de 3500 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 se rétracte. En Allemagne, le reste des branches économiques n'a pas connu une telle évolution. Si le nombre total d'emplois a crû sur cette période, près de 80% des emplois supplémentaires le sont dans le secteur du commerce. La restauration connaît également une forte croissance, probablement soutenue par les consommateurs suisses et français. Le secteur de la construction voit aussi son nombre total d'emplois augmenter, signe de la croissance de la partie allemande. En revanche, la production industrielle dans la région est à la peine avec une perte de 1200 emplois, dont 500 dans l'industrie chimique 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'emploi 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 est compensée dans la zone d'emploi de Saint-Louis par l'évolution positive du tertiaire marchand entre autres : à Saint-Louis, le secteur du commerce de détail comptait

⁵¹⁶ Comme nous l'avons déjà mentionné, ces attentes vis-à-vis des frontaliers n'ont pas été mentionnées par les enquêtés à Bâle, mais dans les contextes genevois ou dans l'Arc jurassien, elles sont relativement fréquentes, mais difficilement mesurables quantitativement.

⁵¹⁷ 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. Néanmoins, de grandes tendances peuvent être observées.

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'Alsace⁵¹⁸. La croissance démographique de la région entraîne *de facto* une augmentation du nombre d'emplois notamment dans la construction et de certains services à la population (économie résidentielle), ce qui diminue l'impact de la perte d'emplois dans le secteur industriel. Sur la période 2009-2015, nous ne disposons pas des chiffres pour la zone de Saint-Louis, mais uniquement pour le Haut-Rhin. Le nombre d'emplois total est relativement stable (en légère diminution), malgré un fort déclin de l'industrie : 7000 emplois ont été perdus dans le Haut-Rhin durant ces 6 années. Le taux de chômage a largement augmenté en Alsace : il s'établit en 2016 à environ 7.9% dans la zone d'emploi de Saint-Louis et à plus de 11.8% dans celle de Mulhouse⁵¹⁹. Plus largement, 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 faible part de recherche et développement (G. 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 étant largement meilleures⁵²⁰. 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 voit être limitée (G. Cohen, Reitel, et Woessner 2004).

À Bâle, au contraire, la croissance économique est forte durant les dix dernières années : c'est dans le cœur de la métropole que se concentre 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 plus gros PIB par habitant de Suisse, avec 163 000 frs par habitant, loin devant Genève ou Zurich (la moyenne suisse se situe à 78 000). Ce très haut 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 la logistique, moins productrice de valeur, voient leurs effectifs baisser sur 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 entraîne le risque que 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 5000 habitants de plus pour 20 000 emplois supplémentaires⁵²¹ (2005-2015). La ville a ainsi un fort besoin de main-d'œuvre, qu'elle va chercher dans les autres parties de l'agglomération. Sans même compter les frontaliers, le canton de Bâle-Ville est le canton suisse où le solde de pendulaires entrants est le plus fort par rapport aux pendulaires sortants.

Ainsi, cette concentration économique à Bâle va de pair avec 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, peut offrir de nouvelles opportunités en matière de logements. Toutefois, cette

⁵¹⁸ 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.

⁵¹⁹ 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.direccte.gouv.fr/sites/grand-est.direccte.gouv.fr/IMG/pdf/chiffres_cles_68_01_2016.pdf, consulté le 07.04.2017.

⁵²⁰ 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.

⁵²¹ 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.

densification est également utilisée pour offrir davantage d'emplois, accentuant 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 aspect concerne les préférences résidentielles des habitants de la région. Bâle est souvent mentionné comme le lieu dans lesquels 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 celles-ci se cachent certaines attentes en termes de qualité du logement et de la localisation, sur lesquelles il est possible de travailler pour offrir des solutions de logement attractives dans les villes ou dans les communes suburbaines (Thomas 2013). En effet, 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 avec le 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 dans le fait d'habiter dans les pays voisins et de profiter d'un pouvoir d'achat plus grand. Un autre problème, plus général, renvoie 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 voit 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 il contribue à accroître les inégalités entre individus. À Saint-Louis, elles sont plus fortes que dans le reste du Haut-Rhin entre ceux qui ont de hauts revenus (surtout des frontaliers) et ceux qui en ont de bas⁵²². 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 (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 sa population, largement dépendante de l'économie suisse, elle peut l'être également pour les Suisses les moins qualifiés. En effet, la concurrence sur ce type de poste pourrait se renforcer et contribuer à davantage de tensions sur le marché de l'emploi, similaires aux exemples genevois ou tessinois. Si la situation semble actuellement moins problématique dans la partie allemande, l'affaiblissement de l'industrie locale peut aussi avoir des effets négatifs sur le long terme. Finalement, sur le plan du

⁵²² 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.

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 de nombreux kilomètres.

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) apporte 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 renvoie à la possibilité de faire profiter l'ensemble de l'agglomération d'un développement durable et de créer un modèle où les bénéfices de l'ouverture des frontières profitent 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 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

Cette recherche avait pour but d'identifier l'influence de la frontière en tant que limite institutionnelle et juridique, mais aussi comme facteur de différenciation sociale, culturelle et économique sur les habitants d'une agglomération transfrontalière. Elle 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 globale. Ceci se traduit par une réticence plus grande face à l'ouverture des frontières et à la mobilité internationale, mais aussi par une réticence à propos du libre-échange et des tendances à la re-sécurisation des frontières (Alm et Burkhart 2013). Les bénéfices apportés par l'ouverture des frontières sont remis en question, car les impacts (potentiels) de ces flux internationaux et transfrontaliers sur les territoires locaux et leur population 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, puisqu'une telle démarche permet d'identifier les impacts et les enjeux soulevés par 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 Européens⁵²³.

Dans cette conclusion, nous nous penchons dans un premier temps sur les échelles de la vie quotidienne dans l'agglomération transfrontalière bâloise et sur l'intérêt d'une approche par les modes de vie pour aborder les questions transfrontalières. Dans un second temps, nous revenons sur les différenciations entre les territoires dans le mode de vie des habitants de la région et l'influence des éléments macro-économiques et structurels, des propriétés physiques des territoires, mais aussi sur les barrières administratives, culturelles, mentales ou linguistiques qui organisent le territoire de l'agglomération. Dans un troisième temps, nous nous intéressons aux déterminants sociaux des modes de vie, comme à l'influence de l'âge, mais surtout aux questions du statut de frontalier et du revenu. Ensuite, nous revenons sur la forte plus-value qu'apporte le concept de motilité dans l'analyse des modes de vie transfrontaliers et plus largement pour aborder les questions de mobilité sociale et spatiale dans différents contextes. Le cinquième temps est consacré aux impacts des mobilités transfrontalières sur les individus et les territoires : il souligne l'importance d'une plus grande régulation pour favoriser une meilleure cohésion dans les agglomérations transfrontalières. Enfin, dans la dernière partie, nous proposons 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 sommes penchés sur le mode de vie de ses habitants. Basé 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 nous sommes penchés plus spécifiquement sur 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, entre autres les questions d'attachement aux espaces. Ces éléments sont à mettre en regard des ressources et contraintes individuelles, mais aussi du potentiel du territoire. En fonction du rapport que les habitants entretiennent avec la

⁵²³ Bien que la Suisse ne fasse pas partie de l'Union européenne, ses liens avec cette dernière sont très importants.

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, 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 se créent. 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 avoir 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).**

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 pour l'insertion sociale, le lieu où les individus se sentent chez eux et « en sécurité », le lieu où ils se projettent sur le long terme et qui les préserve du changement (trop) important qu'impliquerait 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 sont des signes forts 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. En effet, 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.

A l'opposé des 41% d'habitants de l'agglomération qui intègrent une relativement forte dimension transfrontalière dans leur quotidien, environ 15% de la population ignore quasiment la nature transfrontalière de l'agglomération : ils ne traversent jamais la frontière, n'y ont pas d'amis et l'agglomération transfrontalière ne représente rien de particulier pour eux. Cette posture relève de l'indifférence vis-à-vis de la frontière et des territoires voisins, d'un effet repoussoir de la frontière et de l'altérité ou d'un manque de compétences, de connaissances ou d'opportunités. 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 intègrent 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 (par exemple : des relations sociales et affectives à l'échelle transfrontalières) : 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% d'entre eux, aucun ou peu de loisirs et d'achats sont effectués à l'échelle transfrontalière, près de leur lieu de travail. Par ailleurs, pour 25% des frontaliers, l'agglomération trinationale de Bâle ne fait pas partie des lieux auxquels ils sont attachés, malgré le fait qu'ils traversent la frontière tous les jours pour aller travailler.
- Environ 30% des habitants de l'agglomération ne traversent pas les frontières — ni dans le cadre de leurs achats, ni de leurs loisirs ni de leur travail —, n'y ont pas d'amis ou de famille, pourtant ils apprécient l'agglomération transfrontalière.
- En général, les individus sont davantage à faire des loisirs que des achats de l'autre côté de la frontière, sauf les 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, apparaît largement défonctionnalisée. Et ce, malgré 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 à travers le concept de modes de vie apporte une large plus-value dans 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 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, un des reproches fréquemment formulés à l'encontre des processus de collaborations transfrontalières est son manque d'écho dans la population (P. Hall 2008). 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. Il apparaît qu'à Bâle les forts liens transfrontalier au niveau politique trouvent un écho dans les pratiques des habitants et que l'agglomération transfrontalière a une forte signification pour eux.

Deuxièmement, pour aborder la vie quotidienne, en termes d'activités réalisés, de relations sociales ou encore de conditions de vie dans une agglomération transfrontalière, une approche multidimensionnelle par le concept de mode de vie s'avère 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'achats, 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 ne révèlent leur complexité que quand ces éléments sont mis en regard les uns des autres. En effet, les questions de travail frontalier et les tensions potentielles qu'elles génèrent ne se comprennent qu'en intégrant dans l'analyse les pratiques modales ou les conditions de vie des individus. De même, le tourisme d'achats ne peut être compris qu'en tenant

compte des conditions de vie des individus, mais aussi de certaines attitudes, comme le soutien à l'économie locale.

Troisièmement, une approche par le mode de vie permet de mettre en lumière les découplages entre les différentes dimensions du mode de vie. Plus largement, 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 les 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 vivre dans cet environnement au croisement de trois pays et apprécier sa dimension cosmopolite, ouverte, multiculturelle etc. Les bénéfices de la frontière sont donc aussi immatériels. Ils marquent, entre autres, la réussite de la coopération transfrontalière dans la promotion du vivre-ensemble.

En effet, quatrième, tout n'est pas une question de différentiels économiques dans les régions transfrontalières. Approcher les relations transfrontalières uniquement à travers les motivations et freins économiques serait largement réducteur. D'autre part, au-delà de l'exploitation de différentiels économiques, les relations transfrontalières, notamment les mobilités effectives, apparaissent déterminées par différentes logiques territoriales (centralité, accessibilité, etc.), mais aussi par les goûts, les préférences ou les dispositions individuelles. Les individus disposent d'une marge de manœuvre dans la saisie des opportunités transfrontalières. Les caractéristiques sociodémographiques, notamment le revenu et/ou le fait d'être frontalier, ainsi que le potentiel de mobilité conditionnent cette marge individuelle.

Cinquièmement, en s'intéressant à la population entière d'un territoire transfrontalier, il est possible d'identifier les enjeux différents auxquels font face les territoires et les populations présentes. En effet, 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 similaires sur tous les territoires. Les attentes et les intérêts de la population diffèrent en fonction du pays dans lequel elle réside : il est nécessaire de les identifier pour adopter des mesures capables de favoriser la cohésion de l'agglomération.

Ensemble, ces cinq éléments permettent d'aborder et d'identifier les problématiques et les enjeux complexes auxquels sont confrontées les régions transfrontalières, afin de favoriser leur cohésion et leur bon fonctionnement.

2 LES RELATIONS ENTRE LE TERRITOIRE ET LES MODES DE VIE

Le territoire a une influence majeure sur les modes de vie dans la région et ceci à plusieurs niveaux (économique, structurel, culturel, géographique ou encore en matière d'aménagement). En effet, ce dernier ouvre certaines possibilités et offres des « prises », mais il 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 a également un fort effet sur les destinations principales, sur le sens et l'ampleur des liens transfrontaliers dans la région.

Tout d'abord, les éléments d'**ordre macroéconomiques**, 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 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'achats sont particulièrement liés avec les différentiels économiques. À ceci s'ajoutent les éléments d'ordre « **structurels** » 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. Une des propriétés de la frontière est de séparer et de délimiter la souveraineté des États, ce qui se traduit par de fortes différences dans l'organisation des territoires adjacents (Leloup et Moyart 2006). Ces éléments se matérialisent par exemple dans les horaires d'ouvertures des magasins, plus larges en Allemagne, voire en France, qu'en Suisse, ce qui peut avoir un effet sur les pratiques du quotidien. Le territoire porte également des **différentiations immatérielles** qu'elles soient culturelles, linguistiques ou encore en termes de mentalités ou d'identités. Ces éléments sont en partie liés aux éléments d'ordre structurels. Des images et des représentations, parfois faussées, sont accolées au territoire lorsque les connaissances sur les territoires situées au-delà de la frontière sont lacunaires. En effet, les informations sur les opportunités transfrontalières passent parfois difficilement la frontière (Dubois et Rérat 2012; Spierings et van der Velde 2013a). 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. La frontière rend parfois invisibles les opportunités se situant au-delà de celle-ci aux yeux d'une partie de la population. La perception de ces éléments apparaît largement individuelle (ci-dessous) : une partie de la population étant plus capable ou intéressée à dépasser ces barrières « mentales », culturelles, sociales ou linguistiques. Si ces barrières immatérielles et ces éléments d'ordre structurels sont à même d'avoir une influence sur les mobilités physiques, telles que les loisirs ou les achats, ils font davantage office de freins pour la mobilité résidentielle, la possibilité d'aller se faire soigner dans un autre pays, voire dans la localisation des réseaux sociaux. Finalement, les **propriétés matérielles** des douanes, telles que le bureau de douane, la présence de douaniers, peuvent aussi avoir des effets : d'une part, il y a souvent des files de voitures aux douanes, ralentissant les franchissements, d'autre part, des personnes ont une certaine appréhension lorsqu'elles franchissent les frontières, en raison de l'image qui est conférée à la fonction de fermeture et de contrôle.

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. En effet, 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 est 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. Ces éléments ont aussi un impact sur les mobilités transfrontalières : les modes privilégiés par une partie des individus ne sont pas nécessairement compatibles au territoire de destination de leurs destinations. D'une part, ces éléments peuvent provoquer des tensions (ex. 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 (qui offrent les meilleurs prix dans l'agglomération) mal reliés aux infrastructures de transports. 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. En Suisse, les Bâlois se distinguent particulièrement des autres Suisses, moins concernés dans leur quotidien par le « transfrontalier ». De même, la part de travailleurs frontaliers décroît fortement au-delà d'une vingtaine de kilomètres de Bâle. Cependant, l'effet de la distance physique n'est pas uniforme, elle est parfois couplée à l'accessibilité modale, certains territoires étant plus compatibles à un type de transports ou 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'offre de loisirs urbains et de magasins spécialisés. L'attrait de la ville de Bâle dépasse largement les frontières et les mobilités transfrontalières ne sont de loin pas motivées uniquement par des éléments relatifs aux différentiels économiques. Comme dans toutes les agglomérations, les habitants des plus petites localités sont attirés vers le centre, car il offre une palette plus large d'aménités. Au contraire, les campagnes et les espaces naturels dans les trois pays sont appréciés, notamment par les habitants de Bâle pour leurs loisirs. 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 en Allemagne avec l'augmentation de l'offre commerciale, en lien avec un fort tourisme d'achats vers ce pays. Si sur les questions de localisation d'emplois, l'effet de la frontière est moins identifiable, le développement des infrastructures de transports en Allemagne et en France (trams, parkings, etc.) est lui clairement dû à l'impulsion suisse⁵²⁴.

Le territoire et ses différents effets (macro-économiques et structurels, d'organisation physique du territoire ou encore liés à la constitution d'espace fonctionnels) ont une influence variée sur les trois dimensions du mode de vie et les différents types de mobilités considérés, même s'il est parfois difficile de distinguer ce qui relève des propriétés de la frontière ou de l'organisation des territoires : nous revenons 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 semblent 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 davantage 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. L'effet limitant de la langue dans la création de liens sociaux transfrontaliers a également été souligné dans d'autres contextes, comme entre la Suède et la Finlande (Paasi et Prokkola 2008). 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 être 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. En effet, 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 possibilité 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 le 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, elles sont motivées par les promesses

⁵²⁴ Ces investissements sont toutefois effectués dans le but de soutenir le développement d'une agglomération fonctionnelle, qui dépasse les frontières nationales.

d'une offre d'emploi 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 (Rérat et al. 2011; Thomas et al. 2011).

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. En effet, les caractéristiques structurelles (système d'assurances, scolaires, administratifs) des territoires et les barrières immatérielles (différences linguistiques, culturelles, manque de connaissances etc.) sont de puissants freins à la mobilité résidentielle transfrontalière. Dans le cas précis d'un déménagement vers la France, ces freins sont particulièrement marqués. Les Allemands et les Suisses connaissent moins ce territoire, le considèrent comme étant plus différent sur le plan de l'organisation, mais aussi sur le plan culturel et linguistique : moins de 20% des Suisses et des Allemands seraient prêts à y résider. Les Français sont moins rebutés par ces éléments : ils sont également les plus « transfrontaliers » dans leur quotidien. Ces éléments se retrouvent partiellement dans la disposition à se faire soigner dans un autre pays : ici, les Allemands sont très ouverts à l'idée de se faire soigner en Suisse, sur le papier du moins. Dans les faits, les possibilités sont limitées par les coûts des soins, plus élevés en Suisse et pas nécessairement remboursés par les assurances-maladies allemandes et françaises.

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 pour y exercer une activité professionnelle : ils sont près de 80 000 dans la Suisse du Nord-Ouest (y compris le Jura) et représentent environ un quart de la force de travail à Bâle. 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 suisses sont plus élevés en moyenne en Suisse que dans les deux autres pays et en Allemagne qu'en France. La raison financière explique également la quasiment absence de flux de travailleurs frontaliers depuis la Suisse en direction de l'Allemagne et de la France, ainsi qu'en direction de la France depuis l'Allemagne. 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. Ces éléments sont attractifs pour les Français et les Allemands, mais rebutent aussi les Suisses à aller travailler dans l'un des pays voisins. La part de 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 macroéconomiques et structurels, même si les logiques d'agglomérations (concentration d'emploi à Bâle) ou les barrières immatérielles peuvent avoir une influence sur ces pratiques.

Les pratiques transfrontalières de loisirs et d'achats (tourisme d'achats)

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 effet, 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 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, malgré les prix suisses⁵²⁵. 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 étant 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 le même type de pratiques, les logiques principales peuvent être différentes : elles dépendent aussi des attentes et des objectifs des consommateurs. Pour les autres loisirs, tels ceux pratiqués dans des infrastructures (piscine, salle de sport, terrain de tennis, etc.), l'offre est plus concurrentielle en Allemagne, notamment pour des questions de prix. Finalement, 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. En effet, certaines infrastructures situées dans les pays voisins, même plus éloignées, attirent car elles sont faciles d'accès. Par exemple, certaines grandes surfaces ou infrastructures demandent aux habitants des périphéries de se déplacer de toute manière : faire quelques kilomètres de plus et traverser la frontière n'est donc pas un problème. D'autant plus quand l'accessibilité modale du lieu de départ et du lieu d'arrivée est dans les deux cas organisée autour de la voiture. Ainsi, le centre-ville bâlois est parfois évité pour certaines activités de loisirs ou d'achats, car il est difficile d'y stationner ou d'y accéder : certains automobilistes exclusifs n'étant pas prêts à changer leur mode de transports, ils peuvent choisir de l'éviter. 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 mises en lumière ci-dessus, nous permettent de revenir sur plusieurs hypothèses. Tout d'abord, le **territoire a une forte influence sur les modes de vie à travers ses propriétés matérielles et immatérielles (H4)** : celle-ci 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 des effets liés à l'organisation territoriale. Ensuite, sur de nombreux aspects du mode de vie, les **différenciations entre les habitants des trois pays sont fortes (H4.2)**. Les Français ont les modes de vie les plus « transfrontaliers », les Suisses le moins. **Ces différenciations nationales (et territoriales) sont particulièrement fortes sur la dimension fonctionnelle du mode de vie (H4.1)**. Par exemple, l'usage des différents modes de transports est largement conditionné par le territoire, de même que les pratiques d'achats par exemple, qu'il s'agisse des différences de prix entre les pays ou de différences dans l'offre entre le centre de Bâle et des communes rurales.

La Suisse - en tant que centre d'emploi 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 de bonnes connaissances et peu seraient prêts à y habiter. Les liens sont particulièrement faibles entre l'Allemagne et la France. Finalement, Bâle

⁵²⁵ En outre, les produits achetés en Suisse ne sont pas tous nécessairement plus chers.

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. En effet, si acheter des produits en Allemagne peut théoriquement être avantageux sur le plan économique pour tous les Suisses, seuls un tiers 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 sa 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. Seul l'âge, le revenu et le statut de frontalier permettent de lire 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. Par exemple, le moins grand intérêt porté par les jeunes Suisses et Bâlois à la voiture ne se retrouvent pas nécessairement dans les autres pays. D'autre part, sur les questions transfrontalières plus précisément, les recherches menées dans d'autres régions parviennent souvent à des résultats très différenciés 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 dans 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 (Kaufmann, Bergman, et Joye 2004) 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 transports. Tout d'abord, les 25-44 ans utilisent moins la voiture, mais davantage le vélo et les transports publics⁵²⁶. D'une manière générale, la plus jeune génération a également davantage conscience des enjeux écologiques liés à la voiture, rendant les modes alternatifs plus attractifs, surtout le vélo. En effet, 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 et leur usage en lien avec la mobilité quotidienne sont également synonymes de grands changements, surtout pour la plus jeune génération. Pour ceux qui savent

⁵²⁶ Ces tendances s'observent avant tout à Bâle.

les maîtriser, ces technologies ouvrent de larges potentiels en matière d'organisation de la mobilité (services avant, pendant et après le déplacement), de gestion des imprévus, mais aussi en termes d'usage des temps de transports. L'âge est ainsi un facteur déterminant dans la maîtrise et l'usage de ces possibilités. Ce résultat n'est toutefois pas propre à la région et renvoie à une tendance générationnelle européenne, voire occidentale (Charmarkeh 2015). Concernant plus spécifiquement les relations transfrontalières, les 25-44 ans ont des modes de vie moins transfrontaliers⁵²⁷. De manière générale, ils ont des pratiques transfrontalières moins intenses (loisirs et achats), de moins bonnes connaissances de l'agglomération transfrontalière et ils s'y identifient moins. Par ailleurs, ils parlent généralement moins bien la langue de la communauté linguistique voisine⁵²⁸. Ce constat, soulignant une moins grande implication des jeunes dans l'agglomération transfrontalière, pose des questions quant à la future cohésion de l'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. En effet, 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 fait sur le temps longs et le premier pas pour franchir la frontière est souvent plus coûteux. S'il est effectué, ce premier pas peut engendrer une augmentation des relations transfrontalières sur la durée. Il est ainsi indispensable de travailler sur le dépassement du « seuil de l'indifférence » (van Houtum et van der Velde 2004) parmi les jeunes générations pour favoriser la cohésion et le vivre ensemble transfrontalier.

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. En effet, 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. Avec l'Allemagne, les différences existent, mais elles sont plus réduites, de même que celles à propos des conditions de travail. En effet, les conditions salariales et de travail sont davantage en mesure de retenir les travailleurs que celles offertes sur le marché du travail français⁵²⁹.

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 probabilité d'avoir un de leurs meilleurs amis qui résident dans l'un des pays voisins (ils sont 24% parmi les Allemands et 35% parmi les Français) et ils se rendent également plus fréquemment en Suisse pour leurs activités sociales. Il peut s'agir à la fois de rencontres avec les collègues, mais aussi de sorties effectuées avec des compatriotes. Le revenu a un léger effet : les personnes

⁵²⁷ Précisons que nous observons des effets d'âge et pas nécessairement une différence entre les générations.

⁵²⁸ 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.

⁵²⁹ MOT, Diagnostic territorial. Stratégie transfrontalière pour le développement de l'Arc jurassien franco-suisse, 2013.

(frontalières ou non) avec des hauts revenus vont plus fréquemment en Suisse pour ces raisons. La Suisse est plus accessible pour les personnes avec de bons revenus (voir ci-dessous). Parmi une partie des frontaliers, notamment ceux qui viennent d'autres régions d'Allemagne ou de France, s'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 de résidence ou la région (l'Alsace et le Bade-Wurtemberg) sont des lieux moins importants que pour les non-frontaliers : passant davantage de temps de l'autre côté de la frontière, ces espaces sont moins signifiants. Cependant, d'une manière générale, l'attachement à l'agglomération n'est que peu déterminé par le statut de frontalière ou par le revenu. En effet, il n'y a pas besoin de travailler à l'échelle transfrontalière pour y être attaché et ceci 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 le statut de frontalière. 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 des loisirs en Suisse. Ce constat s'est amplifié lors de ces 5 dernières années en raison de la force du franc suisse qui rend le pays de moins en moins accessible financièrement. Malgré le pouvoir d'achats des frontaliers, leurs achats en Suisse se limitent à certains types de produits : il s'agit rarement de grandes courses. 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 à leur maîtrise de l'allemand pour les Français. En effet, 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 davantage privilégiés par les frontaliers. Les différences avec les non-frontaliers sont d'autant plus importantes en France, où une dimension linguistique s'y ajoute : les frontaliers parlent mieux l'allemand, ce qui permet une plus grande aisance dans les contacts sociaux et donne accès à une plus grande partie de l'offre culturelle, difficile d'accès pour les non-locuteurs de l'allemand. Les non-frontaliers et/ou les bas revenus vivant en France, sont eux davantage attirés par l'Allemagne pour ses bas prix, qu'il s'agisse d'achats mais aussi de loisirs (restaurants notamment). Ces opportunités ont pour ces individus une importance cruciale pour compenser leur 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. Pour eux, la force du franc représente une opportunité. Les hauts revenus utilisent également les opportunités transfrontalières : pour eux, les différentiels économiques ont moins d'importance et leurs pratiques sont davantage motivées par la recherche d'une offre diversifiée et nouvelle. Concernant la disposition à la mobilité résidentielle ou pour 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 motive 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 y déménager.

D'une manière générale, le revenu et le statut de frontalière (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 frontalière. En effet, pour les Français, l'accès à la Suisse, notamment à ses infrastructures culturelles ou à sa vie sociale, est aussi à comprendre 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 limite pas à des considérations économiques autour de l'utilisation de différentiels. De par la fragmentation sociale et spatiale des agglomérations transfrontalières, la vie quotidienne dans un tel contexte 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. La motilité est par ailleurs complémentaire aux analyses sociodémographiques, qui dans l'ensemble, s'avèrent relativement peu déterminantes dans la compréhension des modes de vie.

Les accès personnels 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. Concernant les aspects liés à l'offre de transports, les différences renvoient à la position dans l'espace. En effet, la mobilité est largement conditionnée par le territoire, et en l'occurrence par le territoire national. L'enjeu en matière de mobilité transfrontalière est de savoir jouer avec 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 difficultés à se rendre dans les commerces allemands par exemple pour y consommer à meilleur prix.

Les compétences de mobilité s'avèrent être de première importance dans la conception d'un potentiel de mobilité à l'échelle transfrontalière. Les compétences socio-spatiales et linguistiques ont une grande influence sur la manière dont les individus peuvent se saisir des opportunités transfrontalières. Le fait de se sentir à l'aise dans des endroits inconnus ou avec des personnes inconnues offre un nouveau regard sur la mobilité à la fois sociale et spatiale. En effet, 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 les territoires, s'ajoute la rencontre de trois pays. Ainsi, 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. En effet, 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. Pour les achats du quotidien, ne pas maîtriser l'allemand ou le français n'est pas rédhibitoire, mais pour des achats plus spécialisés, des connaissances lacunaires sont plus problématiques, tout comme pour les loisirs, où elles sont plus déterminantes. 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 les ou le pays, où la langue est différente. En ce qui concerne les réseaux sociaux ou les questions d'attachement, parler l'allemand est plus nécessaire pour les

Français. En effet, pour les Allemands et les Suisses, la vie transfrontalière peut tout à fait se faire sans maîtrise du français : pour eux, cette langue a un peu une importance secondaire. Néanmoins, l'attachement et l'identité à l'agglomération sont plus forts chez les individus bilingues, même parmi les Suisses et les Allemands. Ainsi, malgré la prédominance de l'allemand, le français compte aussi. S'agissant du travail frontalier, la maîtrise de l'allemand joue aussi un rôle, même si selon les domaines, elle est plus ou moins indispensable. Toutefois, une partie des emplois pour lesquels la maîtrise de l'allemand n'est pas requise, occupés aujourd'hui par les frontaliers, sont amenés à disparaître (J. Beck et Rihm 2011) : ainsi, pour les Français, parler allemand est d'autant plus nécessaire pour rester compétitif.

Les projets de mobilité ont été abordés 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 pour se tourner avant tout vers l'intérieur des frontières nationales. La curiosité spatiale des individus apparaît comme 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 à travers la pratique du territoire et la socialisation à cet espace particulier. Connaissances et exploration sont ainsi liées entre elles. Finalement 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 de la confiance témoignées 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 mises en lumière. Le premier groupe, les *peu motiles*, est composé de personnes qui ont 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 : ceci va de pair avec des compétences linguistiques dans la langue de la communauté linguistique voisine et une aisance plus faible dans la confrontation avec l'altérité. 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 diffèrent en raison de 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 deuxièmes, les *très motiles*, en revanche, 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 à travers 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 transports. En effet, 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 transports. Les *peu motiles* illustrent ce rapport.

- **Le manque d'intérêt et l'indifférence pour les opportunités et plus généralement 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 a priori pas entravé et les connaissances peuvent se développer à travers le temps.
- **Le seuil de l'indifférence et le « coût » du premier pas** à effectuer à travers la frontière : les *explorateurs novices* apparaissent être prêts et « équipés » à 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 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 forte réticence concernant ces mobilités particulières qui touchent à la sphère privée et intime.
- **Un potentiel de mobilité qui s'affranchit des frontières nationales** et qui laissent 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'offre la motilité pour aborder ces aspects spécifiques aux régions transfrontalières, elle s'avère être un bon prédicteur 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. Ils sont par ailleurs un peu moins attachés à l'agglomération que la moyenne. La faible composante transfrontalière de leur mode de vie renvoie ainsi à leur potentiel limité, notamment par leurs capacités physiques. À ce titre, ils se distinguent des *peu intéressés par l'espace*, où le manque d'intérêt pour le transfrontalier marque leurs pratiques de l'agglomération. En effet, ils 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 davantage utilitaristes. Ceci se traduit en France par un tourisme d'achats important (en Allemagne avant tout) de la part des *peu intéressés par l'espace*. Les frontaliers sont aussi surreprésentés dans ce groupe : toutefois, il apparaît que ce sont principalement les Allemands qui sont dans ce cas. Pour eux, l'enjeu linguistique est moins grand.

Très ouverts et motivés à découvrir l'agglomération au 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 moins à être frontaliers ou à partager une identité transfrontalière. En revanche, les *explorateurs novices* sont davantage à avoir des amis de l'autre côté de la frontière. Cet élément semble être lié à leur volonté de découvrir davantage l'agglomération. Dans une perspective à plus long terme, ces individus semblent 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, la motivation nécessaire à faire les premiers pas à travers la frontière, qu'elle soit issue 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, tant dans ses affirmations immatérielles que matérielles. S'ils ont une probabilité plus faible d'être frontaliers et 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. En effet, les *cosmopolites ancrés* se sentent particulièrement concernés par les impacts négatifs que peut avoir le tourisme d'achats 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 leurs dispositions ouvertes et intéressées envers l'agglomération transfrontalière, ils sont ceux qui vivent le plus la dimension transfrontalière du territoire. Ils sont davantage 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 en termes de 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 les échelles auxquelles ils se déploient, la motilité apparaît comme largement déterminante dans leur appréhension (H2).**

Elle permet de souligner, d'une manière descriptive, les différents types de potentiels présents dans la population et met en lumière les freins et les motivations aux déploiements de modes de vie transfrontaliers. À travers la motilité, ces freins et motivations classiques – manque ou accès peu adaptés, indifférence à l'égard des territoires au-delà de la frontières, 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 s'avère être 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 s'avère avoir un intérêt aussi 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 un apport permettant de dépasser en partie les spécificités nationales et les considérations économiques, comme l'influence des différentiels sur les pratiques. En effet, en France ou en Allemagne, être frontalier à 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-là que son apport est le plus important : elle offre une vue analytique transversale. D'une manière générale, même à l'échelon national, la motilité apporte une finesse supplémentaire en intégrant des considérations relatives 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 cette recherche. Tout d'abord, il apparaît indispensable de tenir compte du contexte spatial pour aborder la motilité. En effet, chaque partie a ses propres codes en matière de mobilité, de même que 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. Ces forts décalages posent parfois problème lors des déplacements transfrontaliers effectués de la « mauvaise manière », ou qui ne peuvent être réalisés en raison d'un équipement mal adapté. 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 mobilité.

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, comme 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 être limités dans leur potentiel de mobilité, si ces nouvelles manières d'accéder à l'information remplacent les services plus traditionnels.

Les travaux menés ont souligné la grande importance qu'ont les compétences socio-spatiales, telles qu'être à l'aise dans des endroits inconnus, entrer facilement en contact avec de nouvelles personnes ou savoir s'adapter facilement. En effet, la mobilité ne se limite pas uniquement à la question du déplacement physique : la majeure partie de la population — hors certaines couches très défavorisées ou en situation de handicap physique, social, etc. — sait se débrouiller, utiliser les transports, se repérer — certes plus ou moins bien — mais dispose dans une large mesure de certaines compétences de mobilité de base. 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 composant les métropoles est important. Par ailleurs, ces compétences socio-spatiales 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.

Cette recherche 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 une certaine indifférence, l'intégration de la curiosité spatiale s'est avérée être une forte plus-value dans 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 un 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 dans 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 de 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. Ceci démontre à nouveau la large application possible qu'offre cet outil dans différents contextes spatiaux et pour différents types de mobilités et d'aspects de la vie quotidienne (Kaufmann, Ravalet, et Dupuit 2015). Une analyse en termes de motilité serait utile à réaliser 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, soulevant la nécessité de créer 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. En effet, dans l'agglomération de Bâle, la spatialité des pratiques individuelles comme la consommation ou les déplacements automobiles par exemple, 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 entreprises : les politiques mises en place considèrent rarement les liens qui unissent les espaces entre eux. Le deuxième développement concerne l'utilisation de la motilité pour cibler des mesures et des politiques en fonction des différents types de potentiel : en effet, 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 parties précédentes 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 ainsi 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 de l'ouverture de 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. En effet, les frontaliers employés en Suisse travaillent plus que les autres actifs (y compris les Suisses). Par ailleurs, ils se sentent davantage dans des situations professionnelles moins stables. 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. En effet, pour les personnes qui ont de bas revenus, profiter de prix plus bas de l'autre côté de la frontière peut s'avérer être quasiment indispensable. 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 faire des activités de loisirs spécifiques ou d'avoir accès 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'achats, et spécifiquement l'attrait que représente l'Allemagne, peut également avoir des répercussions négatives sur les territoires. Dans la population suisse, cette problématique questionne largement les habitants de la région et se traduit chez certains par une réticence à consommer dans les pays voisins. Cette volonté de soutien aux commerces suisses est un des freins les plus importants au tourisme d'achat en Suisse. Ces attitudes sont en revanche moins prégnantes sur les pratiques de loisirs transfrontalières.

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 socio-spatiales et de dispositions. À ce titre aucun *peu motiles* n'est frontalier. En France, les *peu intéressés par l'espace* sont contraints par leurs capacités linguistiques faibles en allemand. 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 à Bâle, la question de l'acceptation des frontaliers n'a pas été relevée dans les entretiens, cet aspect-là est crucial dans d'autres agglomérations.

Les opportunités transfrontalières d'achats apparaissent 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 quasi impossible de relier la France et l'Allemagne sans voiture, puisqu'il n'existe pas de lignes de transports publics entre ces deux pays. Ainsi, les ménages non motorisés, souvent parmi les couches les plus précaires de la population en France, se voient clairement défavorisés puisqu'il est compliqué 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 concernant les loisirs, où les contacts sociaux sont plus importants. De manière plus générale, les compétences socio-spatiales, linguistiques ou l'ouverture vers l'autre sont à même 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 par rapport 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 au contraire plutôt l'idée du rejet des opportunités transfrontalières ou d'un manque d'intérêt, mise à part si les 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.

Ainsi, 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). Ainsi, 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. Ils se sentent à ce titre 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 apparaît quasiment plus important que les *traverser effectivement*. Finalement, le bon fonctionnement de l'agglomération et la cohésion sociale ne se mesure peut-être pas à travers la quantité de « gagnants » de l'ouverture des frontières, mais plutôt à travers la quantité de personnes qui se sentent être perdantes à cause de cette situation.

5.1 BÂLE ET LES AGGLOMÉRATIONS TRANSFRONTALIÈRES, AU CŒUR DES ENJEUX EUROPÉENS

S'intéresser à la vie quotidienne dans une agglomération transfrontalière nous a permis non seulement de mieux comprendre les questions de modes de vie et de mobilité à un niveau individuel, mais aussi de mettre en lumière des enjeux plus généraux auxquels font face ces territoires particuliers. À travers les modes de vie, il est possible d'aborder le fonctionnement des agglomérations transfrontalières, et en l'occurrence celle de Bâle. Ainsi, 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 qu'entraîne le travail frontalier sur les conditions de vie des habitants. En effet, pour les non-frontaliers, il est 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 qui ont de bas revenus. Dans la partie française de l'agglomération genevoise par exemple, la forte croissance démographique, stimulée par le travail frontalier engendre toute une série de conséquences négatives pour les non-frontaliers, en premier lieu sur le plan du logement. Ces éléments participent 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 apparaît plus détendu pour plusieurs raisons (possibilité de faire ces courses en Allemagne, évolution lente du nombre frontaliers et pression démographique mesurée).

En effet, la croissance du travail frontalier a été très forte dans d'autres régions suisses et a aussi comme conséquence d'augmenter les peurs parmi les résidents suisses à propos des 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 est apparu moins prégnant qu'il ne peut l'être dans les autres régions suisses, davantage touchées par le chômage et où les frontaliers sont davantage vus comme une « menace »⁵³⁰. La raréfaction de certains emplois à Bâle à faible valeur ajoutée, notamment dans l'industrie, pourrait toutefois 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 de 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 les attentes que ces derniers ont 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 — la part modale de la voiture s'élève à environ 80% pour les déplacements en provenance d'Allemagne et de France — sont mal vues par la population bâloise. En effet, cette dernière se plaint des conditions de circulation et de stationnement difficiles, mais surtout de l'impact de la mobilité motorisée sur leur qualité de vie, surtout quand celle-ci sort 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 quasiment toutes les agglomérations transfrontalières suisses, voire dans d'autres pays. En effet, 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 potentiels impacts économiques (pression sur les salaires, sur l'emploi). Dans ces régions, près de 9 trajets sur 10 en provenance des pays voisins sont effectués en voiture, ce qui implique des dizaines de milliers de voitures. À Bâle, la situation apparaît meilleure grâce aux investissements importants consentis en matière d'infrastructures de transports et d'une politique restrictive en matière de stationnement. Néanmoins, la disponibilité importante en places de stationnement ou la faible desserte en transports publics dans la partie française et allemande de l'agglomération empêche 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 : en effet, 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** qui a cours 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, à travers le travail frontalier notamment. En effet, dans ces deux territoires, les capacités de production industrielle sont en déclin. Dans la partie française, le nombre d'emplois est également en stagnation et le chômage a augmenté ces dernières années. En Allemagne, si le nombre d'emplois est en croissance, c'est quasiment uniquement 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 sur le long terme en France. Durant la même

⁵³⁰ Nos données ne nous ont pas permis de relever si certaines couches de la population suisse sont plus impactées négativement par la « concurrence » des frontaliers, en raison de leur formation, du type d'emploi ou d'un faible potentiel de mobilité.

période, la place industrielle bâloise, à travers son secteur de haute technologie (cluster des life sciences), s'est renforcée : sur les dix dernières années, Bâle a vu augmenter sa population de 5000 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 à 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 à 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, soulève de grands enjeux pour la partie française. Il y a 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 à travers une forte volonté politique et populaire (voir ci-dessous), les tendances à la spécialisation fonctionnelle semblent davantage hors de portée des politiques locales. Elles renvoient à des logiques métropolitaines et globales, mais aussi à la forte fragmentation institutionnelle présente dans la région. En termes de rentrées fiscales, les bénéficiaires de la localisation des entreprises ou des individus profitent 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 le bassin de vie de ces agglomérations et leurs frontières administratives et leurs prérogatives politiques, financières, fiscales rend d'autant plus complexe la gestion de ces problématiques. À ce titre, la frontière nationale, en tant que puissante barrière administrative, limite davantage que dans un contexte uni-national les possibilités de réguler de 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 de mettre en place des mesures d'aménagement du territoire et de développement territorial communes à l'ensemble de l'agglomération. En effet, 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 : ceci entraîne des décalages entre l'emprise spatiale des phénomènes de mobilité transfrontalière (à cheval entre deux voire plusieurs pays) et les compétences des Etats, 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 ? A l'heure actuelle, en raison de 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 travers l'ouverture des frontières et les programmes de coopérations internationales et transfrontalières, etc. et 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 amené la population à vouloir restreindre l'immigration et le travail frontalier. Cette volonté de restreindre l'immigration, et par extension de diminuer les impacts de l'ouverture des frontières, se retrouve au Royaume-Uni avec le Brexit, mais 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 la population, selon nous, ces réticences portent avant tout sur le manque de régulation, d'anticipation ou d'accompagnement des impacts négatifs sur les individus de l'ouverture des frontières aux personnes, marchandises ou 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 contre l'idée d'ouverture des frontières ; les personnes qui ont peur pour leurs emplois 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 les flux automobiles que ces mouvements transfrontaliers engendrent pour des raisons écologiques.

Ainsi, la seule « main invisible » n'apparaît 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, mais aussi des positions idéologiques très diverses parmi les politiciens sur cette question (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, soit débattues à plus large échelle.

Au vu des analyses menées, il apparaît 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.) semble 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. En effet, une telle solution remettrait en cause le principe de la libre-circulation. Mais surtout elle offre une réponse uniquement sectorielle (en termes de quantité de personnes autorisés 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'achats, 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. En effet, 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 voiture, 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. – 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 et 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

D'une manière générale, les éléments mis en lumière quant aux impacts négatifs de la frontière appellent à une forte politique volontariste des différentes autorités présentes et à une reconnaissance plus grande des problématiques transfrontalières par les autorités nationales. En Suisse, on dénombre 12 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 relèvent d'un grand enjeu pour la Suisse entière.

Deux constats généraux guident nos analyses et les pistes de réflexions 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 proposées s'appliquent dans certains cas à l'un ou l'autre des territoires plus spécifiquement. D'autre part, la mobilité permise à travers les frontières questionne 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 se penchent avant tout sur la relation entre la Suisse et ses voisins, d'autres s'appliquent dans divers contextes (européens). Il est par ailleurs possible que certaines de ces mesures soient déjà appliquées à Bâle (ou ailleurs). Ces pistes de réflexion et d'intervention sont construites 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 du public-cible⁵³¹ : il est indispensable de favoriser une connaissance fine du fonctionnement de l'agglomération à travers le renforcement de l'observation territoriale. Ceci peut se traduire à travers la mise en place d'un observatoire trinational, visant à l'harmonisation des données et à la production des données spécifiques aux questions transfrontalières et inexistantes à l'heure actuelle⁵³². Une structure trinationale permettrait de mettre en commun les ressources financières et humaines. Cet observatoire pourrait avoir également comme 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. D'autre part, il serait nécessaire 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 lacunaires⁵³³. 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 difficiles ; les acteurs ne se connaissant pas nécessairement entre eux, en plus d'avoir des connaissances parfois limitées des autres territoires⁵³⁴. Il est nécessaire que les acteurs territoriaux et politiques aient une connaissance fine des problématiques qui touchent 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 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. En effet, 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'interconnaissance⁵³⁵.

Objectifs : favoriser le bilinguisme parmi les acteurs territoriaux.

Sans avoir d'informations sur l'enjeu linguistique dans la coopération transfrontalière bâloise, la question mérite d'être posée⁵³⁶. Le manque de compétences linguistiques peut entraver la mise en place de projets communs⁵³⁷ : sans compréhension mutuelle, les acteurs français pourraient être

⁵³¹ La population en général, les frontaliers/non-frontaliers, les habitants du centre ou de la périphérie, mais aussi les entreprises, les institutions (culturelles, de formation, de santé, etc.) ou encore les autorités publiques.

⁵³² La région franco-valdo-genevoise s'investit fortement dans l'observation territoriale (Faure et al. 2013). Dans l'Arc jurassien, il existe également un observatoire statistique (avec des moyens limités) qui produit régulièrement des données à l'échelle transfrontalière.

⁵³³ cf. chapitre : « Mobilité dans l'agglomération : quelles pratiques transfrontalières ? ».

⁵³⁴ Ces aspects avaient été évalués comme particulièrement problématiques dans l'agglomération franco-valdo-genevoise. Les acteurs territoriaux ne se connaissent que peu mutuellement à travers la frontière et connaissent mal les systèmes administratifs et politiques des pays (ou entités administratives) voisins, etc. (Faure et al. 2013).

⁵³⁵ Ceci peut s'appliquer à d'autres secteurs que l'aménagement du territoire.

⁵³⁶ 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.

⁵³⁷ Cette problématique n'est pas propre à Bâle et se retrouve dans les cantons et villes bilingues ou au niveau de la Confédération.

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 pourrait 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 francophile⁵³⁸, cela permettrait également de renforcer les liens avec le canton du Jura, mais plus largement avec toute la Suisse romande⁵³⁹.

Objectif : Favoriser une administration souple et proche des citoyens

- La gouvernance dans les agglomérations transfrontalières est souvent 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. En effet, 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 à la fois de favoriser une certaine souplesse⁵⁴⁰ dans les rapports citoyens-autorités publiques pour susciter leur participation, mais aussi dans les rapports entre autorités publiques de part et d'autre de la frontière pour contourner la forte « bureaucratie » pénalisant la gouvernance transfrontalière⁵⁴¹. La caractéristique contraignante donnée 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 collaborations et peuvent être valorisées à l'extérieur (Sohn 2013). La rencontre de systèmes administratifs différents oblige à trouver des solutions pratiques, innovantes et possibles à mettre en place.

⁵³⁸ cf. chapitre : « L'épaisseur sociale de la frontière ».

⁵³⁹ La Suisse romande est aussi réputée pour le secteur dans les sciences de la vie, par ex. : Cluster BioAlps, <http://www.bioalps.org/>, consulté le 23.03.2017.

⁵⁴⁰ 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, cet aspect-là nous paraît particulièrement pertinent dans une agglomération transfrontalière.

⁵⁴¹ 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 incitatives 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.

Axe : Régulation et gouvernance par les pratiques modales

Objectifs : Favoriser une mobilité quotidienne plus durable

En complément avec les infrastructures lourdes en cours de construction ou en planification (tram 3, Herzstück, liaison à l'Euroairport, etc.⁵⁴²), plusieurs mesures peuvent être prises pour diminuer l'utilisation de la voiture dans l'agglomération⁵⁴³ :

- 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'échanges, 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-après le travail (pour les loisirs par exemple), pour gérer les imprévus ou pour offrir la possibilité aux travailleurs avec 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 principales des lignes de transports. Il s'agit également de favoriser la perception du vélo comme un véritable moyen de transport y compris dans les zones périurbaines (et notamment la partie française).

Objectifs : 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. Il s'agirait de 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 Lörrach⁵⁴⁴. Un tel outil pourrait avoir plusieurs effets bénéfiques.

- Il permettrait d'avoir un effet significatif sur les impacts négatifs de la mobilité automobile, et détendre ainsi la situation quant aux déplacements des frontaliers.
- En rendant l'accessibilité à la Suisse un peu plus couteuse, l'intérêt d'y travailler serait réduit, notamment pour les pendulaires frontaliers se déplaçant en voiture sur de longue-distance⁵⁴⁵. Ceci 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

⁵⁴² Site de présentation du projet Herzstück, <http://www.herzstueck-basel.ch/fr/>, consulté le 29.03.2017.

⁵⁴³ D'autres problèmes ont également été identifiés comme la qualité du service de transports publics dans la partie allemande ou la difficulté de l'accès à l'information sur les réseaux de transports (en France et à l'échelle transfrontalière). Il s'agit dans le deuxième cas à la fois des questions de design et de lisibilité, mais aussi d'un manque d'intégration trinationale de l'information sur réseaux de transports. À ce sujet, l'Eurodistrict travaille à la réalisation d'une telle plateforme trinationale.

⁵⁴⁴ Il s'agit d'un périmètre indicatif.

⁵⁴⁵ Le canton de Vaud impose à la source les pendulaires frontaliers qui habitent à plus de 1.5 heure de trajet. Le canton de Genève a réduit les possibilités de déductions fiscales pour les déplacements (cf. chapitre précédent).

(familles par ex.), 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 — tels que les GLCT (Groupement local de coopération transfrontalière), une entité morale avec une autonomie juridique et financière qui peut être financée à travers les prestations qu'elle fournit — pourraient être utilisés pour un péage urbain transfrontalier⁵⁴⁶. Une structure particulière à « inventer » entièrement est ainsi évitable.
- 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 ex. : l'Eurodistrict) d'avoir un véritable budget et de financer elle-même ses projets.
- Il s'agit d'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 qui est 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 actuelle⁵⁴⁷, la spécificité des agglomérations transfrontalières de Bâle⁵⁴⁸ ou de Genève, appelle à 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 sur la cohabitation dans ces régions.

Axe : Aller au-delà du principe de territorialité

Objectifs : Mieux répartir spatialement la croissance économique de l'agglomération

Dans la mesure où le développement d'une agglomération transfrontalière avec une fiscalité propre (qui puisse permettre un développement équitable) semble encore très éloigné, il est intéressant d'envisager d'autres pistes moins lourdes. Le péage urbain offre des réponses en termes de régulation de la mobilité et le développement de zones extraterritoriales ou de zones mixtes permettrait de mieux répartir la croissance économique et démographique. En effet, la croissance économique, et notamment dans les secteurs à haute valeur ajoutée, est principalement localisée du côté suisse et à Bâle, mais les surfaces disponibles manquent sur le territoire bâlois (qui est très largement urbanisé). Toutefois, 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 d'un point

⁵⁴⁶ 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.

⁵⁴⁷ 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.

⁵⁴⁸ 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 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.

de vue l'aménagement du territoire et de la répartition de la croissance et des bénéfices, un départ de l'autre côté de frontière de firmes suisses aurait 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 taxes seraient payés à la fois en Suisse et dans le pays d'accueil, apparaîtrait moins problématique au niveau politique (selon une clé de répartition à définir). Ceci impliquerait que le droit du travail suisse pourrait être appliqué dans un territoire français et allemand, de même que le déplacement des marchandises entre les deux pays serait exempté de droits de douanes et de formalités administratives lourdes.
- Pour les entreprises, il s'agit de profiter de terrains disponibles (et probablement 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'agit 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 ces zones « spéciales » pourrait contribuer à une diminution des déplacements, ou du moins des déplacements motorisés, si celles-ci 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 projet⁵⁴⁹.

En termes de faisabilité, de telles zones seraient difficiles à mettre en place, mais pas totalement impossibles. L'Euroairport fonctionne déjà en quelque sorte sur 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 produits qui y sont produits sur sol français peuvent être labellisés comme étant suisses⁵⁵⁰.

Objectifs : 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 » à travers des résidences secondaires. Une telle « solution » pose des problèmes aux communes qui accueillent ces individus ; ces derniers ne couvrant pas à travers leurs impôts les charges qu'ils induisent (notamment la scolarité des enfants)⁵⁵¹. 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 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

⁵⁴⁹ Site du projet 3Land : <http://3-land.net/start/fr/projekt/> consulté le 29.03.2017.

⁵⁵⁰ Rodrik, Philippe, Tribune de Genève, 02.09.2015, *Bonne nouvelle pour les zones franches genevoises* <http://www.tdg.ch/economie/Bonne-nouvelle-pour-les-zones-franches-genevoises/story/20869483>, consulté le 29.03.2017.

⁵⁵¹ 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.

couvrir les frais engendrés par les personnes en provenance du pays d'origine⁵⁵². Il s'agirait de créer des conventions sur le même système que celles régulant le travail frontalier : dans le cas de Bâle, la France et l'Allemagne encaisse les impôts et en rétrocède une partie aux cantons/communes suisses. Ceci permettrait de déménager plus facilement et légalement dans un autre pays, sans renoncer aux avantages d'une localisation nationale, et sans (trop) prélever 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 pour les personnes cherchant à se loger pour moins cher ou à accéder à la propriété, mais aussi 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 sont apparus davantage en retrait dans leur participation à la vie de l'agglomération transfrontalière⁵⁵³. Ainsi, des politiques destinées aux jeunes plus spécifiquement, afin de les encourager à découvrir les autres parties de l'agglomération, les offres culturelles, de loisirs, etc., mais aussi pour échanger avec d'autres jeunes des pays voisins sont indispensables. Dans l'Arc jurassien s'est développé un concept de « carte jeune »⁵⁵⁴ 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, se familiariser avec la frontière, de découvrir le réseau de transports⁵⁵⁵, etc. Une mise en place apparaît tout à fait 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 donc sont bonnes pour la cohésion de l'agglomération. Ceci signifie également que les autorités suisses et allemandes favorisent l'apprentissage du français dans leur territoire, dans le but d'équilibrer les rapports linguistiques : ceci permettrait également de renforcer les relations entre l'Allemagne et la France plutôt faibles actuellement⁵⁵⁶. Le besoin est encore plus grand pour les Français, et l'école doit se substituer à la famille dans l'apprentissage de l'allemand⁵⁵⁷, pour faire en sorte que les jeunes Français puissent être compétitifs sur le marché de l'emploi, et plus largement participer à la vie sociale et culturelle de l'agglomération. L'école a un fort rôle à jouer

⁵⁵² 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 domicile.

⁵⁵³ Si la participation à l'agglomération croît probablement avec l'âge, au travers des expériences, la possibilité que les questions transfrontalières trouvent moins d'écho chez les plus jeunes n'est pas à exclure.

⁵⁵⁴ Carte « jeunes » dans l'Arc jurassien franco-suisse : <http://www.ne.ch/medias/Pages/170310-carte-avantages-jeunes.aspx>, consulté le 29.03.2017.

⁵⁵⁵ Les analyses ont montré qu'en France notamment la socialisation aux transports publics était faible. Il y a ainsi un intérêt à faire découvrir le réseau de transports publics aux enfants et adolescents.

⁵⁵⁶ La France et le français apparaissent secondaires aux yeux des Allemands.

⁵⁵⁷ Longtemps, l'apprentissage d'allemand (via l'alsacien) s'est fait à travers les familles, mais l'alsacien est de moins en moins parlé.

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) ⁵⁵⁸, et d'autre part, par un enseignement axé vers plus de pratique (et qui répond aux besoins de l'économie), une augmentation du nombre d'heures consacrées aux langues, et 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 peut favoriser la participation des citoyens et entreprises ⁵⁵⁹. Le bilinguisme a 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.

Objectif : Atténuer les différences de niveaux de vie entre les frontaliers et non-frontaliers/entre les bas et hauts revenus (France et Allemagne).

De trop grandes différences en matière de revenus et les difficultés que rencontrent les non-frontaliers/les bas revenus (notamment en France) sont néfastes pour la cohésion régionale.

- Pour diminuer les impacts « négatifs » du travail frontalier, il est nécessaire de mettre en place des mesures qui ciblent en particulier les non-frontaliers/bas revenus et permettent de mieux redistribuer les ressources acquises entre autres à travers le travail frontalier. L'immobilier est un aspect important de cette problématique : cela passe par une politique plus forte de mise à disposition ou de construction de logements sociaux, de subventions pour le logement (location, propriété) ou 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 de tarifs dégressifs pour les personnes avec de bas salaires dans les infrastructures communales, en étendant éventuellement ce concept à différents partenaires privés (club de fitness, cinéma, etc.) peut représenter une piste.
- Des réflexions quant à une taxation spécifique des frontaliers (ou des hauts revenus) sont à mener dans le but de financer un fonds local servant à diminuer les inégalités. Celle-ci pourrait se faire sur la base des évolutions du taux de change, qui ont « artificiellement » contribué à augmenter l'équivalent en euros des salaires des frontaliers ⁵⁶⁰. La taxation de la mobilité (mobility pricing) est également une piste à suivre (voir ci-dessus). L'intérêt dans 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 précédemment citées.

⁵⁵⁸ La proximité physique des trois pays permet de mettre de tels échanges ou classes bilingues plus facilement en place et probablement à moindres frais, notamment puisque les frais de transports et d'hébergement peuvent être très faibles dans le cas des échanges (avec un retour au domicile tous les soirs).

⁵⁵⁹ Les accords entre les universités de la région sont un pas vers le développement d'une conscience trinationale et du bilinguisme.

⁵⁶⁰ Celle-ci pourrait aussi concerner les hauts salaires. Cependant, une partie des gains des frontaliers, notamment ceux qui sont « artificiellement » gonflés par les taux de change, pourraient représenter une base pour une taxation. La plus-value pourrait être répartie par exemple entre le frontalier, le territoire de résidence et le territoire de travail (dans le but par exemple de financer un fonds visant à promouvoir les entreprises exportatrices). En effet, plusieurs entreprises suisses souhaiteraient payer les frontaliers en Euro pour diminuer leurs charges dans un contexte économique difficile pour les entreprises exportatrices (en raison de la force du franc suisse).

Objectif : Permettre la participation à la vie de l'agglomération transfrontalière à tous

- La Suisse représente une destination onéreuse, d'autant plus avec 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 permettent à tous d'accéder au cœur de l'agglomération. Bâle a un rôle à jouer en tant point de rencontre dans les relations entre les habitants des trois pays. En effet, une politique promotionnelle transfrontalière basée sur les loisirs apparaît peu problématique : le sujet est nettement moins sensible que les achats transfrontaliers et la perte de consommateurs. À ce sujet, dans les centres commerciaux pourraient être installés des guichets d'informations pour la promotion des loisirs transfrontaliers (et de la coopération transfrontalière), ainsi que pour favoriser des rapports qui vont au-delà de la simple exploitation de différentiels économiques. La question de l'accès à l'information sur l'agglomération transfrontalière, ou du moins sur ce qui se trouve au-delà des frontières, est aussi centrale. En effet, les informations sur les opportunités, mais aussi sur l'actualité locale ne passent que difficilement les frontières. À ce sujet, une réflexion sur les outils utiles à la transmission des informations serait nécessaire : cela pourrait se traduire par la création d'un agenda culturel trinational ou l'intégration de feuillets hebdomadaire ou bimensuel dans les journaux, dédiés spécifiquement aux territoires voisins⁵⁶¹ 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 contre le dumping salarial, par l'introduction d'un salaire minimum⁵⁶² (surtout dans les branches non conventionnées), par le développement des conventions de branches 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 potentiels effets négatifs du travail frontalier et la perception négative du travail frontalier en protégeant les actifs suisses les « plus faibles ».
- Bien qu'il s'agisse d'un point délicat, il est nécessaire de mener des réflexions sur la manière de réguler la libre-circulation et de limiter ses (potentiels) impacts négatifs. Il s'agit de trouver des solutions qui permettent de rester dans les cadres fixés par les accords bilatéraux (pour la Suisse) et soient le moins discriminante possible. Il est nécessaire de creuser les pistes engagées à Genève autour de la « préférence cantonale » et du recrutement local⁵⁶³. En effet, dans ces directives, le « local » intègre des zones situées au-delà des frontières et est ainsi moins discriminante 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).

⁵⁶¹ 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 *Courrier International*.

⁵⁶² Les milieux économiques sont en général réticents face à de telles mesures. Dans le canton du Jura et Neuchâtel, elles se sont d'ailleurs opposées devant les tribunaux à l'application d'un salaire minimum (pourtant accepté par le peuple), qui a priori serait bénéfique pour réguler davantage les impacts négatifs du travail frontalier.

⁵⁶³ 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.

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 salaires⁵⁶⁴, peu compétitifs avec la Suisse. Une politique de recrutement qui ne se 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 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 » heures (ou 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 concerner les rémunérations en avantages matériels 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)⁵⁶⁵. Le troisième axe concerne l'amélioration de l'ambiance de travail⁵⁶⁶ (par exemple : 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-mêmes⁵⁶⁷. Les revenus plus élevés qu'une partie des frontaliers gagnent pourraient être réinvestis localement à travers la création d'entreprises (soit à travers l'auto-entrepreneuriat, soit en investissant dans d'autres start-ups locales). La mise en place de plateformes de financement participatif telles que « wemakeit » ou « kickstarter » à l'échelle de l'agglomération pourrait avoir un effet bénéfique pour l'emploi dans ces territoires. Une telle démarche renforcerait aussi les relations entre les trois pays, à travers 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), des services de coaching, des soutiens financiers (ou réductions fiscales), etc.

Objectif : Favoriser la consommation dans les commerces locaux (soit diminuer les impacts négatifs du tourisme d'achats, 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 pour favoriser son attractivité et la mixité fonctionnelle. Renforcer l'attractivité des centres-ville peut être un objectif commun aux trois pays, sans mettre en compétition les commerces des trois parties.
- Par des mesures restrictives en matière de stationnement, l'attractivité des commerces en périphérie (et notamment ceux situés en Allemagne) peut être diminuée. Il s'agirait de mettre en place une taxe sur les places de stationnement des grands générateurs de trafic comme les centres commerciaux. Une telle taxe ne peut être bénéfique que si elle est appliquée à l'échelle transfrontalière.

⁵⁶⁴ Il est peu probable de compter sur des changements majeurs dans les rémunérations ou du droit du travail (en France notamment les taxes payées par les employeurs sont élevées).

⁵⁶⁵ L'entreprise Swibeco s'est spécialisée (<https://www.swibeco.ch/>) dans la mise à disposition aux entreprises de services et de réduction destinés à leurs employés. Les entreprises qui souscrivent à cette prestation peuvent offrir à leurs employés des réductions pour 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.

⁵⁶⁶ Certains enquêtés avaient décrit l'ambiance de travail en France comme moins agréable et plus hiérarchique. Ceci apparaît aussi dans Chevailler (1990) sur les attraits du travail frontalier dans l'Arc jurassien.

⁵⁶⁷ Un des faiblesses de l'économie alsacienne est l'éloignement des sièges sociaux.

- Par des mesures de sensibilisation aux enjeux négatifs du tourisme d'achats et de 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 rémunération (primes) en « monnaie locale » ou de bons valables uniquement dans une certaine zone⁵⁶⁸ ; il s'agirait par exemple d'inciter les Suisses à y consommer et aux frontaliers d'y faire (plus) des achats. Une telle démarche contribuerait également à faire mieux accepter les frontaliers en Suisse.

⁵⁶⁸ Il s'agirait avant tout d'une mesure symbolique pour faire découvrir les commerces locaux.

BIBLIOGRAPHIE



- Aguiléra, Anne, Caroline Guillot, et Alain Rallet. 2012. « Mobile ICTs and physical mobility: Review and research agenda ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 46 (4): 664-72.
- Ahn, Namkee, Sara De La Rica, et Arantza Ugidos. 1999. « Willingness to Move for Work and Unemployment Duration in Spain ». *Economica* 66 (263): 335-57.
- Ajzen, Icek. 2015. « Consumer attitudes and behavior: the theory of planned behavior applied to food consumption decisions ». *Rivista di Economia Agraria* 2: 121-38.
- Allemand, Sylvain, François Ascher, et Jacques Lévy, éd. 2004. *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*. Paris: Belin.
- Alm, Leslie R., et Ross E. Burkhardt. 2013. « Bridges and Barriers: The Lake Superior Borderlands ». *Journal of Borderlands Studies* 28 (1): 47-60.
- Alsnihi, Rahaf, et David A. Hensher. 2003. « The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 37 (10): 903-16.
- Anderson, James, et Liam O'Dowd. 1999. « Borders, Border Regions and Territoriality, Contradictory Meanings, Changing Significance ». *Regional Studies* 33 (7): 593-604.
- Anton, Charis E., et Carmen Lawrence. 2014. « Home is where the heart is: The effect of place of residence on place attachment and community participation ». *Journal of Environmental Psychology* 40: 451-61.
- Ascher, François. 2004. « Les sens du mouvement : modernités et mobilités ». In *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, édité par Sylvain Allemand, François Ascher, et Jacques Lévy, 21-34. Paris: Belin.
- Asplund, Marcus, Richard Friberg, et Fredrik Wilander. 2005. « Demand and Distance: Evidence on Cross-Border Shopping ». *SSE/EFI Working Paper Series in Economics and Finance*, n° 587.
- Attias-Donfut, Claudine. 2008. « Les grand-parents en Europe : de nouveaux soutiens de famille ». *Informations sociales*, n° 149: 54-67.
- Auburtin, Éric. 2002. « Langues régionales et relations transfrontalières dans l'espace Saar-Lor-Lux ». *Hérodote* 105 (2): 102.
- Auburtin, Éric. 2005. « Anciennes frontières, nouvelles discontinuités: les impacts du développement du travail frontalier sur les populations et les territoires du Nord lorrain ». *Espace populations sociétés* 2005 (2): 199-210.
- Audikana, Ander, Vincent Kaufmann, et Marc Antoine Messer. 2015. « Governing the Geneva Tram Network: Making Decisions without Making Choices ». *Journal of Urban Technology* 22 (4): 103-24.
- Auray, Nicolas. 2011. « Les technologies de l'information et le régime exploratoire ». In *La sérendipité. Le hasard heureux*, édité par P. van Andel et D. Boursier, 329-43. Paris: Hermann.
- Axhausen, Kay W. 2007. « Activity Spaces, Biographies, Social Networks and their Welfare Gains and Externalities: Some Hypotheses and Empirical Results ». *Mobilities* 2 (1): 15-36.
- Bacqué, Marie-Hélène, et Sylvie Fol. 2007. « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction ». *Revue Suisse de Sociologie* 33 (1): 89-104.
- Bagley, Michael N., et Patricia L. Mokhtarian. 2002. « The Impact of Residential Neighborhood Type on Travel Behavior: A Structural Equations Modeling Approach ». *The Annals of Regional Science* 36 (2): 279-97.

- Balibar, Etienne. 1998. « The Borders of Europe ». In *Cosmopolitics: Thinking and Feeling Beyond the Nation.*, édité par Pheng Cheah et Bruce Robbins, 216-29. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Baruffini, Moreno, Valentina Mini, Rico Maggi, et George Sheldon. 2015. « 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.
- Bassand, Michel. 2001. « Les six paramètres de la métropolisation ». *Les cahiers de la métropolisation* 1: 33-39.
- Bassand, Michel, et Marie-Claude Brulhardt. 1980. *Mobilité Spatiale*. St-Saphorin: Georgi.
- Bassand, Michel, Dominique Joye, et Martin Schuler. 1988. « L'urbanisation de la Suisse: faits et perspectives ». In *Les enjeux de l'urbanisation: Agglomerationsprobleme in der Schweiz*, édité par Michel Bassand, 51-68. Berne: Peter Lang.
- Baudelle, Guy, Gérard Darris, Jean Ollivro, et Jean Pihan. 2004. « Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité: pratiques et représentations des ménages ». *Cybergeo: Revue européenne de géographi* 287.
- Bauman, Zygmunt. 2000. *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity Press.
- Beck, Joachim, et Sebastian Rihm. 2011. « Le bilinguisme et l'emploi transfrontalier ». Kehl: Euro Institut.
- Beck, Ulrich. 2003. *La société du risque: sur la voie d'une autre modernité*. Paris: Flammarion.
- Beiger, Thomas, et Christian Laesser. 2005. « Travel Market Switzerland 2004: Basic Report and Database Specification ». St Gallen: Universität St Gallen.
- Belkacem, Rachid, Monique Borsenberger, et Isabelle Pigeron-Piroth. 2006. « Les travailleurs frontaliers lorrains ». *Travail et emploi* 105: 65-77.
- Bell, Daniel. 1976. *Vers la société post-industrielle*. Paris: Robert Laffont.
- Ben Youssef, Adel. 2004. « Les quatre dimensions de la fracture numérique ». *La Découverte | « Réseaux »* 5 (127-128): 181-209.
- Berg, Eiki, et Henk van Houtum. 2003. *Routing Borders Between Territories, Discours and Practices*. Aldershot: Ashgate.
- Bergman, Manfred Max. 1998. « A Theoretical Note on the Differences between Attitudes, Opinions, and Values ». *Swiss Political Science Review* 4 (2): 81-93.
- Bergman, Manfred Max. , éd. 2008. *Advances in Mixed Methods Research*. Londres: Sage.
- Bertrand, Laurence. 2004. « Le Grand Est: l'intégration transfrontalière, une nouvelle voie? » *Revue Géographique de l'Est*, URL : <http://rge.revues.org/698>, 44 (3-4).
- Beyer, Antoine. 2007. « Nœuds de transport et frontières. L'invention de la métropole bâloise ». *Annales de géographie* 657 (5): 451.
- Blake, Gerald. 2000. « State limits in the early twenty-first century: Observations on form and function ». *Geopolitics* 5 (1): 1-18.
- Bögenhold, Dieter. 2001. « Social Inequality and the Sociology of Life Style: Material and Cultural Aspects of Social Stratification ». *The American Journal of Economics and Sociology* 60 (4): 829-47.
- Boltanski, Luc, et Ève Chiapello. 1999. *Le nouvel esprit du capitalisme*. Paris: Gallimard.
- Boltanski, Luc, et Laurent Thévenot. 1991. *De la justification*. Paris: Gallimard.
- Bolzman, Claudio, et Marie Vial. 2007. *Migrants au quotidien: les frontaliers. Pratiques, représentations et identités collectives*. Zurich: Seismo.

- Bourdieu, Pierre. 1979. *La distinction : critique sociale du jugement*. Paris: Editions de minuit.
- Bourgeois, Isabelle. 2005. « Bade-Wurtemberg : une compétitivité à taille humaine ». *Regards sur l'économie allemande. Bulletin économique du CIRAC*, n° 74: 17-28.
- Brand, Peter, et Julio D. Dávila. 2011. « Mobility innovation at the urban margins ». *City* 15 (6): 647-61.
- Breviglieri, Marc, et Danny Trom. 2003. « Troubles et tensions en milieu urbain. Les épreuves citadines et habitantes de la ville. » In *Les sens du public : publics politiques et médiatiques*, édité par Daniel Cefai et Dominique Pasquier, 399-416. Paris: Presses universitaires de France.
- Bryan, Mark L., et Stephen P. Jenkins. 2013. « Regression Analysis of Country Effects using Multilevel Data: A Cautionary Tale ». *Institute for social & economic research*.
- Bryman, Alan. 2008. « Why do Researchers Integrate/Combine/Mesh/Blend/Mix/Merge/Fuse Quantitative and Qualitative Research ». In *Advances In Mixed Methods Research*, édité par Manfred Max Bergman. Londres: Sage.
- Bucken-Knapp, Gregg. 2001. « Just a train-ride away, but still worlds apart: Prospects for the Øresund region as a binational city ». *GeoJournal* 54: 51-60.
- Buhler, Thomas. 2015. « Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes dans la notion de motilité. Eclairages à partir des déplacements automobiles quotidiens ». In *Motilité et mobilité: Mode d'emploi*, édité par Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, et Elodie Dupuit, 119-35. Neuchâtel: Alphil.
- Buursink, Jan. 2001. « The Binational Reality of Border-Crossing Cities ». *GeoJournal* 54 (1): 7-19.
- Bygvrå, Susanne. 1998. « 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): 147-64.
- Bygvrå, Susanne, et Hans Westlund. 2005. « Shopping Behaviour in the Øresund Region before and after the Establishment of the Fixed Link between Denmark and Sweden ». *GeoJournal* 61 (1): 41-52.
- Cairncross, Frances. 1997. *The Death of Distance*. Boston: Harvard Business School Press[^].
- Carpentier, Samuel, Claude Gengler, et Philippe Gerber. 2011. « La mobilité résidentielle transfrontalière entre le Luxembourg et ses régions voisines : un panorama ». *Géo-Regards* 4: 135-51.
- Cass, Noel, Elizabeth Shove, et John Urry. 2005. « Social Exclusion, Mobility and Access ». *Sociological Review* 53: 539-55.
- Cassel, Susanna Heldt, Zuzana Macuchova, Niklas Rudholm, et Alexis Rydell. 2013. « Willingness to commute long distance among job seekers in Dalarna, Sweden ». *Journal of Transport Geography* 28: 49-55.
- Castel, Robert. 1995. *Les métamorphoses de la question sociale*. Paris: Fayard.
- Castells, Manuel. 1998. *La société en réseaux*. Paris: Fayard.
- Cebollada, Àngel. 2009. « Mobility and labour market exclusion in the Barcelona Metropolitan Region ». *Journal of Transport Geography* 17 (3): 226-33.
- Chaix, Basile, et Pierre Chauvin. 2008. « L'apport des modèles multiniveau dans l'analyse contextuelle en épidémiologie sociale: une revue de la littérature ». *Revue d'Epidémiologie et de Santé Publique* 50 (5): 489-99.
- Chaney, David. 1996. *Lifestyles*. London: Routledge.

- Charmarkeh, Houssein. 2015. « Les personnes âgées et la fracture numérique de « second degré » : l'apport de la perspective critique en communication ». *Revue française des sciences de l'information et de la communication*, n° 6 (janvier).
- Chevallier, J.-C. 1990. « Les travailleurs frontaliers francs-comtois en Suisse ». Besançon: CETAP/Université de Franche-Comté.
- Chevrier, Stéphane, et Stéphane Juguet. 2004. « Des voyageurs pas si bêtes ». *Sciences humaines* 1 (145).
- Cholez, Céline. 2008. « Compétences spatiales, compétences d'action dans l'espace ». *Revue d'anthropologie des connaissances* 2, 1 (1): 37.
- Church, Andrew, Martin Frost, et Karen Sullivan. 2000. « Transport and social exclusion in London ». *Transport Policy* 7 (3): 195-205.
- Cohen, Gérald, Bernard Reitel, et Raymond Woessner. 2004. « 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). <http://rge.revues.org/758>.
- Cohen, Scott A., Tara Duncan, et Maria Thulemark. 2013. « Lifestyle Mobilities: The Crossroads of Travel, Leisure and Migration ». *Mobilities*, 1-18.
- Condon, Stéphanie, Marylène Lieber, et Florence Maillachon. 2005. « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines ». *Revue française de sociologie* 46 (2): 265-94.
- Cooper, Anthony, et Chris Rumford. 2013. « Monumentalising the Border: Bordering Through Connectivity ». *Mobilities* 8 (1): 107-24.
- Costa, Rafael, et Thierry Eggerickx. 2011. « Diversité démographique et profils migratoires des espaces frontaliers belges ». *Géo-Regards* 4: 113-34.
- Coulangeon, Pierre. 2010. « Capital ». In *Les 100 mots de la sociologie*, édité par Serge Paugam, 47-47. Paris: Presses universitaires de France. <http://sociologie.revues.org/1602>.
- Cresswell, Tim. 2006. *On the Move : Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge.
- Cresswell, Tim. 2010. « Mobilities I: Catching up ». *Progress in Human Geography* 35 (4): 550-58.
- Creswell, John W., Vicki L. Plano Clark, et Amanda L. Garrett. 2008. « Methodological Issues in Conducting Mixed Methods Research Designs ». In *Advances in Mixed Methods Research*, édité par Manfred Max Bergman, 66-84. London: Sage.
- Crevoisier, Olivier, et Alexandre Moine. 2006. « Impact de l'accord bilatéral relatif à la libre circulation des personnes sur la région transfrontalière du canton de Neuchâtel et du département du Doubs ». Neuchâtel - Besançon: GRET-THEMA.
- Crozat, Dominique. 2008. « Lille en fêtes : les recompositions de l'espace frontalier par les pratiques festives ». *Géocofluences*.
- Cuba, Lee, et David M. Hummon. 1993. « A Place to Call Home: Identification with Dwelling, Community, and Region ». *The Sociological Quarterly* 34 (1): 111-31.
- Cuin, Charles-Henry. 2001. Émotions et rationalité dans la sociologie classique : les cas de Weber et Durkheim, issued 2001. <http://ress.revues.org/658>.
- Dangschat, Jens S., et Alexander Hamedinger. 2007. *Lebensstile, soziale Lagen und Siedlungsstrukturen*. Hannover: ARL.
- Davies, Andrea, et Richard Prentice. 1995. « Conceptualizing the latent visitor to heritage attractions ». *Tourism Management* 16 (7): 491-500.

- De Pelsmacker, Patrick, Liesbeth Driesen, et Glenn Rayp. 2005. « Do Consumers Care about Ethics? Willingness to Pay for Fair-Trade Coffee ». *Journal of Consumer Affairs* 39 (2): 363-85.
- De Witte, Astrid, Joachim Hollevoet, Frédéric Dobruszkes, Michel Hubert, et Cathy Macharis. 2013. « Linking modal choice to motility: A comprehensive review ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 49: 329-41.
- De Witte, Astrid, Cathy Macharis, et Olivier Mairesse. 2008. « How persuasive is 'free' public transport? » *Transport Policy* 15 (4): 216-24.
- Dear, Michael, et Andrew Burrige. 2005. « Cultural Integration and Hybridization at the United States-Mexico Borderlands ». *Cahiers de géographie du Québec* 49 (138): 301.
- Denis, Marie-Noële. 2007. « Le dialecte alsacien : état des lieux ». *Ethnologie française* 33 (3): 363-71.
- Di Méo, Guy. 1996. *Les territoires du quotidien*. Paris: L'Harmattan.
- Di Méo, Guy. 1999. « 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): 75-93.
- Di Méo, Guy. 2007. « Identités et territoires: des rapports accentués en milieu urbain? » *Métropoles [En ligne]* 1. <http://metropoles.revues.org/80>.
- Dieleman, Frans M. 2001. « Modelling residential mobility; a review of recent trends in research ». *Journal of Housing and the Built Environment* 16: 249-265.
- Diener, Alexander C., et Joshua Hagen. 2009. « Theorizing Borders in a 'Borderless World': Globalization, Territory and Identity ». *Geography Compass* 3 (3): 1196-1216.
- Dinaucourt, Magalie. 2004. « Méthode d'analyse régionale sur données individuelles : Introduction aux modèles multi-niveaux ». Montpellier: INSEE. www.agro-montpellier.fr/sfds/CD/textes/dinaucourt1.pdf.
- Dmitrovic, Tanja, et Irena Vida. 2007. « An examination of cross-border shopping behaviour in South-East Europe ». *European Journal of Marketing* 41 (3/4): 382-95.
- Dobbs, Lynn. 2005. « Wedded to the car: women, employment and the importance of private transport ». *Transport Policy* 12 (3): 266-78.
- Doherty, Catherine. 2014. « Agentive Motility Meets Structural Viscosity: Australian Families Relocating in Educational Markets ». *Mobilities*, 1-18.
- Donzelot, J. 2004. « La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification ». *Esprit*, n° 303.
- Dubé, François. 1994. *Sociologie de l'expérience*. Paris: Editions du Seuil.
- Dubois, Yann. 2011. « Vivre la frontière. Pratiques spatiales transfrontalières dans l'espace La Chaux-de-Fonds-Le Locle-Villers-le-Lac-Morteau ». Neuchâtel.
- Dubois, Yann. 2017. « Cross-Border Life in Europe: Daily Mobility in the Trinational Metropolis of Basel ». *Cuadernos europeos de Deusto*, n° 56, Governing mobility in Europe: interdisciplinary perspectives, p. 133-160.
- Dubois, Yann, et Vincent Kaufmann. 2017. « Les échelles de la vie quotidienne dans l'agglomération transfrontalière de Bâle : une analyse à travers le potentiel de mobilité ». In *Frontières et représentations sociales : questions et perspectives méthodologiques*, édité par Sylvie Considère et Thomas Perrin. Louvain-la-Neuve: Harmattan-Academia.
- Dubois, Yann, Vincent Kaufmann, Sébastien Munafò, Loris Tabbone, et Dominic Villeneuve. 2015. « Modes de vie, logiques de choix modal et pratiques de mobilité à Strasbourg et dans le Bas-Rhin ». Lausanne: EPFL-ADEUS.

- Dubois, Yann, et Emmanuel Ravalet. 2015. « La motilité à travers les espaces. Réflexions basées sur un potentiel de grande mobilité ». In *Motilité et Mobilité : Mode d'emploi*, édité par Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, et Elodie Dupuit, 77-101. Neuchâtel: Alphil.
- Dubois, Yann, Emmanuel Ravalet, Stéphanie Vincent-Geslin, et Vincent Kaufmann. 2015. « Motility and High Mobility ». In *High Mobility in Europe*, édité par Gil Viry et Vincent Kaufmann, 101-28. Basingstoke: High Mobility in Europe.
- Dubois, Yann, et Patrick Rérat. 2012. « Vivre la frontière : les pratiques spatiales transfrontalières dans l'Arc jurassien franco-suisse ». *Belgeo*, n° 1-2. <http://belgeo.revues.org/6249>.
- Dubuisson-Quellier, Sophie, et Marie Plessz. 2013. « La théorie des pratiques ». *Sociologie*, n° N°4, vol. 4 (décembre). <https://sociologie.revues.org/2030>.
- Duchêne-Lacroix, Cédric. 2014. « Habiter plusieurs logements habituels : éléments conceptuels et typologiques d'une pratique plurielle ». In *Questionner les mobilités résidentielles à l'aune de la multilocalité*, édité par Philippe Hamman, Maurice Blanc, Duchêne-Lacroix Cédric, Tim Freytag, et Caroline Kramer, 33-60. Strasbourg: Neothèque.
- Dujardin, Claire. 2001. « Effet de frontière et interaction spatiale ». *L'Espace géographique* 4 (30): 307-20.
- Dumas, Marc, et Caroline Ruiller. 2014. « Le télétravail : les risques d'un outil de gestion des frontières entre vie personnelle et vie professionnelle ? » *Management & Avenir* 8 (74): 71-95.
- Dupuy, Gabriel. 1999. *La dépendance automobile*. Anthropos: Paris.
- Durkheim, Emile. 1967. *De la division du travail social*. Paris: PUF.
- Durkheim, Emile. 1970. « L'individualisme et les intellectuels ». In *La Science sociale et l'action*, édité par Emile Durkheim. Paris: PUF.
- Eby, Lillian T., et Joyce E. A. Russell. 2000. « Predictors of Employee Willingness to Relocate for the Firm ». *Journal of Vocational Behavior* 57 (1): 42-61.
- Eder, S., et M. Sandtner. 2002. « Common Spirit in the Upper Rhine Valley? » In *Learning from Europe? Borderlands in Social and Geographical Context.*, édité par J. Häkli et D. H and Kapland. Lanham: Rowman&Littlefield Publishers. Inc.
- Eder Sandtner, Susanne, et Martin Sandtner. 2002. « Une identité régionale transfrontalière ? La Regio TriRhena dans la prise de conscience de la population ». *Revue Géographique de l'Est* 42 (1-2). <http://rge.revues.org/2754>.
- Eder, Susanne, et Martin Sandtner. 2000. « Staatsgrenzen in der TriRhena - Barriere oder Stimulus? » *RegioBasiliensis* 41 (1): 15-26.
- Ehlers, Nicole. 2001. « The Utopia of the Binational City ». *GeoJournal* 54 (1): 21-32.
- Ehrenberg, Alain. 1998. *La fatigue d'être soi*. Paris: Odile Jacob.
- Elias, Norbert. 1991. *La société des individus*. Paris: Fayard.
- Elster, Jon. 1995. « Rationalité, émotions et normes sociales ». In *La couleur des pensées. Sentiments, émotions, intentions*, édité par Patricia Paperman et Ruwen Ogien. Paris: Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.
- Enaux, Christophe, et Philippe Gerber. 2008. « Les déterminants de la représentation transnationale du bassin de vie. Une approche fondée sur l'attachement au lieu des frontaliers luxembourgeois ». *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* décembre (5): 725.
- Evans, David. 2012. « Beyond the Throwaway Society: Ordinary Domestic Practice and a Sociological Approach to Household Food Waste ». *Sociology* 46 (1): 41-56.
- Farrington, John H. 2007. « The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography ». *Journal of Transport Geography* 15 (5): 319-30.

- Fátima Amante, Maria de. 2013. « Recovering the Paradox of the Border: Identity and (Un)familiarity Across the Portuguese–Spanish Border ». *European Planning Studies* 21 (1): 24-41.
- Faure, Prisca, Yann Dubois, Laurent Thévoz, et Martin Schuler. 2013. « L'observation territoriale du Grand Genève. Bilan et perspectives ». Genève.
- Field, Andy. 2013. *Discovering Statistics Using IBM SPSS Statistics*. Sage. London.
- Fischer, Peter A., et Gunnar Malmberg. 2001. « Settled People Don't Move: On Life Course and (Im-)Mobility in Sweden ». *International Journal of Population Geography* 7 (5): 357-71.
- Fishbein, Martin, et Icek Ajzen. 1972. « Attitudes and opinions », 487-544.
- Flamm, Michael, et Vincent Kaufmann. 2006. « Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study ». *Mobilities* 1 (2): 167-89.
- Fleischer, Aliza, et Abraham Pizam. 2002. « Tourism constraints among Israeli seniors ». *Annals of Tourism Research* 29 (1): 106-23.
- Florida, Richard. 2004. *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. New York: Basic Books.
- Flückiger, Yves, et Yves Perrin. 2005. « Pas de lien direct entre chômage et main-d'oeuvre frontalière ». *Panorama*.
- Fol, Sylvie. 2009. *La mobilité des pauvres*. Paris: Belin.
- Fol, Sylvie, et Caroline Gallez. 2013. « Mobilité, accessibilité et équité : pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville ». In . Champs-sur-Marne.
- Foucher, Michel. 2007. *L'obsession des frontières*. Paris: Perrin.
- Frei, A, et Kay W. Axhausen. 2005. « Size and structure of social network geographies ». 439. *Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung*. Zurich: ETHZ.
- Freundendal-Pedersen, Marylin. 2007. « Mobility, Motility and Freedom: the structural story as Analytical Tool for Understanding the Interconnection ». *Swiss Journal of Sociology* 33 (1): 27-44.
- Gallez, Caroline, et Vincent Kaufmann. 2009. « Aux racines de la mobilité en sciences sociales ». In *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, 41-55. Flonneau, Matthieu Guigueno, Vincent.
- Geenhuizen, Marina van, et Remigio Ratti. 2001. *Gaining Advantages from Open Borders. An active space approach to regional development*. Aldershot: Ashgate.
- Gerber, Philippe. 2012. « Advancement in Conceptualizing Cross-Border Daily Mobility: the Benelux Context in the European Union ». *EJTIR* 12 (2): 178-97.
- Germann Molz, Jennie. 2008. « Global Abode: Home and Mobility in Narratives of Round-the-World Travel ». *Space and Culture* 11 (4): 325-42.
- Gibson, J.J. 1979. *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston: Houghton Mifflin.
- Giddens, A. 1987. *La constitution de la société. Eléments de la théorie de la structuration*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Giuliani, Maria V., F. Ferrara, et S. Barabotti. 2003. « One attachment or more? » In *People, Places, and Sustainability*, édité par Gabriel Moser, Enric Pol, Yvonne Bernard, Mirilia Bonnes, José A. Corraliza, et Maria Giuliani, 111-22. Göttingen: Hogrefe & Huber.
- Glick Schiller, Nina, et Noel B. Salazar. 2013. « Regimes of Mobility Across the Globe ». *Journal of Ethnic and Migration Studies* 39 (2): 183-200.
- Glinos, I. A., R. Baeten, M. Helble, et H. Maarse. 2010. « A typology of cross-border patient mobility ». *Health Place* 16 (6): 1145-55.

- Gobillon, Laurent, Harris Selod, et Yves Zenou. 2007. « The Mechanisms of Spatial Mismatch ». *Urban Studies* 44 (12): 2401-28.
- Gottmann, Jean. 1980. « Les frontières et les marches: cloisonnement et dynamique du monde ». In *La géographie et ses frontières: In memory of Hans Boesch.*, édité par H. Kishimoto, 53-58. Berne: Kümmerly +Frey.
- Grafmeyer, Yves. 1999. « Mode de vie ». In *Dictionnaire de sociologie*, édité par André Akoun et Pierre Ansart, 347-48. Paris: Le Robert et le Seuil.
- Granovetter, Mark. 2000. « La force des liens faibles ». In *Le marché autrement. Essais de Mark Granovetter*, édité par Mark Granovetter. Paris: Desclée de Bourwer.
- Griebel, C. 2010. « Grenzüberschreitende regionale Identität in der Regio TriRhena von Studierenden der Universitäten Basel, Freiburg im Breisgau und Mulhouse ». *Geogr. Helv.* 65 (1): 15-23.
- Grin, François. 2001. « English as economic value : facts and fallacies ». *World Englishes* 20 (1): 65-78.
- Grin, François. 2002. « L'économie de la langue et de l'éducation dans la politique d'enseignement des langues ». Strasbourg: Conseil de l'Europe.
- Groot, Carola de, Clara H. Mulder, Marjolijn Das, et Dorien Manting. 2011. « Life events and the gap between intention to move and actual mobility ». *Environment and Planning A* 43: 48-66.
- Groot, Carola de, Clara H. Mulder, et Dorien Manting. 2011. « Intentions to move and actual moving behaviour in the Netherlands ». *Housing Studies* 26 (3): 307-28.
- Groupe Frontière. 2004. « La frontière, un objet spatial en mutation ». *EspacesTemps.net*. <http://www.espacestems.net/articles/la-frontiere-un-objet-spatial-en-mutation/>.
- Guereño-Omil, Basagaitz, Kevin Hannam, et Aurkene Alzua-Sorzabal. 2013. « Cross-border leisure mobility styles in the Basque Eurocity ». *Leisure Studies*, 1-18.
- Guérin-Pace, France. 2006. « Sentiment d'appartenance et territoires identitaires ». *L'Espace géographique* 4 (35): 298-308.
- Guichonnet, Paul, et Claude Raffestin. 1974. *Géographie des frontières*. Paris: Presses universitaires de France.
- Guo, Chiquan, Arturo Z. Vasquez-Parraga, et Yongjian Wang. 2006. « 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): 351-62.
- Gustafson, Per. 2001. « Meanings of Place: Everyday Experience and Theoretical Conceptualizations ». *Journal of Environmental Psychology* 21 (1): 5-16.
- Gustafson, Per. 2009. « Mobility and Territorial Belonging ». *Environment and Behavior* 41 (4): 490-508.
- Hägerstrand, T. 1975. « Space, time and human conditions ». In *Dynamic allocation of urban space*, édité par Anders Karlqvist, Lars Lundqvist, et Folke Snickars. Farnborough: Saxon House.
- Hagman, Olle. 2003. « Mobilizing meanings of mobility: car users' constructions of the goods and bads of car use ». *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 8 (1): 1-9.
- Hall, C. Michael. 2005. « Reconsidering the Geography of Tourism and Contemporary Mobility ». *Geographical Research* 43 (2): 125-39.
- Hall, Patrik. 2008. « Opportunities for Democracy in Cross-border Regions? Lessons from the Øresund Region ». *Regional Studies* 42 (3): 423-35.

- Ham, Marteen van, et Pieter Hooimeijer. 2009. « Regional Differences in Spatial Flexibility: Long Commutes and Job Related Migration Intentions in the Netherlands ». *Appl. Spatial Analysis* 2: 129-46.
- Hamez, Grégory. 2005. « Approche multiscalaire de la nuptialité franco-belge ». *Espace populations sociétés [En ligne]* 2. <http://eps.revues.org/index3177.html>.
- Hamez, Grégory. 2015. « Pour une analyse géographique des espaces transfrontaliers: Contribution théorique et méthodologique. » Rouen: Université de Rouen.
- Hamman, Philippe. 2005. *Les travailleurs frontaliers en Europe. Mobilités et mobilisations transnationales*. L'Harmattan. Paris.
- Hammer, Antje, et Joachim Scheiner. 2006. « Lebensstile, Wohnumfeld, Raum und Mobilität - Der Untersuchungsansatz von StadtLeben ». In *StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung*, édité par Klaus J. Beckmann, Markus Hesse, Christian Holz-Rau, et Marcel Hunecke, 15-30. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften.
- Handy, Susan, Xinyu Cao, et Patricia L. Mokhtarian. 2006. « Self-Selection in the Relationship between the Built Environment and Walking: Empirical Evidence from Northern California ». *Journal of the American Planning Association* 72 (1): 55-74.
- Hannam, Kevin, Mimi Sheller, et John Urry. 2006. « Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings ». *Mobilities* 1 (1): 1-22.
- Hansen, N. 1977. « Border regions: a critique of spatial theory and a European case study ». *The Annals of Regional Science* 11 (1): 1-14.
- Hanson, Susan. 2010. « Gender and mobility: new approaches for informing sustainability ». *Gender, Place & Culture* 17 (1): 5-23.
- Harvey, David. 1990. *The Condition of Postmodernity. An Enquiry Into the Origins of Cultural Change*. Oxford: Blackwell.
- Heinich, Nathalie. 2006. « La sociologie à l'épreuve des valeurs ». *Cahiers internationaux de sociologie* 2 (121): 287-315.
- Held, David, et Anthony McGrew, éd. 2003. *The global transformations reader: an introduction to the globalization debate*. Cambridge: Polity Press.
- Herzog, Lawrence. 1991. « Cross-national Urban Structure in the Era of Global Cities: The US-Mexico Transfrontier Metropolis ». *Urban Studies* 28 (4): 519-33.
- Hesse, Markus, et Joachim Scheiner. 2008. « Residential Location, Mobility and the City: Mediating and Reproducing Social Inequity ». In *Mobilities and Inequality.*, édité par Timo Ohnmacht, Maksim Hanja, et Manfred Max Bergman, 187-206. Farnham: Ashgate.
- Hidalgo, M. Carmen, et Bernardo Hernandez. 2001. « Place Attachment: Conceptual and Empirical Questions ». *Journal of Environmental Psychology* 21 (3): 273-81.
- Houtum, Henk van. 2000. « European perspectives on borderlands ». *Journal of Borderlands Studies* 15 (1): 56-83.
- Houtum, Henk van. 2011. « The Mask of the Border ». In *The Ashgate Research Companion to Border Studies*, édité par Doris Wastl-Walter, 49-61. Farnham: Ashgate.
- Houtum, Henk van, et Martin van der Velde. 2004. « The power of cross-border labour and market immobility ». *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 95 (1): 100-107.
- Hradil, Stefan. 1999. *Soziale Ungleichheit in Deutschland*. Opladen: Leske+Budrich.
- Hradil, Stefan, et Annette Spellerberg. 2011. « Lebensstile und soziale Ungleichheit ». *Gesellschaft • Wirtschaft • Politik (GWP)* Heft 1: 51-62.

- Jain, Juliet, et Glenn Lyons. 2008. « The gift of travel time ». *Journal of Transport Geography* 16 (2): 81-89.
- Jemelin, Christophe, et Vincent Kaufmann. 2008. « Le maintien du tramway envers et contre tout : Politique des transports et démocratie directe à Bâle ». *Flux* 2 (72-73): 92-107.
- Jensen, Mette. 1999. « Passion and heart in transport — a sociological analysis on transport behaviour ». *Transport Policy* 6 (1): 19-33.
- Jensen, Ole B. 2006. « 'Facework', Flow and the City: Simmel, Goffman, and Mobility in the Contemporary City ». *Mobilities* 1 (2): 143-65.
- Jensen, Ole B. 2009. « Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice ». *Mobilities* 4 (1): 139-58.
- Johnson, Burke R. 2014. « Mixed methods research design and analysis with validity: A primer ». University of South Alabama: Department of Professional Studies.
- Johnson, Burke R., et Larry B. Christensen. 2014. *Educational research methods: Quantitative, qualitative, and mixed approaches*. Los Angeles: Sage.
- Johnson, Burke R., Anthony J. Onwuegbuzie, et Lisa A. Turner. 2007. « Toward a Definition of Mixed Methods Research ». *Journal of Mixed Methods Research* 1 (2): 112-33.
- Juan, Salvador. 1997. *Les sentiers du quotidien : rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville*. Paris: L'Harmattan.
- Jurt, Joseph. 2012. « Langue et nation : le débat franco-allemand entre Renan, Fustel de Coulanges et David Friedrich Strauss et Mommsen en 1870-1871 ». In: *Le XIXe siècle et ses langues*, édité par Sarga Moussa.
- Kain, John. 1968. « Housing segregation, negro employment, and metropolitan decentralization ». *The Quarterly Journal of Economics* 82 (2): 175-97.
- Kampschulte, Andrea. 2002. « 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). <http://rge.revues.org/2781>.
- Karlsson, Svante, et Urban Lindgren. 2010. « From Manufacturing to Retail: Cross-Border Shopping and Economic Restructuring in West Sweden ». European Congress of the Regional Science Association International "Sustainable Regional Growth and Development in the Creative Knowledge Economy".
- Katz-Gerro, Tally. 2011. « Cross-National Cultural Consumption Research: Inspirations and Disillusions ». In *Lebensstilforschung*, édité par Jörg Rössel et Gunnar Otte, Sonderheft 51/2011:339-60. Wiesbaden: VS-Verlag für Sozialwissenschaften.
- Kaufmann, Vincent. 1999. « Mobilité et vie quotidienne : Synthèse et questions de recherche ». *2001 Plus* 48.
- Kaufmann, Vincent. 2002. *Re-Thinking Mobility: Contemporary Sociology*. Farnham: Ashgate Publishing Company.
- Kaufmann, Vincent. 2008. *Les paradoxes de la mobilité: bouger, s'enraciner*. Lausanne: Presses polytechniques universitaires romandes.
- Kaufmann, Vincent, et Ander Audikana. 2017. *Mobilité et libre circulation en Europe. Un regard suisse*. Economica. Paris.
- Kaufmann, Vincent, Manfred Max Bergman, et Dominique Joye. 2004. « Motility : Mobility as a capital ». *International Journal of Urban and Regional Research* 28 (4): 745-56.
- Kaufmann, Vincent, Christophe Jemelin, et Jean-Marie Guidez. 2001. *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté?* PREDIT. Paris: La documentation Française.

- Kaufmann, Vincent, Emmanuel Ravalet, et Yann Dubois. 2015. « Conclusion ». In *Motilité et mobilité : Mode d'emploi*, édité par Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, et Elodie Dupuit, 235-41. Espaces, Mobilités et Sociétés. Editions Alphil - Presses Universitaires Suisses.
- Kaufmann, Vincent, Emmanuel Ravalet, et Elodie Dupuit, éd. 2015. *Motilité et Mobilité : Mode d'emploi*. Neuchâtel: Editions Alphil - Presses universitaires suisses.
- Kaufmann, Vincent, Martin Schuler, Olivier Crevoisier, et Pierre Rossel. 2004. *Mobilité et motilité. De l'intention à l'action*. EPFL, Lausanne: LaSUR.
- Kaufmann, Vincent, Kamila Tabaka, Nicolas Louvet, et Jean-Marie Guidez. 2010. *Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête ?* Lyon: CERTU.
- Kaufmann, Vincent, Gil Viry, et Eric Widmer. 2010. « Motility ». In *Mobile Living Across Europe II, Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison*, édité par Norbert F. Schneider et Béatrice Collet, 95 - 111. Opladen & Farmington Hills: Barbara Budrich Publishers.
- Kaufmann, Vincent, et Eric D. Widmer. 2006. « Motility and family dynamics : Current issues and research agendas ». *Zeitschrift für Familienforschung* 18. (1): 111-29.
- Kay, Pandora L., Emma Wong, et Michael Jay Polonsky. 2009. « Marketing cultural attractions: understanding non-attendance and visitation barriers ». *Marketing Intelligence & Planning* 27 (6): 833-54.
- Kellerman, Aharon. 2006. *Personal Mobilities*. Oxon.
- Kellerman, Aharon. 2012. « Potential Mobilities ». *Mobilities* 7 (1): 171-83.
- Kempeneers, Pierre, et Yves Flückiger. 2012. « Immigration, libre circulation des personnes et marché de l'emploi ». Genève: Observatoire Universitaire de l'Emploi.
- Kenyon, Susan, Glenn Lyons, et Jackie Rafferty. 2002. « Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility ». *Journal of Transport Geography* 10: 207-19.
- Kesselring, Sven. 2006. « Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world ». *Environment and Planning A* 38: 269-79.
- King, Russell, et Enric Ruiz-Gelices. 2003. « International student migration and the European 'Year Abroad': effects on European identity and subsequent migration behaviour ». *International Journal of Population Geography* 9 (3): 229-52.
- Kitamura, Ryuichi. 2009. « Life-Style and Travel Demand ». *Transportation* 36 (6): 679-710.
- Klatt, Martin. 2014. « (Un)Familiarity? Labor Related Cross-Border Mobility in Sønderjylland/Schleswig Since Denmark Joined the EC in 1973 ». *Journal of Borderlands Studies* 29 (3): 353-73.
- Klinger, Thomas, et Martin Lanzendorf. 2015. « Moving between Mobility Cultures: What Affects the Travel Behavior of New Residents? ». *Transportation*, janvier, 1-29.
- Koehn, Peter H., et James N. Rosenau. 2002. « Transnational Competence in an Emergent Epoch ». *International Studies Perspectives* 3 (2): 105-27.
- Kohen, Marcel G. 2000. « Is the notion of territorial sovereignty obsolete? ». In *Borderlands under stress*, édité par M. Pratt et J. A. Brown, 35-47. London: Kluwer Law International LTD.
- Korsu, Emre, Marie-Hélène Massot, et Jean-Pierre Orfeuill. 2012. *La ville cohérente. Penser autrement la proximité*. Paris: La Documentation française.
- Krizek, Kevin. 2006. « Lifestyles, Residential Location Decisions, and Pedestrian and Transit Activity ». *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1981: 171-78.

- Krizek, Kevin, et Paul Waddell. 2002. « Analysis of Lifestyle Choices: Neighborhood Type, Travel Patterns, and Activity Participation ». *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1807: 119-28.
- Lahire, Bernard. 1998. *L'Homme pluriel*. Paris: Nathan.
- Lamont, Deborah, Susan Kenyon, et Glenn Lyons. 2013. « Dyslexia and mobility-related social exclusion: the role of travel information provision ». *Journal of Transport Geography* 26: 147-57.
- Lamont, Michèle, et Virág Molnár. 2002. « The study of boundaries in the social sciences ». *Annual Review of Sociology* 28 (1): 167-95.
- Lamour, Christian. 2016. « Free Dailies in the European Cross-Border Metropolis: The State-Based Economic Deals ». *International Journal of Communication* 10 (0): 20.
- Lanzendorf, Martin. 2002. « Mobility Styles and Travel Behavior: Application of a Lifestyle Approach to Leisure Travel ». *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1807: 163-73.
- Lanzendorf, Martin. 2003. « Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour ». 10th International Conference on Travel Behaviour Research.
- Lanzendorf, Martin. 2010. « Key Events and Their Effect on Mobility Biographies: The Case of Childbirth ». *International Journal of Sustainable Transportation* 4 (5): 272-92.
- Lau, Ho-fuk, Leo Yat-ming Sin, et Kelvin Kin-cheung Chan. 2005. « Chinese Cross-Border Shopping: An Empirical Study ». *Journal of Hospitality & Tourism Research* 29 (1): 110-33.
- Laurier, Eric. 2004. « Doing Office Work on the Motorway ». *Theory, Culture & Society* 21 (4-5): 261-77.
- Law, Robin. 1999. « Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility ». *Progress in Human Geography* 23 (4): 567-88.
- Le Breton, Eric. 2004. « Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire ». In *Transports, pauvretés, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir*, édité par Jean-Pierre Orfeuill, 49-73. Paris: Editions de l'Aube.
- Le Breton, Eric. 2005. *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*. Paris: Armand Colin.
- Leal, Andrés, Julio López-Laborda, et Fernando Rodrigo. 2010. « Cross-Border Shopping: A Survey ». *International Advances in Economic Research* 16 (2): 135-48.
- Lebrun, Kevin, et Michel Hubert. 2015. « Motilité, accessibilité des quartiers et planification urbaine ». In *Motilité et Mobilité : Mode d'emploi*, édité par Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, et Elodie Dupuit, 137-56. Neuchâtel: Alphil.
- Leech, Nancy L. 2012. « Writing Mixed Research Reports ». *American Behavioral Scientist* 56 (6): 866-881.
- Leeuw, Edith de, et Joop Hox. 2008. « Mixing Data Collection Methods: Lessons from Social Survey Research ». In *Advances in Mixed Methods Research*, édité par Manfred Max Bergman. Londres: Sage.
- Lefebvre, Henri. 1977. *Critique de la vie quotidienne*. Paris: L'arche.
- Leloup, Fabienne, et Laurence Moyart. 2006. « La région frontalière : vers quels nouveaux modes de développement et de gouvernance ». In *Après les frontières, avec la frontière : Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*, édité par Anne-Laure Amilhat-Szary et Marie-Christine Fourny, 38-54. La Tour d'Aigues: Editions de l'aube.
- Lévy, Jacques. 1994. *L'espace légitime. Sur la dimension géographique de la fonction politique*. Paris: Presses de la fondation nationale des sciences politiques.

- Lévy, Jacques. 2000. « Les nouveaux espaces de la mobilité ». In *Les territoires de la mobilité*, édité par Michel Bonnet et Dominique Desjeux, 155-70. Paris: Presses Universitaires de France.
- Lévy, Jacques. 2003. « Capital spatial ». In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.*, édité par Jacques Lévy et Michel Lussault. Paris: Belin.
- Lévy, Jacques. 2004. « Modèle de mobilité, modèle d'urbanité ». In *Les sens du mouvement : modernités et mobilités*, édité par Sylvain Allemand, François Ascher, et Jacques Lévy. Paris: Belin.
- Levy, René, Dominique Joye, O. Guye, et Vincent Kaufmann. 1997. *Tous égaux ? de la stratification aux représentations*. Zurich: Seismo.
- Lewicka, Maria. 2011. « Place attachment: How far have we come in the last 40 years? » *Journal of Environmental Psychology* 31 (3): 207-30.
- Ley, David. 1996. *The New Middle-Class and the Remaking of the Central City*. Oxford: Oxford University Press.
- Lin, Hong-Zhi, Hing-Po Lo, et Xiao-Jian Chen. 2009. « Lifestyle classifications with and without activity-travel patterns ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 43 (6): 626-38.
- Line, Tilly, Juliet Jain, et Glenn Lyons. 2011. « The role of ICTs in everyday mobile lives ». *Journal of Transport Geography* 19 (6): 1490-99.
- Lord, Sébastien. 2011. « Le choix de vieillir à domicile : l'inévitable adaptation des modes de vie. Évolution de la mobilité quotidienne d'un groupe d'aînés de banlieue pavillonnaire ». *Retraite et Société* 1 (60): 197-213.
- Lord, Sébastien, et Philippe Gerber. 2010. « Métropolisation et mobilité résidentielle au Luxembourg : La frontière, catalyseur de périurbanisation et de polarisation sociale ? », n° 28.
- Low, Setha M., et Irwin Altman. 1992. « Place Attachment ». In *Place Attachment*, édité par Irwin Altman et Setha M. Low, 1-12. New York: Plenum Pres.
- Lu, Max. 1999. « Do People Move When They Say They Will? Inconsistencies in Individual Migration Behavior ». *Population and Environment* 20 (5): 467-88.
- Lucas, Karen. 2004. « Mobilité et pauvreté : le diagnostic au Royaume-Uni. » In *Transports, pauvretés, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir.*, édité par Jean-Pierre Orfeuil, 75-98. Paris: Editions de l'Aube.
- Lucas, Karen. 2012. « Transport and social exclusion: Where are we now? » *Transport Policy* 20 (0): 105-13.
- Lück, Detlev, et Silvia Ruppenthal. 2010. « Mobile living: spread, appearances and characteristics ». In *Mobile Living across Europe II. Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national comparison*, édité par Norbert F. Schneider et Beate Collet. Leverkusen Opladen: Barbara Budrich.
- Maas, Cora J. M., et Joop J. Hox. 2005. « Sufficient Sample Sizes for Multilevel Modeling ». *Methodology* 1 (3): 86-92.
- Macias, Marie-Carmen. 2010. « Jeux et enjeux d'une mobilité transfrontalière à contre-courant à la frontière Mexique-États-Unis ». *Transcontinentales*, n° 8/9. <http://transcontinentales.revues.org/796>.
- Madge, Clare. 1997. « Public Parks and the Geography of Fear ». *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 88 (3): 237-50.
- Maksim, Hanja. 2011. « Potentiels de mobilité et inégalités sociales : La matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France. » Lausanne: EPFL.

- Manderscheid, Katharina. 2009. « Integrating Space and Mobilities into the Analysis of Social Inequality ». *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory* 10 (1): 7-27.
- Manderscheid, Katharina, et Manfred Max Bergman. 2008. « Spatial patterns and social inequality in Switzerland?: modern or post-modern? » In *The social fabric of the networked city*, édité par Géraldine Pflieger, Luca Pattaroni, Christophe Jemelin, et Vincent Kaufmann, 41-65. London: Routledge.
- Martinez, Oscar J. 1994. *Border People: Life and Society in the U.S.-Mexico Borderlands*. Tucson: University of Arizona Press.
- Martinez, Oscar J. 2005. « The dynamics of border interaction ». In *World Boundaries, Global Boundaries Vol. 1*, édité par C. Schofield, 1-15. London: Routledge.
- Martinez, Steve. 2010. *Local Food Systems; Concepts, Impacts, and Issues*. DIANE Publishing. Economic Research Report 97. Washington.
- Martuccelli, Danilo, et François de Singly. 2009. *Les sociologies de l'individu*. Paris: Armand Colin.
- Massey, Doreen. 2004. « Geographies of Responsibility ». *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography* 86 (1): 5-18.
- Matthey, Michel, et Martin Schuler. 2017. *Aménager le territoire. La gestion d'un bien commun*. PPUR. Le savoir suisse. Lausanne.
- McKercher, Bob. 2009. « Non-travel by Hong Kong residents ». *International Journal of Tourism Research* 11 (6): 507-19.
- Michna, Rudolf. 2006. « Südliches Oberrheingebiet – eine grenzüberschreitender Lebensraum? Zur transnationalen Freizeitmobilität zwischen Baden und dem Elsass ». *Europa Regional* 14 (1): 80-91.
- Minghi, Julian. 2002. « Changing Geographies of Scale and Hierarchy in European Borderlands ». In *Learning from Europe? Borderlands in Social and Geographical Context.*, édité par Jouni Häkli et David H Kapland, 34-49. Lanham: Rowman& Littlefield Publishers. Inc.
- 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.
- Moine, Alexandre. 1999. « Les migrations à la frontière jurassienne franco-suisse : bassins de vie et bassins d'emploi transfrontaliers ». *Revue Géographique de l'Est [En ligne]* 39 (4). <http://rge.revues.org/4312>.
- Mok, Diana, Barry Wellman, et Juan Carrasco. 2010. « Does Distance Matter in the Age of the Internet? » *Urban Studies* 47 (13): 2747-83.
- Mokhtarian, Patricia L, Gustavo O Collantes, et Carsten Gertz. 2004. « Telecommuting, Residential Location, and Commute-Distance Traveled: Evidence from State of California Employees ». *Environment and Planning A* 36 (10): 1877-97.
- Mokhtarian, Patricia Lyon. 1991. « Defining telecommuting ». *Transportation research record* 1305: 273-81.
- Molinsky, Andrew. 2007. « Cross-cultural code-switching: the psychological challenges of adapting behavior in foreign cultural interactions ». *Academy of Management Review* 32 (2): 622-40.
- Moré, Inigo. 2011. *The Borders of Inequality*. Tucson: The University of Arizona Press.
- Motte-Baumvol, Benjamin. 2007. « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne ». *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* décembre (5): 897.

- Müller, H-P. 1992. *Sozialstruktur und Lebensstile. Der neuen theoretische Diskurs über soziale Ungleichheit*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Munafò, Sébastien. 2015. « Cadres de vie, modes de vie et mobilités de loisirs : les vertus de la ville compacte remises en cause ? » Lausanne: EPFL.
- Munafò, Sébastien, Vincent Kaufmann, Derek Christie, Stéphanie Vincent-Geslin, et Emmanuel Ravalet. 2015. « 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: 753-81.
- Murià, Magali, et Sergio Chávez. 2011. « Shopping and Working in the Borderlands: Enforcement, Surveillance and Marketing in Tijuana, Mexico ». *Surveillance & Society* 8 (3): 355-73.
- Næss, Petter. 2005. « Residential location affects travel behavior—but how and why?: The case of Copenhagen Metropolitan Area ». *Progress in Planning* 63 (2): 165.
- Nelles, Jen, et Olivier Walther. 2013. « Changing European borders: from separation to interface? An introduction ». *Articulo - Journal of Urban Research [Online]* 6 (décembre).
- Neumayer, E. 2006. « 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): 72-84.
- Neutens, Tijs. 2010. « Space, time and accessibility. Analyzing human activities and travel possibilities from a time-geographic perspective ». Gent: University of Gent.
- Newman, David. 2006. « The lines that continue to separate us: borders in our "borderless" world ». *Progress in Human Geography* 30 (2): 143-61.
- Newman, David. 2011. « Contemporary Research Agendas in Border Studies: An Overview ». In *The Ashgate Research Companion to Border Studies*, édité par Doris Wastl-Walter. Farnham: Ashgate.
- Newman, David, et Anssi Paasi. 1998. « Fences and neighbours in the postmodern world: boundary narratives in political geography ». *Progress in Human Geography* 22 (2): 186-207.
- Newman, Peter, et Jeffrey Kenworthy. 1989. *Cities and automobile dependence: an international sourcebook*. Aldershot: Gower Technical.
- Nicol, H. 2011. « Building Borders the Hard Way : Enforcing North American Security Post 9/11 ». In *The Ashgate Research Companion to Border Studies.*, édité par Wastl- et D. Walter, 263-82. Farnham: Ashgate.
- Nogues, Laurence. 2015. « Mobile pour s'insérer ou s'insérer pour être mobile? De l'accompagnement au risque d'injonction? » In *Motilité et Mobilité: Mode d'emploi*, édité par Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, et Elodie Dupuit, 43-60. Neuchâtel: Alphil.
- Nordbakke, Susanne. 2013. « Capabilities for mobility among urban older women: barriers, strategies and options ». *Journal of Transport Geography* 26: 166-74.
- Nyaupane, Gyan P., Duarte B. Morais, et Alan R. Graefe. 2004. « Nature Tourism Constraints: A Cross-Activity Comparison ». *Annals of Tourism Research* 31 (3): 540-55.
- O'Brien, Richard. 1992. *Global financial integration: the end of geography*. Londres: Royal Institute of International Affairs.
- O'Dowd, Liam. 2002. « The Changing Significance of European Borders ». *Regional & Federal Studies* 12 (4): 13-36.
- Offner, Jean-Marc, et Denise Pumain. 1996. *Réseaux et territoires*. La Tour d'Aigues: Editions de l'Aube.

- Ohmae, Kenichi. 1990. *The borderless world. Power and strategy in the interlinked economy*. London: Collins.
- Ohnmacht, Timo, Konrad Götz, et Helmut Schad. 2009. « Leisure mobility styles in Swiss conurbations: construction and empirical analysis ». *Transportation* 36 (2): 243-65.
- Ohnmacht, Timo, Hanja Maksim, et Manfred Max Bergman, éd. 2009. *Mobilities and Inequality*. Farnham: Ashgate.
- Oliveira, Tito Carlos Machado de. 2009. « Frontières en Amérique latine : réflexions méthodologiques ». *Espaces et sociétés* 3 (138): 19-33.
- O'Reilly, Karen, et Michaela Benson, éd. 2009. *Lifestyle Migration: Escaping to the Good Life?* Oxon: Routledge.
- Orfeuill, Jean-Pierre. 2004. *Transports, pauvretés, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir*. Paris: Editions de l'Aube.
- Otte, Gunnar. 2004. *Sozialstrukturanalysen mit Lebensstilen. Eine Studie zur theoretischen und methodischen Neuorientierung der Lebensstilforschung*. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften.
- Paasi, Anssi. 1996. *Territories, boundaries, and consciousness: The changing geographies of the Finnish-Russian boundary*. New York: J. Wiley & Sons.
- Paasi, Anssi. 2003. « Region and place: regional identity in question ». *Progress in Human Geography* 27: 475-85.
- Paasi, Anssi. 2005a. « Generations and the 'Development' of Border Studies ». *Geopolitics* 10 (4): 663-71.
- Paasi, Anssi. 2005b. « The changing discourses on political boundaries: mapping the backgrounds, contexts and contents ». In *Bordering Space*, édité par Henk van Houtum, O. Kramsch, et W. Zierhofer, 17-31. Aldershot: Ashgate.
- Paasi, Anssi, et Eeva-Kaisa Prokkola. 2008. « Territorial Dynamics, Cross-border Work and Everyday Life in the Finnish-Swedish Border Area ». *Space and Polity* 12 (1): 13-29.
- Pain, Rachel H. 1997. « Social Geographies of Women's Fear of Crime ». *Transactions of the Institute of British Geographers*.
- Pattaroni, Luca, Vincent Kaufmann, et Adriana Rabinovich. 2009. *Habitat en devenir. Enjeux territoriaux, politiques et sociaux du logement en Suisse*. Lausanne: PPUR.
- Pattaroni, Luca, Vincent Kaufmann, et Marie-Paule Thomas. 2012. « The Dynamics of Multifaceted Gentrification: A Comparative Analysis of the Trajectories of Six Neighbourhoods in the Île-de-France Region ». *International Journal of Urban and Regional Research* 36 (6): 1223-41.
- Pearce, Philip L., et Faith Foster. 2007. « A "University of Travel": Backpacker learning ». *Tourism Management* 28 (5): 1285-98.
- Pellizzari, Michele, Giovanni Ferro Luzzi, et Sabina Neacsu. 2016. « 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.
- Peters, Peter, Sanneke Kloppenburg, et Sally Wyatt. 2010. « Co-ordinating Passages: Understanding the Resources Needed for Everyday Mobility ». *Mobilities* 5 (3): 349-68.
- Phillips, Kathryn A., Reed F. Johnson, et Tara Maddala. 2002. « Measuring What People Value: A Comparison of "Attitude" and Preference" Surveys ». *Health Services Research* 37 (6): 1659-79.
- Piron, Francis. 2002. « International outshopping and ethnocentrism ». *European Journal of Marketing* 36 (1/2): 189-210.

- Preciado, Paulina, Tom A. B. Snijders, William J. Burk, Håkan Stattin, et Margaret Kerr. 2012. « Does proximity matter? Distance dependence of adolescent friendships ». *Social Networks* 34 (1): 18-31.
- Rapoport, Amos. 2000. « Theory, Culture and Housing ». *Housing, Theory and Society* 17 (4): 145-65.
- Ratti, Remigio. 1991. *Théorie du développement des régions-frontières*. Fribourg: Centre de recherches en économie de l'espace de l'Université de Fribourg.
- Ravalet, Emmanuel, Stéphanie Vincent-Geslin, et Yann Dubois. 2016. « Job-related "high mobility" in times of economic crisis: Analysis from four European countries ». *Journal of Urban Affairs*, 1-18.
- Ravalet, Emmanuel, Stéphanie Vincent-Geslin, Vincent Kaufmann, Gil Viry, et Yann Dubois. 2015. *Grandes mobilités liées au travail. Perspective européenne*. Paris: Economica.
- Reitel, Bernard. 2002. « Asymétrie des formes et différentiels morphologiques dans l'agglomération transfrontalière de Bâle : des propriétés de ville-frontière? » In *Villes et Frontières*, édité par Bernard Reitel, Patricia Zander, Jean-Luc Piermay, et Jean-Pierre Renard, Anthropos, 84-98. Paris.
- Reitel, Bernard. 2007. « Les agglomérations transfrontalières des systèmes urbains en voie d'intégration les espaces urbains de la frontière du territoire français ». *Geographica Helvetica* 62: 5-15.
- Reitel, Bernard. 2013. « Border Temporality and Space Integration in the European Transborder Agglomeration of Basel ». *Journal of Borderlands Studies* 28 (2): 239-56.
- Rérat, Patrick. 2016a. « 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. <http://eps.revues.org/6204>.
- Rérat, Patrick. 2016b. « Motivations résidentielles et pratiques de mobilité des classes moyennes supérieures dans les villes suisses ». *Espaces et sociétés*, n° 164-165 (mars): 159-78.
- Rérat, Patrick, Alexandre Moine, Kevin Gertsch, et P. Signoret. 2011. « La mobilité résidentielle transfrontalière ». In *Mobilités et développement transfrontalier*, édité par Patrick Rérat et Doris Wastl-Walter, 4:153-68. Géo-Regards. Neuchâtel: Alphil.
- Rérat, Patrick, Etienne Pigué, Roger Besson, et Ola Söderström. 2008. « Les âges de la ville : mobilité résidentielle, parcours de vie et attractivité des villes suisses ». *Geogr. Helv.* 63 (4): 261-71.
- Rietveld, Piet. 2012. « Barrier Effects of Borders: Implications for Border-Crossing Infrastructures ». *EJTIR* 12 (2): 150-66.
- Rifkin, Jeremy. 2000. *L'âge de l'accès: la révolution de la nouvelle économie*. Paris: La Découverte.
- Rohner, Jürg. 1999. « Die Grenzgängerströme aus Elsass und Baden nach Basel-Stadt und Basel-Landschaft 1965-1971 ». *Geogr. Helv.* 27 (4): 179-83.
- Rosa, Hartmut. 2010. *Accélération. Une critique sociale du temps*. La Découverte. Théorie critique. Paris.
- Rössel, Jörg, et Gunnar Otte. 2011. *Lebensstilforschung*. Vol. Sonderheft 51/2011. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. Wiesbaden: VS-Verlag für Sozialwissenschaften.
- Rumford, Chris. 2006. « Theorizing Borders ». *European Journal of Social Theory* 9 (2): 155-69.
- Rumford, Chris. 2012. « Towards a Multiperspectival Study of Borders ». *Geopolitics* 17 (4): 887-902.

- Scannell, Leila, et Robert Gifford. 2010. « Defining place attachment: A tripartite organizing framework ». *Journal of Environmental Psychology* 30 (1): 1-10.
- Scarinci, Janice, et Philip Pearce. 2012. « The perceived influence of travel experiences on learning generic skills ». *Tourism Management* 33 (2): 380-86.
- Scheiner, Joachim. 2006. « 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): 151-172.
- Scheiner, Joachim. 2007. « Mobility biographies: Elements of a biographical theory of travel demand ». *Erdkunde* 61: 161-73.
- Scheiner, Joachim, et Birgit Kasper. 2003. « Modes de vie, choix de l'emplacement de l'habitation et déplacements quotidiens ». *Revue internationale des sciences sociales* 176 (2): 355.
- Schneider, Norbert F., Ruth Limmer, et Kerstin Ruckdeschel. 2002. *Mobil, flexible, gebunden. Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft*. Frankfurt am Main: Campus.
- Schneider, Norbert, et Gerardo Meil, éd. 2008. *Mobile living across Europe I, Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries*. Leverkusen Opladen: Barbara Budrich.
- Schneider-Sliwa, Rita, Claudia Erismann, Claudia Saalfrank, Christine Griebel, Bernard Reitel, et Ernst-Jürgen Schröder. 2009. « Regionale Identität in der Regio TriRhena ». 32. Basler Stadt- und Regionalforschung. Bâle: Geographisches Institut der Universität Basel.
- Schuler, Martin. 2014. « Le frontiere e le relazioni transfrontaliere elvetiche ». In *Vivere e capire le frontiere in Svizzera*, Arnabdi Dadò Editore, 147-70.
- Schuler, Martin, Pierre Dessemontet, Christophe Jemelin, Alain Jarne, Natacha Pasche, et Werner Haug. 2007. *Atlas des mutations spatiales de la Suisse*. Verlag Neue Zürcher Zeitung. Zürich.
- Schuler, Martin, Manfred Perlik, et Pierre Dessemontet. 2004. « Agglomérations et aires urbaines dans l'espace transfrontalier Ain - Haute-Savoie - Genève - Vaud ». OCSTAT. Genève.
- Schulze, Gerhard. 1992. *Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart*. Frankfurt am Main: Campus.
- Schütz, Alfred. 1987. « Sens commun et Interprétation scientifique de l'action humaine ». In *Le Chercheur et le Quotidien*, édité par Schütz Alfred. Paris: Méridiens-Klincksieck.
- Schwanen, Tim, et Patricia L. Mokhtarian. 2005. « What affects commute mode choice: neighborhood physical structure or preferences toward neighborhoods? » *Journal of Transport Geography* 13 (1): 83-99.
- Schwartz, Shalom H. 2006. « Les valeurs de base de la personne: Théorie, mesures et applications ». *Revue française de sociologie* 4 (47): 929-68.
- Scollon, R., et S. Scollon. 2003. *Discourses in Place. Language in the Material World*. London: Routledge.
- Sheller, Mimi, et John Urry. 2006. « The new mobilities paradigm ». *Environment and Planning A* 38 (2): 207-26.
- Shimp, Terence A., et Subhash Sharma. 1987. « Consumer Ethnocentrism: Construction and Validation of the CETSCALE ». *Journal of Marketing Research* 24 (3): 280.
- Shove, Elizabeth. 2010. « Beyond the ABC: Climate Change Policy and Theories of Social Change ». *Environment and Planning A* 42 (6): 1273-85.
- Simmel, Georg. 1989. « Les grandes villes et la vie de l'esprit ». In *Philosophies de la modernité*, 233-52. Paris: Payot.

- Söderström, Ola, et Laurence Crot. 2010. « The Mobile Constitution of Society: Rethinking the Mobility-Society Nexus ». *Working Paper, MAPS-MOVE*. http://www2.unine.ch/maps/page28639_fr.html.
- Sohn, Christophe. 2012. « La frontière comme ressource dans l'espace urbain globalisé. Une contribution à l'hypothèse de la métropole transfrontalière ». Luxembourg: CEPS Instead.
- Sohn, Christophe. 2013. « 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): 1697-1711.
- Sohn, Christophe, Bernard Reitel, et Olivier Walther. 2009. « Cross-border metropolitan integration in Europe: the case of Luxembourg, Basel, and Geneva ». *Environment and Planning C: Government and Policy* 27: 922-39.
- Soutif, Véronique. 1997. « L'intégration européenne et les travailleurs frontaliers de l'Europe occidentale ». Angers.
- Spellerberg, A. 1996. *Soziale Differenzierung durch Lebensstile: eine empirische Untersuchung zur Lebensqualität in West- und Ostdeutschland*. Berlin: Ed. Sigma.
- Spellerberg, Annette. 2011. « Kultur in der Stadt – Autopfleger auf dem Land? Eine Analyse sozialräumlicher Differenzierungen des Freizeitverhaltens auf Basis des SOEP 1998-2008. » In *Lebensstilforschung. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, édité par Jörg Rössel et Gunnar Otte, Sonderheft 51:316-38. Köln.
- Spierings, Bas, et Martin van Der Velde. 2008. « Shopping, Borders and unfamiliarity: Consumer mobility in Europe ». *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 99 (4): 497-505.
- Spierings, Bas, et Martin van der Velde. 2013a. « Cross-Border Differences and Unfamiliarity: Shopping Mobility in the Dutch-German Rhine-Waal Euroregion ». *European Planning Studies* 21 (1): 5-23.
- Spierings, Bas, et Martin van der Velde. 2013b. « Cross-Border Mobility, Unfamiliarity and Development Policy in Europe ». *European Planning Studies* 21 (1): 1-4.
- Steg, Linda. 2005. « Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 39 (2-3): 147-62.
- Strüver, Anke. 2005. « 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): 323-43.
- Sullivan, Pauline, Mark A. Bonn, Vertica Bhardwaj, et Ann DuPont. 2012. « Mexican national cross-border shopping: Exploration of retail tourism ». *Journal of Retailing and Consumer Services* 19 (6): 596-604.
- Sullivan, Pauline, et Ronald Savitt. 1997. « Store patronage and lifestyle factors: implications for rural grocery retailers ». *International Journal of Retail & Distribution Management* 25 (11): 351-64.
- Szytniewski, Bianca B. 2016. « Shopping for Differences: Mental and Physical Borders in the German-Polish Borderlands ». In *Mobility and Migration Choices: Thresholds to Crossing Borders*, édité par Martin Van Der Velde et Tom Van Naerssen, 17-28. Oxon: Routledge.
- Tabbone, Loris, Emmanuel Ravalet, Mathieu Durand-Daubin, Vincent Kaufmann, et Jean-Marie Caylan. 2016. « Spatial location of activities and energy consumption of households in France. Demand 2016, What energy is for: the making and dynamics of demand ». présenté à 13-15.04.2016, Lancaster.
- Tarrius, Alain. 2000. *Les nouveaux cosmopolitismes: mobilités, identités, territoires*. La Tour d'Aigues: Editions de l'Aube.

- Tashakkori, Abbas, et Charles Teddlie. 2008. « Quality of Inference in Mixed Methods Research: Calling for an Integrative Framework ». In *Advances in Mixed Methods Research*, édité par Manfred Max Bergman. Londres: Sage.
- Taskin, Laurent, et Marie Schots. 2005. « Flexibilité du temps de travail et relation d'emploi ». *Economies et Sociétés, Série Socio-Economie du Travail* 26: 1471-1501.
- Taylor, Brian. 1995. « Spatial Mismatch or Automobile Mismatch? An Examination of Race, Residence and Commuting in US Metropolitan Areas ». *Urban Studies* 32 (9): 1453-73.
- Thévenot, Laurent. 2006. *L'Action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement*. Paris: La Découverte.
- Thøgersen, John. 2006. « Understanding repetitive travel mode choices in a stable context: A panel study approach ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 40 (8): 621-38.
- Thomas, Marie-Paule. 2013. *Urbanisme et modes de vie. Enquête sur les choix résidentiels des familles en Suisse*. Neuchâtel: Editions Alphil-Pressses universitaires suisses.
- Thomas, Marie-Paule, Hossam Adly, Luca Pattaroni, Vincent Kaufmann, et Simon Galloux. 2011. « Choix résidentiels et modes de vie dans l'agglomération franco-valdo-genevoise ». Cahier du Grand Genève. Grand Genève.
- Thomas, Marie-Paule, et Luca Pattaroni. 2012. « 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: 111-27.
- Timothy, Dallen J. 1995. « Political boundaries and tourism: borders as tourist attractions ». *Tourism Management* 16 (7): 525-32.
- Timothy, Dallen J., et Richard J. Butler. 1995. « Cross-Border shopping. A North American Perspective ». *Annals of Tourism Research* 22 (1): 16-34.
- Tönnies, Ferdinand. 1977. *Communauté et société. Catégories fondamentales de la sociologie pure*. Paris: Retz.
- Tremblay, Diane-Gabrielle, Renaud Paquet, et Elmustapha Najem. 2006. « Telework : a way to balance work and family or an increase in work-family conflict? » *Canadian Journal of Communication* 31 (3): 715-31.
- Tuan, Y.-F. 2006. *Espace et lieu. La perspective de l'expérience*. Gollion: Infolio.
- Urry, John. 2005. *Sociologie des mobilités: une nouvelle frontière pour la sociologie?* Paris: Armand Colin.
- Urry, John. 2007a. *Mobilities*. London: Polity.
- Urry, John. 2007b. « Social Inequalities in Network Capital ». *Swiss Journal of Sociology* 33 (1): 9-26.
- Valette-Florence, Pierre. 1994. *Les styles de vie. Bilan critique et perspectives*. Paris: Nathan.
- Van Acker, Veronique, Patricia L. Mokhtarian, et Frank Witlox. 2014. « Car availability explained by the structural relationships between lifestyles, residential location, and underlying residential and travel attitudes ». *Transport Policy* 35: 88-99.
- Van Acker, Veronique, et Frank Witlox. 2009. « Introducing the lifestyle concept in travel behaviour research ». In , 707-25.
- Van Wee, Bert, Hans Holwerda, et Rick van Baren. 2002. « Preferences for Modes, Residential Location and Travel Behaviour: the Relevance for Land-Use Impacts on Mobility ». *EJTIR* 2 (3/4): 305-16.
- Vélasco-Graciet, Hélène. 2005. « Les jeux de la frontière franco-espagnole au Pays Basque dans le contexte européen ». *Espace populations sociétés [en ligne]* 2005 (2). <http://eps.revues.org/index3207.html>.

- Vertovec, Steven. 2009. « Cosmopolitanism in attitude, practice and competence ». Édité par MMG Working Paper.
- Vigani, Aurelio. 2011. « Transports, frontière et développement territorial de la Regio Insubrica ». *Géo-Regards* 4: 95-11.
- Vignal, Cécile. 2005. « Injonctions à la mobilité, arbitrages résidentiels et délocalisation de l'emploi ». *Cahiers internationaux de sociologie* 1 (118): 101-17.
- Vignes, Maguelone. 2015. « La motilité dans les soins ». In *Motilité et Mobilité : Mode d'emploi*, édité par Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, et Elodie Dupuit, 61-76. Neuchâtel: Alphil.
- Vilhelmson, Bertil. 1999. « Daily mobility and the use of time for different activities. The case of Sweden ». *GeoJournal* 48: 177-85.
- Vincent-Geslin, Stéphanie. 2015. « Etre mobile pour (mieux) exister socialement? Réflexion autour du couple déplacement/mobilité ». In *Mobilité et exclusion, quelles relations?*, édité par Sébastien Lord, Paula Negron-Poblete, et Juan Torres, Presses de l'Université Laval, 253-80. Laval.
- Vincent-Geslin, Stéphanie, et Emmanuel Ravalet. 2015a. « Socialisation to High Mobility? » In *High Mobility in Europe : Work and Personal Life*, édité par Gil Viry et Vincent Kaufmann, 59-82. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Vincent-Geslin, Stéphanie, et Emmanuel Ravalet. 2015b. « Travel time use and place attachment among highly mobile people ». In *High Mobility in Europe*, édité par Gil Viry et Vincent Kaufmann, 180-208. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Viry, Gil. 2012. « Residential mobility and the spatial dispersion of personal networks: Effects on social support ». *Social Networks* 34 (1): 59-72.
- Viry, Gil, Vincent Kaufmann, et Eric Widmer. 2009. « Social Integration Faced with Commuting: More Widespread and Less Dense Support Networks ». In *Mobilities and Inequality*, édité par Timo Ohnmacht, Maksim Hanja, et Manfred Max Bergman, 121-43. Abingdon, Oxon: Routledge.
- Viry, Gil, Emmanuel Ravalet, et Vincent Kaufmann. 2015. « High Mobility in Europe: An Overview ». In *High Mobility in Europe - Work and Personal Life | Gil Viry | Palgrave Macmillan*, édité par Gil Viry et Vincent Kaufmann, 29 - 58. Basingstoke: Palgrave Macmillan. <http://www.palgrave.com/us/book/9781137447371>.
- Wackermann, Gabriel. 2003. *Les frontières dans un monde en mouvement*. Paris: Editions Ellipses.
- Waibel, Stine, Heiko Rüger, et Andreas Ette. 2016. « Verstärkt oder reduziert internationale Bildungsmobilität soziale Ungleichheiten? » In . 38. Kongress der deutschen Gesellschaft für Soziologie, Bamberg.
- Wallman, S. 1978. « The Boundaries of "Race": Processes of Ethnicity in England ». *Man, New Series* 13 (2): 200-217.
- Walther, Olivier, et Bernard Reitel. 2013. « Cross-border Policy Networks in the Basel Region: The Effect of National Borders and Brokerage Roles ». *Space and Polity* 17 (2): 217-36.
- Wang, Donggen. 2004. « Hong Kongers' cross-border consumption and shopping in Shenzhen: patterns and motivations ». *Journal of Retailing and Consumer Services* 11 (3): 149-59.
- Warde, Alan. 2005. « Consumption and Theories of Practice ». *Journal of Consumer Culture* 5 (2): 131-53.
- Wastl-Walter, Doris. 2009. « Borderlands ». In *International Encyclopedia of Human Geography*, édité par Kitchin R. et Thrift N., Volume 1:332-39. Oxford: Elsevier.

- Wastl-Walter, Doris. 2011. « Introduction ». In *The Ashgate Research Companion to Border Studies*, édité par Doris Wastl-Walter. Farnham: Ashgate.
- Weber, Max. 1997. *Economie et Société*. Paris: Plon.
- Widmer, Eric. 2006. « Who are my family members? Bridging and bonding social capital in family configurations ». *Journal of Social and Personal Relationships* 23 (6): 979-98.
- Wiel, Marc. 1999. *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*. Sprimont: Mardaga.
- Williams, Allan M., et C. Michael Hall. 2000. « Tourism and migration: New relationships between production and consumption ». *Tourism Geographies* 2 (1): 5-27.
- Wirth, Louis. 2004. « Le phénomène urbain comme mode de vie ». In *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, édité par Isaac Joseph et Yves Grafmeyer, 255-82. Paris: Flammarion.
- Wittel, Andreas. 2001. « Toward a Network Sociality ». *Theory, Culture & Society* 18 (6): 51-76.
- Witter, Regina. 2012. *Public Urban Transport, Mobility Patterns and Social Exclusion - The Case of Santiago de Chile*. EPFL, Lausanne.
- Woldoff, Rachael A. 2002. « The Effects of Local Stressors on Neighborhood Attachment ». *Social Forces* 81 (1): 87-116.
- Wong Gonzalez, Pablo. 2004. « Conflict and Accomodation in the Arizona-Sonora Region ». In *Challenged Borderlands: Transcending Political and Cultural Boundaries*, édité par Vera Pavlakovich- Kochi, Barbara Morehouse, et Doris Wastl-Walter, Ashgate, 123 - 52. Aldershot.
- Wright, Erik Olin. 1996. « The Continuing Relevance of Class Analysis - Comments ». *Theory and Society* 25 (5): 693-716.
- Young, Iris Marion. 2005. « Responsibility and Global Justice: A Social Connection Model ». *Anales de la Cátedra Francisco Suárez* 39: 709-26.

ANNEXES



I. GRILLE D'ENTRETIEN

Introduction

[Remarque : une carte de la région bâloise est à disposition de l'enquêté et de l'enquêteur pour localiser certains éléments]

Questions introductives

Pour commencer j'aimerais que vous vous présentiez un peu ?

Quel âge avez-vous ?

Que faites-vous comme travail ? Où travaillez-vous ?

Où habitez-vous ? Dans quel type de logement, est-ce un immeuble, une villa, etc. ? Etes-vous propriétaire, locataire ? [Pourriez-vous décrire le quartier/ville/village où vous habitez ? (équipements, transports, population)]

Vivez-vous en couple ? Avez-vous des enfants ?

[Est-ce que votre conjoint travaille ? Si Oui, dans quel domaine et où]

Chez vous, comment sont organisées les tâches du ménage ? Est-ce que vous gérez tout vous-même, est-ce que vous les partagez avec d'autres membres de votre ménage ?

Est-ce qu'autres personnes vous aident pour ces tâches ? (par exemple, une femme de ménage) ?

Où avez-vous grandi ? Avez-vous déjà habité dans d'autres régions ?

Avez-vous souvent déménagé ?

Quelles langues parlez-vous ? Dans quel cadre avez-vous appris ces langues ? Dans quels buts ? [Les parlez-vous dans un cadre professionnel ?]

Région transfrontalière

Vous habitez dans une région qui est découpée par plusieurs frontières : Comment percevez-vous ces frontières ?

Est-ce que vous avez l'impression de partager une identité commune avec les habitants des autres pays ?

Comment appelez-vous la région où vous habitez ? Comment appelez-vous la région qui regroupe Bâle, les parties allemandes [Lörrach, Weil-am-Rhein, etc.], et françaises [St-Louis, Huningue, etc.] ?

Avantages/désavantages d'une région transfrontalière

Est-ce que le fait d'habiter dans une région où se rencontrent trois pays, et que les frontières soient relativement ouvertes vous apportent des avantages ? [dans votre vie quotidienne]

Quelles sortes d'avantages ? Des avantages financiers ?

Et au contraire, est-ce que cette situation transfrontalière, ou est-ce que l'ouverture des frontières a pour vous des désavantages ?

Quelles sortes de désavantages ? Dans quel domaine de la vie quotidienne ? Est-ce que des choses fonctionnent mal, posent problèmes ?

Et dans le discours général de la population, ou d'une manière générale, qu'est-ce qui est dit sur la situation transfrontalière de la région où vous habitez ?

Avantages ? Désavantages ?

Qu'est-ce que vous en pensez ? Êtes-vous d'accord avec cela ?

Connaissances de la région transfrontalière

Comment évaluez-vous votre connaissance des parties suisse/française/allemande de l'agglomération de Bâle ? Par exemple, est-ce que vous connaissez les magasins, le prix des produits ou les possibilités de loisirs qui existent dans les trois pays ?

Connaissez-vous le réseau de transports publics pour vous rendre dans les deux autres pays ? Et pour y aller en voiture, en vélo ?

Suivez-vous l'actualité de la région ?

Pratiques transfrontalières

Actuellement, lorsque vous traversez la frontière et vous rendez en Suisse/ en Allemagne/en France, c'est pour y faire quoi ? [C'est pour y réaliser quelles activités ?]

Pour des achats ? Dans quels lieux ? À quelle fréquence ? Pour des produits spécifiques ?

Pour les loisirs ? Dans quels lieux ? À quelle fréquence ? Pour quels types d'activités plus précisément ?

Pour le travail ? [Dans le cadre de votre travail ?]

Quels moyens de transports utilisez-vous pour aller en France/Allemagne/Suisse ?

Est-ce que vous vous rendez de l'autre côté de la frontière pour d'autres choses ?

Qu'est-ce qui vous motive, ou vous pousse à traverser la frontière [pour les activités que vous avez évoquées]

Et au contraire, qu'est-ce qui vous retient d'aller de l'autre côté de la frontière ?

Est-ce que vous vous sentez à l'aise, vous vous sentez comme chez vous quand vous traversez la frontière, ou au contraire, vous percevez de grosses différences ou des choses qui ne vous plaisent pas et qui vous mettent mal à l'aise ?

Est-ce que ces dernières années, il y a eu des périodes où vous vous rendez plus de l'autre côté de la frontière ? ou au contraire moins ?

Pour quelles activités ? Pourquoi cela a-t-il changé ?

Disposition transfrontalière

Est-ce que vous seriez d'accord de déménager dans les parties françaises/suisses/allemandes ? Est-ce que vous seriez d'accord de vous faire soigner de l'autre côté de la frontière ?

Dans quels pays, dans quels endroits ?

Y-a-t-il certaines choses pour lesquelles vous ne seriez pas d'accord de traverser la frontière ?

Y-a-t-il certaines choses pour lesquelles vous seriez d'accord de traverser plus (souvent) la frontière ?

[en fonction des réponses sur les pratiques] Achats, loisirs, travail ?

Mobilité quotidienne

Après avoir discuté de votre rapport à la frontière, j'aimerais en savoir un peu plus sur votre vie quotidienne de manière plus générale.

Description journée(-type)

[Proposer d'utiliser la carte]

Pour commencer, est-ce que vous pourriez me décrire votre journée d'hier [ou vendredi dernier] ? me dire ce que vous avez fait, où vous êtes allés, avec quels moyens de transports, etc. ?

[Si pas encore répondu], Où travaillez-vous ? Quel trajet faites-vous pour vous y rendre ? Avec quels moyens de transports ?

Où faites-vous vos achats durant la semaine ? A quel rythme, une fois par semaine, plusieurs fois par semaine ? Avec quel moyen de transports ?

Que faites-vous après le travail la semaine ? Avez-vous des loisirs particuliers, du sport par exemple ? Quels lieux fréquentez-vous ? Est-ce que vous sortez le soir (restaurant, bars, cinéma) ?

Faites-vous partie d'associations diverses, de clubs de sports, de chorales, etc ? Où se déroulent ses activités ?

Est-ce la journée que vous m'avez décrite est une journée-type, est-ce qu'elle ressemble aux autres jours de la semaine, hormis les jours de week-ends ?

Et durant vos week-ends que faites-vous ? Si on prend l'exemple du week-end dernier, pouvez me décrire ce que vous avez fait, où êtes-vous allés ?

Est-ce que c'était un week-end habituel ? En quoi était-il différent ?

Compléments d'informations sur la journée type et les comportements de mobilités

[A adapter ; Poser les questions uniquement si ces éléments n'ont pas été mentionnés plus haut]

Voiture

Est-ce que vous avez le permis de conduire ?

De combien de véhicules motorisés disposez-vous ? Est-ce que vous avez des places de parkings à disposition à votre domicile ? des places privés ?

Est-ce que vous devez partager votre véhicule avec quelqu'un d'autre ? Avec qui ? Comment ce partage est-il organisé ?

A quelle fréquence utilisez-vous la voiture pour vous déplacer ?

S'il vous arrive de conduire, avez-vous du plaisir à le faire ?

Est-ce qu'il y a des situations où conduire vous paraît stressant ?

Transports publics

A quelle fréquence utilisez-vous les transports publics (bus, trams, train, etc.) ?

Disposez-vous d'abonnements de transports publics ? lesquels ?

Vélo et marche à pied

Est-ce que vous avez un vélo ?

A quelle fréquence utilisez-vous le vélo pour vos déplacements ?

Est-ce que vous vous déplacez souvent à pied ?

Contraintes déplacements

Si vous désiriez utiliser d'autres modes de déplacements que ceux que vous utilisez habituellement (par exemple, pour vous rendre au travail) est-ce que vous pourriez le faire ou vos choix sont plus limités ? En quoi sont-ils limités ?

Réseaux sociaux :

Est-ce que vous pourriez me parler des personnes qui sont le plus proches de vous (amis et famille) et me dire où elles habitent, à quelle fréquence vous les voyez, où ils habitent, à quelle fréquence vous les voyez, comment vous gardez contact avec eux ?

[en fonction des réponses]. Il y en peu dans la région, pouvez-vous me l'expliquer ?

[en fonction des réponses]. Il n'y a que des personnes qui habitent dans votre pays ? Est-ce vous avez des amis peut-être un peu moins proches mais habiteraient de l'autre côté de la frontière ?

Est-ce que vous avez beaucoup de contacts avec collègues ? Est-ce que vous les voyez également en dehors du travail ? [pour la Suisse : Est-ce que parmi eux, il y a des frontaliers ?]

Est-ce que vous entretenez beaucoup de contacts avec vos voisins ?

Aspirations, sensibilités, valeurs (mode de vie)

Dans votre vie, qu'est-ce qui est particulièrement important et prioritaire pour vous ?

Si vous pouviez changer certaines choses dans votre quotidien, qu'est-ce que ce serait ? Est que vous souhaiteriez changer vos habitudes de déplacements ? Vous déplacez plus, moins ? Autrement ?

Si vous pouviez choisir votre lieu de vie idéal dans la région bâloise, où est-ce qu'il se situerait ? Dans quel type de logement ?

Pouvez-vous m'expliquer ce qui motive ce choix ?

Dans les critères qui entrent en compte dans le choix d'un logement, quelle importance accordez-vous à l'offre de transport à proximité ? [et à la proximité des commerces, d'une banque, d'une école, etc. ?]

Et au contraire, y-a-t-il des lieux dans la région bâloise (au sens large du terme) dans lesquels vous ne souhaiteriez absolument pas habiter ?

Contraintes/ressources/capital de mobilité

D'une manière générale, est-ce que vous êtes à l'aise, est-ce vous sentez en sécurité quand vous vous déplacez dans la région ?

Est-ce qu'il y a des endroits dans lesquels vous êtes moins à l'aise ?, ou des moments particuliers (la nuit par ex) ?

Est-ce qu'il y a des modes de transports dans lesquelles vous sentez moins en sécurité ou moins à l'aise (par ex, en vélo ou dans les transports en publics) ?

Imaginez-vous que dans le cadre de votre travail, ou d'une formation, vous apprenez au dernier moment que vous devez vous rendre dans une ville, que vous ne connaissez pas, par ex. Moscou: comment réagiriez-vous et comment vous organiseriez-vous pour préparer votre séjour ?

Est-ce que cette situation vous stresserait ?

Est-ce que cela vous poserait problème de séjourner plusieurs jours hors de votre domicile seul ?

En général, comment vous sentez-vous dans des endroits que vous ne connaissez pas ?

Êtes-vous à l'aise avec des personnes que vous ne connaissez pas ? Êtes-vous à l'aise par exemple si vous devez manger seule au restaurant ?

Est-ce qu'au contraire, vous aimez découvrir de nouveaux endroits ou de nouvelles personnes ?

Autre situation, imaginez-vous que vous devez aller à un rendez-vous, et en cours de route, vous apprenez que le lieu du rendez-vous a changé, que vous ne savez pas où cela se trouve injoignable ? Comment réagiriez-vous ? Qu'est-ce que vous feriez ?

Est-ce vous êtes à l'aise pour lire une carte ou un horaire de transports publics ? afin de trouver votre chemin ? Est-ce qu'il vous arrive de demander de l'aide pour trouver une adresse ou le chemin que vous devez prendre ?

Disposez-vous d'un smartphone ou d'une tablette ? D'internet ? D'un ordinateur portable ?

Est-ce que c'est une situation qui serait stressante pour vous ? Est-ce qu'ils vous arrivent de vous perdre ?

D'une manière plus générale, est-ce que vous arrivez à l'heure en général à vos rendez-vous ?

[Comment faites-vous ?] [Pour quelles raisons n'arrivez-vous pas à l'heure ?]

Est-ce qu'en général vous arrivez-bien à évaluer les temps de trajets qu'il vous faut pour vous rendre d'un point A à un point B ?

Lors de vos trajets, ou lorsque vous devez attendre une correspondance, est-ce que vous cherchez à rendre vos trajets les plus utiles possibles, en faisant vite des courses sur le trajet, en lisant, ou en travaillant par exemple ?

Financièrement, est-ce que vous êtes satisfaits de votre situation ?

Est-ce que vous cherchez améliorer votre situation financière ?

Est-ce qu'au niveau de votre travail, vous avez un emploi stable ? Est-ce que si vous deviez changer d'emploi, vous pourriez le faire facilement ? Dans la même branche, dans une autre ?

Pour avoir un meilleur emploi, ou si vous deviez chercher un nouvel emploi, est-ce que vous seriez prêts à faire deux heures de trajets quotidiennement (aller-retour) pour vous rendre au travail ? Seriez-vous prêts à quitter la région et à déménager dans une autre ville française ? (Où ?) Seriez-vous prêts à déménager à l'étranger ? (Où ?)

Et au niveau de votre conjoint ?

II. QUESTIONNAIRE

Tableau 80 : Détail du nombre d'envois par commune

	Pays	Secteur	Population	Nombre d'envois		Pays	Secteur	Population	Nombre d'envois
Weil am Rhein	Allemagne	1	28786	1200	Botmingen	Suisse	1	6186	234
Eimeldingen	Allemagne	2	2437	168	Binningen	Suisse	1	14817	560
Kandern	Allemagne	2	8039	553	Oberwil	Suisse	1	10721	406
Fischingen	Allemagne	2	682	47	Therwil	Suisse	2	9784	316
Wittlingen	Allemagne	2	973	67	Witterswil	Suisse	2	1387	45
Binzen	Allemagne	2	2901	200	Dittingen	Suisse	2	753	24
Schallbach	Allemagne	2	744	51	Laufen	Suisse	2	5322	172
Rümmingen	Allemagne	2	1662	114	Ettingen	Suisse	2	4887	158
					Breitenbach	Suisse	2	3573	116
Hégenheim	France	1	3172	148	Blauen	Suisse	2	675	22
Saint-Louis	France	1	20127	937	Wahlen	Suisse	2	1343	43
Hésingue	France	1	2471	115	Nenzlingen	Suisse	2	427	14
Waltenheim	France	2	562	46	Hofstetten-Flüh	Suisse	2	3114	101
Schlierbach	France	2	1169	96	Brislach	Suisse	2	1610	52
Sierentz	France	2	3009	247	Büsserach	Suisse	2	2052	66
Uffheim	France	2	880	72	Zwingen	Suisse	2	2180	70
Magstatt-le-Bas	France	2	473	39					
Blotzheim	France	2	4121	338	Bâle	Suisse	Bâle	173'484	1200
Bartenheim	France	2	3656	300					
Brinkheim	France	2	348	29					
Geispitzen	France	2	427	35	TOTAL				8400

Tableau 81 : Modalités de réponse pour la question sur la formation par pays, classées par niveau de formation

Allemagne	France	Suisse
Keine Ausbildung	Aucun diplôme	Keine Ausbildung
Haupt- oder Volkschulabschluss	Diplôme national du brevet (Brevet des Collèges, BEPC)	Obligatorische Schule
Realschulabschluss/Mittlere Reife/Fachschulreife	CAP, BEP	Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis (EFZ), Eidgenössisches Berufsattest (EBA), Berufslehre
Fachhochschulreife/ Abschluss einer Fachoberschule	Baccalauréat (général ou professionnel), Brevet professionnel, Brevet de technicien	Gymnasiale Maturität, Berufsmaturität, Fachmaturität, Fachmittelschule
Abitur, allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	Bac +2, BTS, DUT, DEUG, Ecoles des formations sanitaires ou sociales, etc.	Höhere Fachschule, Eidgenössische Berufsprüfung, Eidgenössische höhere Fachprüfung, Meisterdiplom
Berufliche-Betriebliche Ausbildung (Lehre) abgeschlossen	Supérieur à Bac+2 (licence, maîtrise, master, doctorat, diplôme de grande école, DEA, DESS)	Universität/ETH, Fachhochschule (Lizenziat, Halblizenziat, Bachelor, Master, Doktorat), Pädagogische Hochschule (Lehre)
Beruflich-schulische Ausbildung (Berufsfachschule, Handelsschule, usw.)	Autre	Autre
Ausbildung an einer Fachschule, Meister-, Technikerschule, Berufs-oder Fachakademie abgeschlossen		
Bachelor, Master, Diplom, Magister, Promotion an einer Fachhochschule/Universität abgeschlossen		
Autre		

Figure 73 : Questionnaire

13. Si vous vivez en couple, quelle est l'activité principale de votre conjoint(e)/partenaire ?
(si vous n'êtes pas en couple, passez à la question numéro 19)

<input type="checkbox"/> Homme/ femme au foyer	<input type="checkbox"/> En formation	Si/elle est en formation, dans quelle commune se situe son lieu de formation ?	
<input type="checkbox"/> Rentier/ère, retraité(e)	<input type="checkbox"/> A la recherche d'un emploi	<input type="checkbox"/> Active (emploi rémunéré)	

Si votre conjoint(e) est actif(ve) : (si/elle n'est pas active, passez à la question numéro 19)

14. Dans quelle commune travaillez-vous ?

15. Combien d'heures par semaine travaillez-vous ?

16. Peut-elle choisir l'heure à laquelle elle commence ou finit sa journée de travail ?

<input type="checkbox"/> Oui, totalement	<input type="checkbox"/> Oui, plus ou moins	<input type="checkbox"/> Non
--	---	------------------------------

17. Peut-elle réaliser une partie de son travail à la maison ?

<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
------------------------------	------------------------------

18. Quelle est sa profession ? (soyez aussi précis que possible)

19. Dans quel type de logement vivez-vous ?

<input type="checkbox"/> Maison individuelle	<input type="checkbox"/> Maison mitoyenne	<input type="checkbox"/> Appartement dans un petit bâtiment (jusqu'à 4 étages)	<input type="checkbox"/> Appartement dans un grand bâtiment (plus de 4 étages)	<input type="checkbox"/> Autre, précisez :
--	---	--	--	--

20. Dans votre logement disposez-vous d'un balcon ou d'une terrasse ? Oui Non

21. Dans votre logement disposez-vous d'un jardin ? Oui Non

22. Êtes-vous propriétaire de votre logement ? Oui Non

23. Y a-t-il d'autres logements dans lesquels vous séjournez régulièrement (pied-à-terre, résidence secondaire, maison de famille) ?

<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui.
------------------------------	-------------------------------

Si oui, dans quelle(s) commune(s) ? (précisez le département ou le pays, s'il s'agit d'un pays étranger)

24. Dans quelle(s) commune(s) avez-vous passé l'essentiel de votre enfance (jusqu'à 15 ans) ?
(2 réponses maximum) (précisez le département ou le pays, s'il s'agit d'un pays étranger)

Questionnaire sur votre vie quotidienne dans la région trinationale de Bâle

EPFL
ÉCOLE POLYTECHNIQUE
FÉDÉRALE DE LAUSANNE

Les réponses seront traitées de manière confidentielle et anonyme dans le cadre de ma thèse de doctorat sur la vie quotidienne des habitants de la région trinationale de Bâle.

En répondant à ce questionnaire vous me permettez de mener à bien mon travail de recherche.
Merci beaucoup pour votre collaboration !

Logement, ménage et activité principale

1. Dans quelle commune habitez-vous ?

2. Vivez-vous en couple ? Oui Non

3. Combien d'enfants vivent dans votre foyer ? Nombre d'enfants de moins de 14 ans : plus :

4. Y a-t-il d'autres personnes qui vivent dans votre foyer (parents, colocataires, etc.) ? Oui Non

5. De quelle(s) nationalité(s) êtes-vous ?

6. Si vous vivez en couple, de quelle(s) nationalité(s) est votre conjoint(e) ?

7. Quelle est votre activité principale ?

<input type="checkbox"/> Homme/ femme au foyer	<input type="checkbox"/> En formation	Si vous êtes en formation, dans quelle commune se situe votre lieu de formation ?	
<input type="checkbox"/> Rentier/ère, retraité(e)	<input type="checkbox"/> A la recherche d'un emploi	<input type="checkbox"/> Active (emploi rémunéré)	

Si vous êtes actif(ve) : (si vous n'êtes pas active, passez à la question numéro 13)

8. Dans quelle commune travaillez-vous ?

9. Combien d'heures par semaine travaillez-vous ?

10. Pouvez-vous choisir l'heure à laquelle vous commencez ou finissez votre journée de travail ?

<input type="checkbox"/> Oui, totalement	<input type="checkbox"/> Oui, plus ou moins	<input type="checkbox"/> Non
--	---	------------------------------

11. Pouvez-vous réaliser une partie de votre travail à la maison ?

<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
------------------------------	------------------------------

12. Quelle est votre profession ? (soyez aussi précis que possible)

26. Au cours de votre vie, avez-vous déjà habité dans une autre région (hors d'Alsace) pendant plus de 6 mois ?

Oui dans une autre région française, précisez :

Oui à l'étranger, précisez :

Non, j'ai toujours habité dans la région.

Avez-vous des commentaires à ajouter à propos de votre lieu de résidence, de votre activité principale ou de vos expériences à l'étranger ? (facultatif)

.....

.....

.....

Activités de la vie quotidienne et mobilité

27. De combien de voitures disposez-vous dans votre ménage ?

0 1 2 3 4 5 6 ou plus

28. Disposez-vous du permis de conduire (voiture) ? Oui Non

29. Disposez-vous personnellement d'un vélo en état de fonctionner ? Oui Non

30. De quels abonnements de transports publics disposez-vous ? (plusieurs réponses possibles)

<input type="checkbox"/> Abonnements SNCF (Abo. Forfait, Abo. de travail), Autocar CG68, Distribus, Alsaplus	<input type="checkbox"/> Carte jeune/senior Abonnement fréquence (SNCF)	<input type="checkbox"/> Abonnements transfrontaliers: Distripass, Alsaplus+TNW, RegioCardPlus
<input type="checkbox"/> Autres abonnements français (Woohen-, Monatskarte, RVL, etc.)	<input type="checkbox"/> Abonnements suisses : U- Abo, Général, Demi-Tarif (Halbtax), Abonnement de parcours (Streckenabo), etc.	<input type="checkbox"/> Je n'ai aucun abonnement

31. D'une manière générale, à quelle fréquence utilisez-vous...

	Tous les jours ou presque	Au moins une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Au moins une fois par année	Jamais
a. La voiture en tant que conducteur ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. La voiture en tant que passager ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Les transports publics ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Le vélo ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Autre, précisez :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

31. Pouvez-vous citer 3 adjectifs ou qualificatifs, qui vous paraissent les plus adaptés pour décrire, ...

L'automobile	Les transports publics	Le vélo
.....
.....
.....

32. Comment évaluez-vous votre niveau de langue en... ?

	Très bon	Bon	Mauvais	Pas de connaissances
a. Français	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Alsacien (ou suisse-allemand)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Allemand (bon allemand/Hochdeutsch)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Anglais	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Autre, précisez :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

33. Etes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord
a. Je suis souvent en retard	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Les horaires de transports publics sont lisibles et compréhensibles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. J'ai du mal à me repérer et à m'orienter dans l'espace	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Je crée facilement des liens avec des personnes que je ne connais pas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Je suis à l'aise dans les endroits que je ne connais pas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. J'arrive à garder contact avec des connaissances qui ne vivent pas dans la région	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Je peux facilement compter sur mes amis, ma famille en cas d'imprévu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. J'aime planifier mes activités longtemps à l'avance	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. En cas de besoin, je m'adapte facilement et je suis prêt à changer mes projets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j. Je connais les possibilités qu'offre Internet pour organiser/plannifier mes déplacements	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k. J'utilise au maximum les temps de trajets (repos, travail, loisirs, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

38. Dans quelle mesure seriez-vous d'accord de ...

...	Tout à fait	Plutôt oui	Pas vraiment	Pas du tout	Je n'ai pas d'avis
a) habiter de l'autre côté de la frontière, en Suisse ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) habiter de l'autre côté de la frontière, en Allemagne ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) vous faire soigner (dentiste, médecin, hôpital) de l'autre côté de la frontière, en Suisse ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) vous faire soigner (dentiste, médecin, hôpital) de l'autre côté de la frontière, en Allemagne ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

39. Combien de temps au maximum seriez-vous prêt à passer dans les transports (voiture, transports publics, vélo, etc.) par jour ? (en minutes)

.....

40. Si vous deviez aller au centre de Bâle depuis votre logement combien de temps auriez-vous besoin pour vous y rendre, avec les modes de transports que vous utilisez habituellement ? (en minutes)

.....

37. Etes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord
a) Pour mes loisirs, je reste volontiers chez moi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) J'aimerais que mes activités quotidiennes (travail, loisirs, achats, etc.) se déroulent plus près de mon logement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) D'une manière générale, j'aimerais changer mes habitudes de déplacements	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Je connais les opportunités (loisirs, restaurants, magasins) en Haut-Rhin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Je connais les opportunités (loisirs, restaurants, magasins) de la partie suisse de la région trinationale de Bâle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Je connais les opportunités (loisirs, restaurants, magasins) de la partie allemande de la région trinationale de Bâle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) J'aimerais explorer davantage les opportunités (musées, restaurants, magasins, etc.) de la région trinationale de Bâle (des trois pays)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) D'une manière générale, je cherche toujours à explorer de nouvelles régions, de nouveaux endroits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

38. Disposez-vous personnellement de ces équipements à votre domicile? (plusieurs réponses possibles)

	1. Un ordinateur fixe sans connexion à internet	2. Un ordinateur fixe avec connexion à internet	3. Un ordinateur portable / tablette	4. Un téléphone portable sans connexion internet	5. Un téléphone portable permettant de se connecter à Internet / Smartphone	6. Aucun de ces équipements
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

39. A quelle fréquence réalisez-vous les activités suivantes en France ?

	Au moins une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Au moins une fois par année	Jamais
a) Promenade/Randomées/Vélo/Activités de plein-air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Bar/Restaurant/Discothèque	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Théâtre/Spectacle/Concert/Musée/Événement culturel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Cinéma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Du sport dans des infrastructures sportives (Piscine, fitness, tennis, escalade, bowling, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Rencontrer des amis, des connaissances, des collègues	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Suivre des cours : musique, langues, cuisine, etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

40. OU réalisez-vous principalement vos activités de loisirs (hors vacances) ?

	1. Uniquement dans ma commune de domicile	2. Principalement dans ma commune de domicile	3. Tant dans ma commune que dans d'autres communes	4. Principalement dans d'autres communes	5. Uniquement dans d'autres communes
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

41. A quelle fréquence réalisez-vous les activités suivantes en Suisse ?

	Au moins une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Au moins une fois par année	Jamais
a) Promenade/Randomées/Vélo/Activités de plein-air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Bar/Restaurant/Discothèque	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Théâtre/Spectacle/Concert/Musée/Événement culturel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Cinéma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Du sport dans des infrastructures sportives (Piscine, fitness, tennis, escalade, bowling, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Rencontrer des amis, des connaissances, des collègues	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Suivre des cours : musique, langues, cuisine, etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

42. La dernière fois que vous vous êtes rendu(e) en Suisse pour vos loisirs, dans quelle commune ou dans quel endroit était-ce ?

.....

43. A quelle fréquence réalisez-vous les activités suivantes en Allemagne ?	Au moins une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Au moins une fois par année	Jamais
a Promenade/Randonnées/Vélo/Activités de plein-air	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b Barr/Restaurant/Discothèque	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c Théâtre/Spectacle/Concert/Musée/Événement culturel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d Cinéma	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e Du sport dans des infrastructures sportives (Piscine, fitness, tennis, escalade, bowling, etc.)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
f Rencontrer des amis, des connaissances, des collègues	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
g Suivre des cours : musique, langues, cuisine, etc.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

44. La dernière fois que vous vous êtes rendu(e) en Allemagne pour vos loisirs, dans quelle commune ou dans quel endroit était-ce ?

45. A quelle fréquence réalisez-vous les achats suivants en France ?	Au moins une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Au moins une fois par année	Jamais
a Achats alimentaires	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b Shopping (vêtements, livres, DVD, etc.)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c Autres achats (meubles, électro-ménager, matériel de sport, etc.)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

46. Où réalisez-vous principalement vos achats ?

<input type="checkbox"/> 1 Uniquement dans ma commune de domicile	<input type="checkbox"/> 2 Principalement dans ma commune de domicile	<input type="checkbox"/> 3 Tant dans ma commune que dans d'autres communes	<input type="checkbox"/> 4 Principalement dans d'autres communes	<input type="checkbox"/> 5 Uniquement dans d'autres communes
47. A quelle fréquence réalisez-vous les achats suivants en Suisse ?				
a Achats alimentaires	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b Shopping (vêtements, livres, DVD, etc.)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c Autres achats (meubles, électro-ménager, matériel de sport, etc.)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

48. La dernière fois que vous vous êtes rendu(e) en Suisse pour vos achats, dans quelle commune ou dans quel endroit était-ce ?

49. A quelle fréquence réalisez-vous les achats suivants en Allemagne ?	Au moins une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Au moins une fois par année	Jamais
a Achats alimentaires	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b Shopping (vêtements, livres, DVD, etc.)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c Autres achats (meubles, électro-ménager, matériel de sport, etc.)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

50. La dernière fois que vous vous êtes rendu(e) en Allemagne pour vos achats, dans quelle commune ou dans quel endroit était-ce ?

<input type="checkbox"/> 1 Au moins une fois par semaine	<input type="checkbox"/> 2 Au moins une fois par mois	<input type="checkbox"/> 3 Au moins une fois par année	<input type="checkbox"/> 4 Jamais
--	---	--	-----------------------------------

52. A quelle fréquence vous rendez-vous dans les villes suivantes ? (pour tout type d'activités)	Au moins une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Au moins une fois par année	Jamais
a Mulhouse	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b Colmar	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c Strasbourg	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d Bâle	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e Zurich	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
f Berne	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
g Lörrach	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
h Fribourg en Brisgau	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
i Stuttgart	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

53. Dans quelle commune habitent les deux ou trois membres de votre famille qui comptent le plus pour vous et qui ne vivent pas dans votre ménage ? (précisez le département et/ou le pays)

1 Membre de la famille 1				
2 Membre de la famille 2				
Membre de la famille 3				
A quelle fréquence les rencontrez-vous ?				
1	<input type="checkbox"/> Tous les jours ou presque	<input type="checkbox"/> 2 Au moins une fois par semaine	<input type="checkbox"/> 3 Au moins une fois par mois	<input type="checkbox"/> 4 Moins souvent
Membre de la famille 1				
Membre de la famille 2				
Membre de la famille 3				
A quelle fréquence avez-vous des contacts par téléphone, sms, e-mail, etc. avec eux ?				
1	<input type="checkbox"/> Tous les jours ou presque	<input type="checkbox"/> 2 Au moins une fois par semaine	<input type="checkbox"/> 3 Au moins une fois par mois	<input type="checkbox"/> 4 Moins souvent
Membre de la famille 1				
Membre de la famille 2				
Membre de la famille 3				

54. Dans quelle commune habitent les deux ou trois ami(e)s qui comptent le plus pour vous ?
(précisez le département et/ou le pays)

Ami(e) 1			
Ami(e) 2			
Ami(e) 3			
A quelle fréquence les rencontrez-vous ?	Tous les jours ou presque	Au moins une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Au moins une fois par année
Ami(e) 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
Ami(e) 2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
Ami(e) 3	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
A quelle fréquence avez-vous des contacts par téléphone, sms, e-mail, etc. avec eux ?	Tous les jours ou presque	Au moins une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Au moins une fois par année
Ami(e) 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
Ami(e) 2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
Ami(e) 3	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

55. A quelle fréquence entretenez-vous des contacts amicaux avec vos voisins ou les habitants de votre quartier ?

Souvent De temps en temps Rarement Jamais

Avez-vous des commentaires à ajouter à propos de votre vie de tous les jours (achats, loisirs, amis, famille etc.) ? (facultatif)

.....

.....

.....

56. Si vous pouviez choisir librement la localisation de votre logement, préféreriez-vous habiter... ?

Le centre d'une grande ville Un quartier extérieur ou la périphérie d'une grande ville Une ville moyenne Une petite ville Un village proche de la ville Un village à la campagne

57. Si vous pouviez choisir librement votre logement, préféreriez-vous habiter... ?

Une maison individuelle Une maison mitoyenne Un appartement dans un immeuble ancien Un appartement dans un immeuble neuf et moderne

58. Dans quel lieu de la région trinationale de Bâle n'aimeriez-vous absolument pas vivre ?
Pour quelle(s) raison(s) ?

58. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Je n'ai pas d'avis
a Pour mes achats, je privilégie les produits locaux	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
b Pour mes achats, je privilégie les produits français	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
c En faisant mes courses en France, je soutiens l'économie française	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
d Lors de mes achats et de mes loisirs, je cherche toujours les meilleurs prix	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
e La diversité de culture qu'apporte la présence de trois pays dans la région trinationale de Bâle me plaît particulièrement	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
f Habiter dans une région où se rencontrent trois pays est un avantage	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

59. A quel point êtes-vous attaché(e) :	Très attaché(e)	Attaché(e)	Peu attaché(e)	Pas attaché(e) du tout
a à votre logement ?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b à votre commune ?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c à la région trinationale de Bâle ?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d à l'Alsace ?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e à la France ?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

60. A quel point partagez-vous une identité commune avec les habitants des petites suisses et allemandes de la région trinationale de Bâle ?

Tout à fait Un peu Pas vraiment Pas du tout Je ne sais pas/Je n'ai pas d'avis

Avez-vous des commentaires à ajouter à propos de votre relation avec la Suisse et l'Allemagne et sur vos préférences en matière de logement ? (facultatif)

.....

.....

.....

Nous vous rappelons que toutes les données sont utilisées de manière anonyme et uniquement dans un but scientifique.

68. A la fin du mois, après avoir payé toutes vos factures, diriez-vous qu'il vous reste ... :

1. <input type="checkbox"/> Beaucoup d'argent	2. <input type="checkbox"/> Suffisamment d'argent	3. <input type="checkbox"/> Un peu d'argent	4. <input type="checkbox"/> Pas d'argent	5. <input type="checkbox"/> Vous n'arrivez pas à payer toutes vos factures	6. <input type="checkbox"/> Je ne veux pas répondre
---	---	---	--	--	---

Renseignements personnels

69. Age : Vous-même

70. Sexe : H F F

71. Formation achevée (Le plus haut diplôme obtenu) :

1. Aucun diplôme

2. Diplôme national du brevet (Brevet des Collèges, BEPC)

3. CAP, BEP

4. Baccalauréat (général ou professionnel), Brevet professionnel, Brevet de technicien

5. Bac +2, BTS, DUT, DELUG, Ecoles des formations sanitaires ou sociales, etc.

6. Supérieur à Bac+2 (licence, maîtrise, master, doctorat, diplôme de grande école, DEA, DESS)

7. Autre, précisez :

72. Quel est le revenu mensuel net approximatif de l'ensemble des membres de votre ménage?

1. <input type="checkbox"/> Moins de 1000€	2. <input type="checkbox"/> 1000 à 2000€	3. <input type="checkbox"/> 2000 à 4000€	4. <input type="checkbox"/> 4000 à 6000€	5. <input type="checkbox"/> 6000 à 8000€	6. <input type="checkbox"/> 8000 à 10'000€	7. <input type="checkbox"/> 10'000 à 12'000€	8. <input type="checkbox"/> Plus de 12'000€	9. <input type="checkbox"/> Je ne veux pas répondre
--	--	--	--	--	--	--	---	---

73. Quel est le nom de la rue où vous habitez ?
(facultatif)

Avez-vous des commentaires à ajouter à propos de votre situation professionnelle ou financière ainsi qu'à propos de l'évolution de votre vie quotidienne dans la région trinationale de Bâle ?
(facultatif)

.....

.....

.....

Merci beaucoup pour votre participation !

Veuillez renvoyer le questionnaire d'ici le 15 mai à l'aide de l'enveloppe pré-affranchie.

EPFL
ÉCOLE POLYTECHNIQUE
FÉDÉRALE DE LAUSANNE

Yann Dubois
EPFL-EM-C/LASUR
Case postale 1700
1015 Lausanne
Suisse
+41 21 693 62 39
yann.dubois@epfl.ch

66. Dans quelle mesure êtes-vous satisfait(e) de ...

1. <input type="checkbox"/> Très satisfait(e)	2. <input type="checkbox"/> Satisfait(e)	3. <input type="checkbox"/> Peu satisfait(e)	4. <input type="checkbox"/> Pas du tout satisfait(e)	5. <input type="checkbox"/> Pas du tout insatisfait(e)
---	--	--	--	--

1. de votre situation professionnelle ?

2. de votre situation financière ?

3. du temps à votre disposition pour vos loisirs et votre vie privée ?

67. Comment évaluez-vous la stabilité de votre emploi ?

1. Très stable

2. Stable

3. Peu stable

4. Pas du tout stable

5. Je ne travaille pas

68. Où habitez-vous il y a 5 ans ? (en mars 2010)

1. A la même commune, mais à une autre adresse

2. Ailleurs en France, précisez :

3. A l'étranger, précisez (commune et pays) :

69. Où travaillez-vous il y a 5 ans ? (en mars 2010)

1. Il y a 5 ans, je ne travaillais pas (en formation, en congé, à la recherche d'un emploi, etc.)

2. Dans la même commune qu'actuellement

3. Ailleurs en France, précisez :

4. A l'étranger, précisez (commune et pays) :

70. En comparant votre situation actuelle avec celle d'il y a 5 ans, pouvez-vous dire si vous êtes d'accord avec les affirmations suivantes ?

1. <input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	2. <input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	3. <input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	4. <input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	5. <input type="checkbox"/> Cela ne me concerne pas
--	---	---	--	---

1. Je suis davantage satisfait(e) par ma situation professionnelle

2. J'ai davantage de temps pour mes loisirs et ma vie privée

3. Je fais davantage d'achats de l'autre côté de la frontière (en Allemagne ou en Suisse)

4. Je fais davantage de loisirs de l'autre côté de la frontière (en Allemagne ou en Suisse)

5. Je connais mieux la région trinationale de Bâle

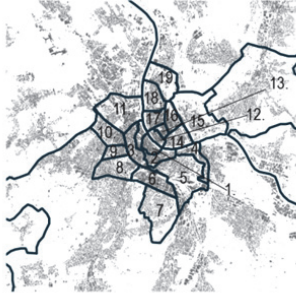
6. Je me sens davantage attaché à la région trinationale de Bâle

71. Si vous comparez votre situation financière actuelle avec celle d'il y a 5 ans, diriez-vous que vous êtes plus ou moins satisfait(e) ?

1. <input type="checkbox"/> Beaucoup plus satisfait(e)	2. <input type="checkbox"/> Plus satisfait(e)	3. <input type="checkbox"/> La même chose	4. <input type="checkbox"/> Moins satisfait(e)	5. <input type="checkbox"/> Beaucoup moins satisfait(e)	6. <input type="checkbox"/> Je ne veux pas répondre
--	---	---	--	---	---

III. DÉCOUPAGE DES GRANDES COMMUNES

Carte 17 : Découpage infracommunal de Bâle, Weil am Rhein et Kandern



- | | |
|------------------------|-------------------------|
| 1. Altstadt Grossbasel | 2. Vorstädte |
| 3. Am Ring | 4. Breite |
| 5. St. Alban | 6. Gundeldingen |
| 7. Bruderholz | 8. Bachletten |
| 9. Gotthelf | 10. Iselin |
| 11. St. Johann | 12. Altstadt Kleinbasel |
| 13. Clara | 14. Wettstein |
| 15. Hirzbrunnen | 16. Rosental |
| 17. Matthäus | 18. Klybeck |
| 19. Kleinhüningen | |



- | | |
|---------------------------|----------------|
| 1. Weil am Rhein (centre) | 2. Friedlingen |
| 3. Otterbach | 4. Haltingen |
| 5. Markt | 6. Öltingen |



- | | |
|----------------|----------------|
| 1. Kandern | 2. Sitzenkirch |
| 3. Feuerbach | 4. Riedlingen |
| 5. Tannenkirch | 6. Holzen |
| 7. Wollbach | |

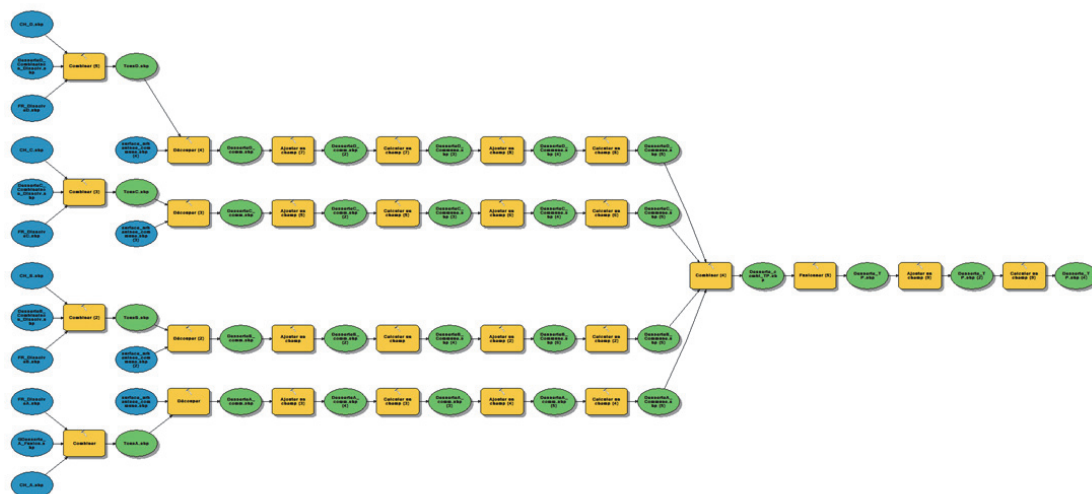


IV. QUALITÉ DE DESSERTE PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

Tableau 82 : Méthodes de calcul de l'ARE (2011)

Catégorie d'arrêt ⁵⁶⁹	Type du moyen de transport			
	Groupe A	Groupe B	Groupe C	
Cadence	Nœuds ferroviaires	Lignes ferroviaires	Tramway, bus, car postal, bus sur appel et bateaux	Transports à câble
< 5 min.	I	I	II	V
6-9 min.	I	II	III	V
10-19 min.	II	III	IV	V
20-39 min.	III	IV	V	V
40-60 min.	IV	V	V	V
Niveaux	Type du moyen de transport			
Catégorie d'arrêt	< 300 m	300 – 500 m	501 – 750 m	751 – 1000 m
I	Très bonne desserte (A)	Très bonne desserte (A)	Bonne desserte (B)	Desserte moyenne (C)
II	Très bonne desserte (A)	Bonne desserte (B)	Desserte moyenne (C)	Faible desserte (D)
III	Bonne desserte (B)	Desserte moyenne (C)	Faible desserte (D)	Desserte marginale ou inexistante
IV	Desserte moyenne (C)	Faible desserte (D)	Desserte marginale ou inexistante	Desserte marginale ou inexistante
V	Faible desserte (D)	Desserte marginale ou inexistante	Desserte marginale ou inexistante	Desserte marginale ou inexistante

Figure 74 : (Extrait du) modèle pour le calcul de l'indicateur de la qualité de desserte en transports publics par commune/quartier (modelbuilder – Arcgis)



⁵⁶⁹ Niveaux de qualité de desserte par les transports publics, Méthodologie de calcul ARE, 2006. Tableaux repris de la page 6. https://www.are.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/verkehr/oev-queteklassen-berechnungsmethodikare.pdf.download.pdf/niveaux_de_qualitededesserteparlestp-methodologiedecalculare.pdf, consulté le 07.04.2017.

V. TYPOLOGIE DES COMMUNES

Cette typologie vise à offrir une meilleure compréhension de l'agglomération transfrontalière en précisant mieux le rôle et la place qu'occupe chaque commune de cette région. En effet, la Suisse, la France et l'Allemagne disposent chacune de leurs propres typologies spatiales créées au niveau national qui caractérisent la hiérarchie urbaine des communes ou leur constitution en agglomération/aire urbaine.

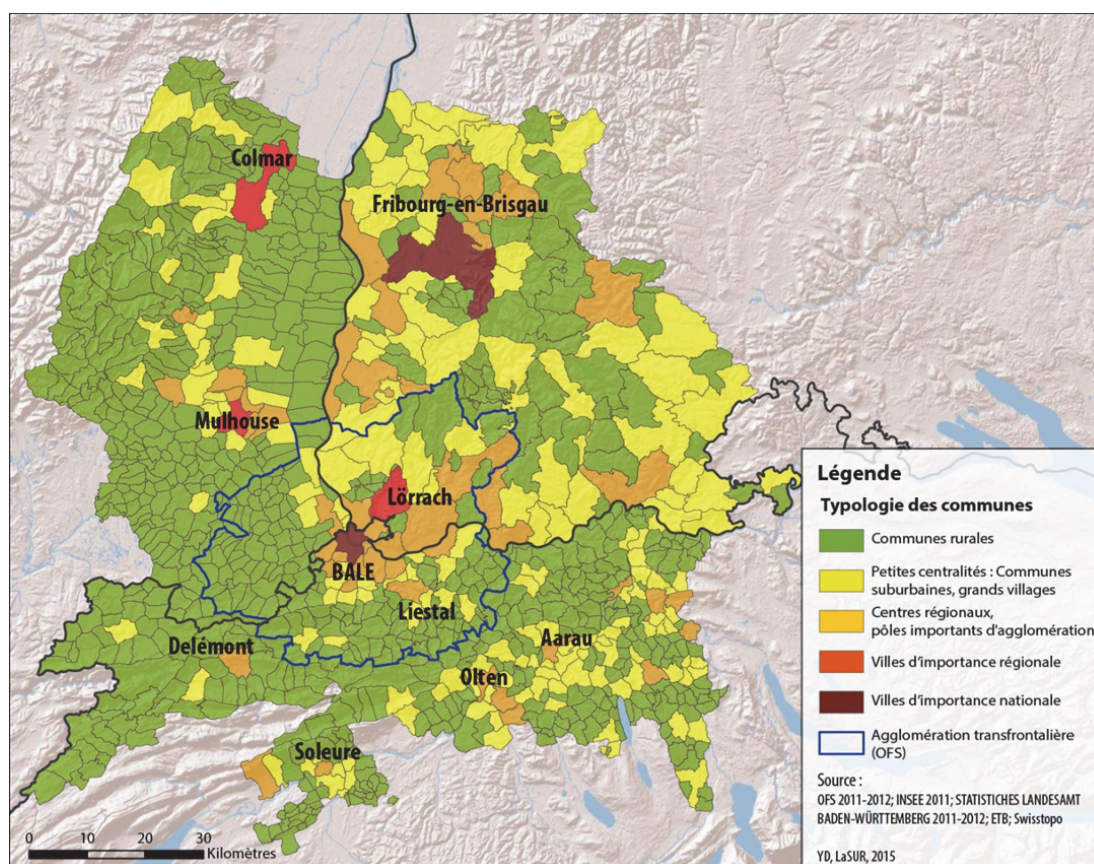
En Suisse, on relève par exemple des catégorisations en 9 et 22 types, décrivant les communes selon leur position dans l'espace (centre-périphérie), leur spécialisation fonctionnelle (industrielle, touristique, etc.) et certaines caractéristiques de leur population (par ex. revenus) (Schuler et al. 2007). La nouvelle définition des agglomérations en Suisse ou plus précisément de « l'espace urbain » se base sur des critères relevant de la taille des communes (y compris les nuitées hôtelières « converties »), de la densité d'habitants et d'emplois, ainsi que des flux pendulaires entre communes. Cette définition résulte en un découpage en 5 types de territoires : les communes-centres d'agglomération, les communes de couronne d'agglomération, les communes multi-orientées, les communes-centres hors agglomération et les communes rurales sans caractère urbain. En France, la définition de l'aire urbaine présente des similitudes avec la définition suisse précédente (Schuler, Perlik, et Dessemontet 2004). En effet, elle tient compte de critères relatifs à la taille (population et emploi), ainsi qu'aux flux pendulaires. Elle crée de cette manière des « aires urbaines », composées d'un pôle urbain, ainsi que des communes rurales ou périurbaines. À cela s'ajoutent les communes multipolarisées nommées de cette manière en raison de leur rattachement à plusieurs aires urbaines. Les autres communes sont dénommées « communes isolées hors influence des pôles ». En Allemagne, la question de la catégorisation des espaces urbains semble moins développée qu'en France ou en Suisse, au niveau national du moins⁵⁷⁰. On peut néanmoins mentionner une typologie basée sur la taille des communes prenant également en compte les fonctions « centrales » des communes. Cette catégorisation découpe les communes en grandes villes (plus de 100 000 habitants), moyennes (entre 20 000 et 100 000) et petites villes (entre 5000 et 20 000 habitants ou qui remplissent des fonctions de centre), ainsi que les communes rurales.

Ces typologies sont certes intéressantes, mais elles n'existent pas à l'échelle transfrontalière et ne sont a priori pas reproductibles à cette échelle. Le degré d'urbanisation développé par EUROSTAT aurait pu être utilisé, puisqu'il est disponible pour les trois pays, mais dans la mesure où il ne comporte que trois catégories, il ne permet pas de distinguer avec suffisamment de précision et de nuances les différents territoires de la région. Ainsi, nous avons opté pour la création de notre propre typologie communale. En s'inspirant des typologies présentées ci-dessus et en fonction des contraintes imposées par la disponibilité de données dans les trois pays, la typologie créée se base sur des indicateurs basiques : à savoir la densité d'activité humaine (la somme des emplois et des habitants en fonction de la taille de la commune), le ratio emploi-habitant et la population⁵⁷¹.

⁵⁷⁰ En effet, de nombreuses tâches relatives à l'observation territoriale relèvent des compétences des *Länder*.

⁵⁷¹ Sur la base de ces trois indicateurs, une analyse de classification hiérarchique (méthode de Ward) a été appliquée, ce qui permet de déterminer le nombre de classes et les centres de classes ; ces éléments ont été utilisés pour une deuxième classification (méthode des nuées dynamiques).

Figure 75 : Typologie des communes (Regio TriRhena)



Cinq catégories principales de communes se distinguent dans la région transfrontalière de Bâle (périmètre de la Regio TriRhena). Bâle et Fribourg-en-Brigau sont des « villes d'importance nationale ». Fribourg-en-Brigau est plus peuplée que Bâle, mais a un ratio emploi-habitants et une densité d'activité humaine plus faible : en effet, Fribourg-en-Brigau compte moins d'emplois, mais surtout est beaucoup moins dense car la superficie de la ville est très étendue. Sur le plan international, Bâle occupe par ailleurs une place élevée dans la hiérarchie (Sohn, Reitel, et Walther 2009) : la présence de plusieurs multinationales, entre autres, fait de la ville un lieu important dans l'économie globalisée, du moins à l'échelle européenne.

À un échelon en dessous, se trouvent Mulhouse, Colmar et Lörrach, des « villes d'importance régionale ». Parmi ces villes, Mulhouse est la plus grande, suivie de Colmar et Lörrach. Par rapport à Mulhouse, Lörrach et Colmar, même si elles se situent dans la même catégorie, présentent un profil de plus petites villes.

Le troisième type regroupe à la fois des centres régionaux et des pôles importants d'agglomérations. Aarau (CH), Wehr (DE) ou Müllheim (DE) sont des exemples de pôles urbains ayant une certaine autonomie vis-à-vis des villes plus grandes. Par contre, Allschwil (CH) et Grenzach-Wyhlen (DE) dans l'agglomération bâloise ou Riedisheim (FR) dans l'agglomération mulhousienne sont plus intimement liées à un pôle plus grand (respectivement Bâle et Mulhouse) sur le plan fonctionnel, mais aussi sur le plan morphologique. Pour Weil am Rhein ou Saint-Louis, la distinction n'est pas si claire, puisque ces deux villes fonctionnent à la fois comme des pôles régionaux, mais sont également très fortement liées à Bâle. En termes de population, les « centres régionaux et pôles importants d'agglomération » comptent entre 10 000 et 30 000 habitants (moyenne 15 000 habitants). Le ratio emploi-habitant est assez élevé (0.5), mais varie fortement entre les communes, avec 0.12 pour la commune où il est le plus faible (Riedisheim) et 1.58 où il est le plus fort (Baden). Ainsi, plusieurs villes moyennes suisses du Plateau ont des

ratios emplois-habitants et des densités d'activité humaine plutôt élevées comme Baden, Aarau, Olten et Soleure. Dans l'agglomération trinationale, plusieurs communes font partie de cette classe, la plupart d'entre elles se situent dans la proche couronne bâloise et le long d'axes de transports les plus importants.

Dans la catégorie suivante, se trouvent également des communes suburbaines, moins importantes que celles de la catégorie précédente, mais aussi des grands bourgs et grands villages (Laufon, Altkirch ou Porrentruy). La moins peuplée de ces communes compte 3167 habitants (Ennetbaden), la plus peuplée environ 10 000 (Möhlin) ; en moyenne, ces communes comptent 5500 habitants. Dans la partie française de l'agglomération, Huningue et Blotzheim font partie de cette catégorie ; dans la partie allemande, il s'agit par exemple, de Kandern, Steinen ou Efringen-Kirchen. Dans la partie suisse, on en trouve également plusieurs, telles qu'Aesch, Therwil, Frenkendorf en seconde couronne, mais aussi aux franges de l'agglomération, comme Laufon, Breitenbach ou Gelterkinden. Certaines de ces communes ont des ratios emploi-habitants plutôt élevés, il s'agit pour la plupart de communes peu peuplées, et davantage axées sur l'emploi que sur l'habitat, situé à proximité de communes relativement importantes. Sausheim dans la banlieue de Mulhouse, qui compte 13 000 emplois pour moins de 6000 habitants, se situe dans cette catégorie, même si elle fait figure de cas à part parmi les autres communes suburbaines.

La dernière catégorie est composée de communes plutôt rurales, même si plusieurs d'entre elles comptent un certain nombre d'emplois. Dans l'agglomération trinationale, la partie française est composée en grande partie de communes rurales, hormis celles situées sur l'axe Bâle-Mulhouse. Dans la partie suisse, elles sont également nombreuses, aux confins de l'agglomération, dans les vallées du massif jurassien.

VI. ÉLÉMENTS TECHNIQUES : CONSTRUCTION DE L'INDICATEUR DE MOTILITÉ

Dans l'optique d'examiner finement le potentiel de mobilité des individus, nous avons choisi de travailler à partir d'une typologie. En effet, les typologies permettent de distinguer différents combinaisons et décalages entre les composants de la motilité (entre ses trois dimensions par exemple), au contraire d'un indicateur ordinal⁵⁷². Comme l'ont montré les efforts antérieurs de d'opérationnalisation de la motilité, les individus peuvent, certes être peu ou très « motiles », mais surtout ils peuvent l'être de manière différente. En ce sens, la typologie offre une vision plus large et plus complète de ce que peut être le potentiel de mobilité.

Avant de procéder à la création de la typologie en tant que tel, une analyse factorielle a été conduite sur les 22 variables (standardisées) qui composent l'indicateur (voir ci-dessous pour le choix des variables). L'analyse factorielle (analyse en composantes principales) permet de réduire l'information contenue dans de nombreuses variables en une quantité limitée d'axes factoriels. Ce procédé est très fréquemment utilisé en amont de classifications. Ce procédé a été utilisé dans d'autres opérationnalisations de l'indicateur de motilité. Pour être tout à fait précis, une série d'analyses statistiques diverses (descriptives, analyses factorielles antérieures, etc.) exploratoires ont permis d'écarter certaines variables de l'indicateur final, voire d'en créer de nouvelles. La mise à l'écart de ces variables ne porte en aucun cas préjudice à l'indice de motilité, d'un point de vue théorique, statistique et analytique. Au contraire la fiabilité statistique est améliorée et l'interprétation facilitée ; il s'agissait de variables que l'on peut qualifier de secondaires ou redondantes avec d'autres éléments apportant une plus-value plus importante à la compréhension des phénomènes observés. Par exemple, la maîtrise des différentes langues locales (français, bon allemand et dialecte) a été combinée en un seul indicateur mesurant la maîtrise de la langue de la communauté linguistique voisine, c'est-à-dire pour les Français la connaissance de l'allemand (bon allemand ou dialecte) et pour les Allemands et les Suisses, la maîtrise du français).

⁵⁷² cf. chapitre « Théorie et concepts », partie « Le potentiel de mobilité : une clé pour comprendre les modes de vie ».

Tableau 83 : Analyse factorielle

	Métropolitain	Centralité	Exploration- Connaissance	Disposition transfrontalière	Adaptation	Accessibilité transfrontalière	Planification
Variance totale expliquée : 55.57%	Eigenvalue= 2.47 Variance expliquée= 11.22%	E.= 2.02 Variance expliquée= 9.19%	E.= 1.75 Variance expliquée= 7.96%	E.= 1.69 Variance expliquée= 7.69%	E.= 1.63 Variance expliquée= 7.42%	E.= 1.50 Variance expliquée= 6.83%	E.= 1.16 Variance expliquée= 5.25%
Je connais les possibilités qu'offre Internet pour organiser/planifier mes déplacements	0.76						
A un smartphone	0.73						
A un ordinateur portable ou une tablette	0.72						
Anglais : Niveau	0.61						
Vélo en état de fonctionner	0.47						
Qualité de la desserte de la commune/quartier de résidence		0.81					
Abonnement de TP (tous types confondus)		0.74					
Dispose d'au moins une voiture dans son ménage		-0.65					
D'une manière générale, je cherche toujours à explorer de nouvelles régions, de nouveaux endroits.			0.68				
Connaissance de l'offre dans le pays de domicile			0.65				
J'aimerais explorer davantage les opportunités (musées, restaurants, magasins, etc.) de la région trinationale de Bâle (des trois pays)			0.62				
Connaissance de l'offre dans les deux pays voisins (moy)			0.44				
J'arrive à garder contact avec des connaissances qui ne vivent pas dans la région							
Disposition à habiter dans les deux pays voisin (moyenne)				0.84			
Disposition à se faire soigner dans les deux pays voisin (moyenne)				0.83			
Je crée facilement des liens avec des personnes que je ne connais pas					0.76		
Je suis à l'aise dans les endroits que je ne connais pas					0.75		
En cas de besoin, je m'adapte facilement et je suis prêt à changer mes projets					0.48		
Présence d'une ligne de transports publics transfrontalière dans le territoire de la commune/quartier						0.79	
Accès à une autoroute en 5 min						0.66	
Niveau de langue du pays voisin (français ou allemand)						0.53	
J'aime planifier mes activités longtemps à l'avance							0.75
<i>KMO=.716 ; Anti-image valeur minimale >0.512 ; -50% résidus non redondants avec des valeurs absolues supérieures à 0.05 (36.0%)</i>							
<i>Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales. ; Méthode de rotation : Varimax avec normalisation Kaiser.</i>							

L'analyse factorielle réalisée a permis de dégager 7 axes dont la valeur propre est supérieure à 1 (méthode de Kaiser, avec rotation Varimax) : ceux-ci permettent d'expliquer 55.57% de la variance totale. Le tableau ci-dessus présente les différents axes issus de l'analyse factorielle. S'attarder quelque peu sur cette analyse permet d'observer les dimensions sous-jacentes de la motilité et de voir comment les variables se regroupent et s'ordonnent au-delà ou à l'intérieur du découpage entre accès, compétences et projets de motilité.

- Le premier axe (11.22% de la variance) que nous avons dénommé « métropolitain » se construit sur la possession et la maîtrise des outils technologiques, la connaissance de l'anglais, langue internationale par excellence, emblème d'une économie et d'une société mondialisée, ainsi que la possession d'un vélo. En effet, ces éléments s'apparentent, de

manière certes un peu caricaturales, à l'homme urbain moderne à la fois connecté et se déplaçant (en partie du moins) de manière durable.

- Le deuxième axe (9.19%) a trait à la centralité et l'accessibilité, puisqu'il est en lien avec l'accessibilité en transports publics, la possession d'un abonnement de transports publics et l'absence de voiture dans le ménage.
- La curiosité et l'envie d'explorer, ainsi que les connaissances locales constituent la troisième dimension (7.96% de la variance). Il s'agit plus précisément de l'envie d'explorer de nouveaux espaces en général et en particulier ceux de la région transfrontalière. Il montre que ces deux aspects, exploration et connaissances, vont de pair.
- Le quatrième axe (7.69%) renvoie aux dispositions transfrontalières, c'est-à-dire à l'ouverture des individus envers la perspective d'habiter ou de se faire soigner dans les pays voisins.
- L'axe suivant (7.42%) concerne les compétences en matière d'adaptation à de nouvelles situations, qu'il s'agisse de sentir à l'aise dans des endroits inconnus, avec des personnes que l'on ne connaît pas ou encore de s'adapter ou de changer ses projets en cas de besoin.
- Les deux derniers axes portent légèrement moins de variance (respectivement 6.83% et 5.85%). L'axe numéro six combine les variables relatives à la présence d'une ligne de transport permettant de se rendre directement (sans changement) dans l'un des pays voisins, l'accessibilité autoroutière et finalement le niveau de langue de la communauté linguistique voisine « pays voisin ». Cette combinaison de variables de natures différentes peut paraître surprenante au premier abord, mais suggère une dimension sous-jacente liée à la partie française de l'agglomération (bien desservie par l'autoroute et par le réseau de bus transfrontaliers et à la présence de nombreux frontaliers dans le territoire qui maîtrisent, du moins en partie, le suisse-allemand ou l'alsacien. En effet, il apparaît que les Français et les frontaliers sont fortement associés avec cet axe. Le dernier axe est principalement défini par une seule variable, à savoir le désir et le besoin de planifier longtemps à l'avance ces projets et activités.

Sur la base de ces axes factoriels, une classification a été réalisée (à l'aide de la méthode des nuées dynamiques, logiciel SPSS), résultant en une typologie en 5 groupes. Pour arrêter le choix sur cette méthode et ce nombre de classes, plusieurs éléments ont été pris en compte. En effet, en parallèle de l'usage des nuées dynamiques, une méthode par classification hiérarchique (CAH- méthode de Ward) a également été testée. Cette dernière permet, au contraire des nuées dynamiques, de ne pas fixer a priori le nombre de classes, le choix du nombre de classe optimal se faisant à la lecture du dendrogramme. Différents indicateurs statistiques, comme la part de la variance intra-classe par rapport à la variance totale, permettent de suggérer les meilleures alternatives, en termes de méthodes ou de choix du nombre de classe. A l'aide de cet indicateur, il apparaît tout d'abord que dans notre cas, les classifications issues de la méthode des nuées dynamiques sont plus optimales d'un point de vue statistique que celles issues de la méthode de classification hiérarchique. Ensuite, les différences entre les typologies selon cet indicateur de typologie ne permettent pas d'observer que l'une des mises en classe (entre 4 et 8) seraient moins pertinente que les autres⁵⁷³.

Si les indicateurs statistiques peuvent apporter une aide précieuse, dans le choix de la méthode ou du nombre de classes, le critère de l'interprétation reste néanmoins fondamental. La typologie, au-delà d'être basée sur une méthode statistiquement correcte, doit pouvoir apporter une plus-

⁵⁷³ De plus, pour vérifier le pouvoir prédictif de la typologie choisie en fonction des variables utilisées (à savoir les axes factoriels), une analyse discriminante a été réalisée. Il apparaît que le modèle permet de classer correctement près de 97% des observations, dans les types auxquels elles appartiennent effectivement contre environ 75% seulement par exemple pour la typologie produite par la classification hiérarchique (méthode de Ward) en 5 ou 6 groupes.

value dans la compréhension du phénomène étudiée. C'est pourquoi le choix de la typologie, s'est également grandement basé sur la possibilité d'interpréter les catégories produites, ainsi que l'apport théorique et analytique qu'une telle typologie pouvait amener à la compréhension d'un phénomène, en l'occurrence les modes de vie et la mobilité dans une agglomération transfrontalière.

A l'aide des deux méthodes de classification testées, il apparaît que deux groupes de typologies se dégagent⁵⁷⁴. L'un se voit fortement influencé par quelques variables, en l'occurrence les accès contextuels, dans l'autre, ceux-ci sont nettement moins déterminants. Ainsi, dans le premier groupe l'influence du pays de résidence est extrêmement importante, formant des groupes quasiment composés de membre d'un pays, voire uniquement de Bâlois. En effet, la différence en matière d'accès contextuels est très fortement marquée entre les trois pays, notamment à Bâle, où les accès en transports publics des habitants (notamment en transports publics) sont nettement meilleurs qu'ailleurs⁵⁷⁵. Disposer d'une typologie de la motilité, qui serait (quasi-) exclusivement basé sur le territoire de résidence (en l'occurrence le pays) n'a que peu de sens pour notre questionnement. L'apport d'une telle typologie de la motilité serait quasiment nul, puisqu'elle apporterait les mêmes réponses qu'une simple analyse par pays... C'est pourquoi, nous avons choisi le deuxième groupe de typologies, qui est moins marquées par les accès contextuels, mais davantage par les compétences et les projets des individus. En effet, comme nous l'avons mentionné ci-dessus, un des buts des réflexions sur la motilité initiés ici était d'explorer et d'intégrer mieux les compétences sociales ou socio-spatiales, ainsi que les projets de mobilité.

⁵⁷⁴ En effet, il faut noter que selon l'ordre dans lequel sont placées les observations peuvent avoir une influence sur les résultats des classifications. Ainsi, pour tester la stabilité de la typologie, le procédé a été répété plusieurs fois en changeant l'ordre des observations ; de ce procédé se dégagent deux groupes de typologie.

⁵⁷⁵ cf. chapitre « L'agglomération transfrontalière de Bâle : analyse contextuelle ».

VII. ANALYSES COMPLÉMENTAIRES

Tableau 84 : Distance à laquelle résident les membres importants des réseaux amicaux et familiaux, selon diverses variables sociodémographiques (total des personnes mentionnées)

Famille	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Bas revenus	Revenus moyens	Revenus élevés	Pas de formation post-obligatoire	Secondaire II	Tertiaire	Actif	Non-actif
1 à 5 km	27.9%	29.1%	28.0%	28.0%	32.2%	25.2%	30.9%	33.2%	25.0%	28.0%	29.3%
5 à 25 km	30.2%	24.5%	25.4%	28.8%	28.4%	24.1%	25.5%	30.8%	24.4%	27.8%	24.9%
25 à 100 km	17.1%	18.2%	20.0%	17.9%	16.8%	20.1%	21.5%	16.4%	19.4%	17.8%	19.6%
100 à 250 km	11.1%	11.3%	12.2%	13.1%	8.8%	12.7%	7.6%	10.1%	12.6%	11.0%	12.3%
250 et plus	13.7%	16.8%	14.4%	12.3%	13.8%	17.8%	14.5%	9.6%	18.6%	15.4%	13.9%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Amis											
1 à 5 km	38.1%	39.3%	45.1%	43.0%	37.5%	40.7%	49.0%	41.7%	38.1%	38.4%	44.0%
5 à 25 km	30.4%	28.8%	30.3%	29.6%	32.6%	26.8%	25.5%	33.8%	27.3%	29.9%	28.9%
25 à 100 km	13.9%	14.9%	11.0%	13.4%	12.5%	14.8%	13.3%	13.2%	14.0%	14.3%	12.3%
100 à 250 km	8.6%	8.1%	7.2%	6.4%	8.7%	8.9%	7.4%	6.1%	9.7%	8.1%	8.3%
250 et plus	9.0%	8.9%	6.4%	7.5%	8.6%	8.8%	4.8%	5.2%	10.9%	9.3%	6.5%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Tableau 85 : Régression linéaire : Fréquence des contacts avec les voisins

	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	0.80	***
25-44 ans	-0.06	-.10***
65 ans et plus	0.07	.11**
Homme	-0.02	-.04
Personne seule	-0.15	-.24***
Famille monoparentale	-0.07	-.05
En couple, sans enfant	-0.12	-.21***
Bas revenus	0.01	.01
Revenus élevés	-0.02	-.04
Pas de formation post-obligatoire	-0.03	-.03
Tertiaire	0.02	.04
Travaille dans une autre commune	-0.04	-.08
Travaille dans la commune où il habite	-0.05	-.07*
Effectifs : 1519 ; R ² =0.67, Sig.=.000		

Figure 76 : 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

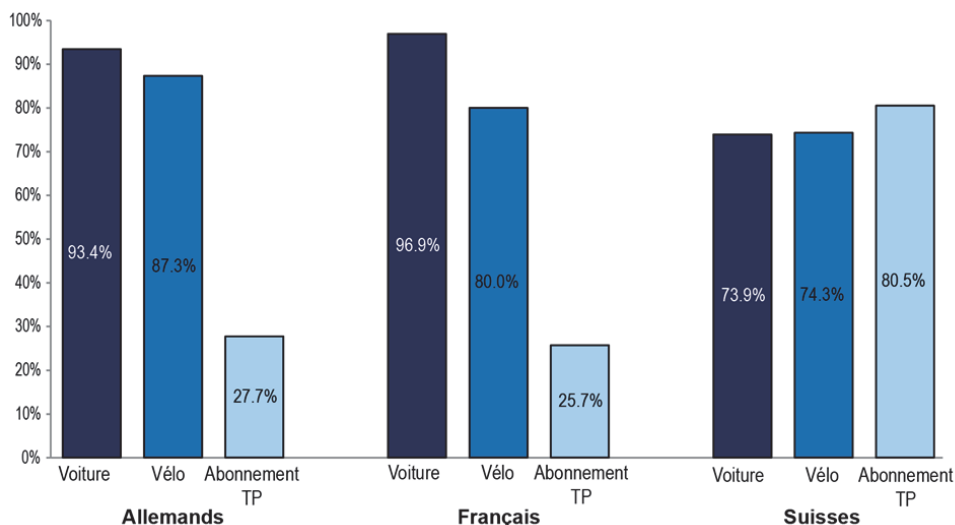


Tableau 86 : Part des personnes disposant d'abonnements de transports publics, selon le type d'abonnement, en Suisse, en France et en Allemagne

	Abonnements en Suisse		Abonnements en France		Abonnements en Allemagne
Demi-Tarif	55.7%	Abonnements SNCF (Abo. Forfait, Abo. de travail), Autocar CG68, Distribus	10.6%	Disposition de Bahncard 25, Bahncard 50 (Deutsche Bahn)	13.5%
U-Abo	36.2%	Abonnements suisses : U-Abo, Abo. Général, Demi-Tarif (Halbtax), Abonnement de parcours, etc.	7.8%	Disposition de RegioCardPlus (light)	5.8%
Abonnement Général	9.9%	Carte jeune/senior, Abonnement fréquence (SNCF) (FR)	4.5%	Disposition Abonnements suisses : U-Abo, Abo. Général, Demi-Tarif (Halbtax), Abonnement de parcours (Streckenabo), etc. (DE)	5.7%
« Autres » abonnements suisses	1.6%	Abonnement transfrontalier : Distripass, Alsaplus+TNW, RegioCardPlus (FR)	3.9%	Jobcard/RegioCard (RVL)	4.3%
Abonnements allemands (DB Wochen-, Monatskarte; JobCard, RegioCard, RegioCardPlus, etc.)	1.6%	Autres abonnements français (FR)	3.2%	Autres abonnements allemands	0.5%
Abonnements français (Distripass, Alsaplus, etc.)	0.4%	Abonnements allemands : DB Wochen.-Monatskarte, RVL, etc. (FR)	0.8%	Deutsche Bahn Wochen-, Monatskarte	0.3%
Abonnement de parcours (CH)	0.2%			Abonnements français (Distripass, Alsaplus, etc.) (FR)	0%

Tableau 87 : Régression linéaire : Fréquence de l'utilisation de la voiture passager

	B	Bêta (Coefficients standardisés)
(Constante)	0.12	***
25-44 ans	0.06	0.16***
65 ans et plus	0.01	0.01
Homme	-0.06	-0.17***
Personne seule	-0.07	-0.15***
Famille monoparentale	-0.07	-0.07**
En couple, sans enfant	0.01	0.02
Bas revenus	0.01	0.01
Revenus élevés	0.01	0.02
Pas de formation post-obligatoire	0.01	0.01
Formation de niveau tertiaire	0.02	0.04
Actif	-0.02	-0.06
Dispose d'au moins une voiture dans son ménage	0.06	0.12***
Effectifs : 1552, R ² =.085 ; Sig.=.000		

Figure 77 : Localisation des loisirs à l'échelle transfrontalière, selon la région de domicile, dans les enquêtes de mobilité classiques (EMD-MRMT)

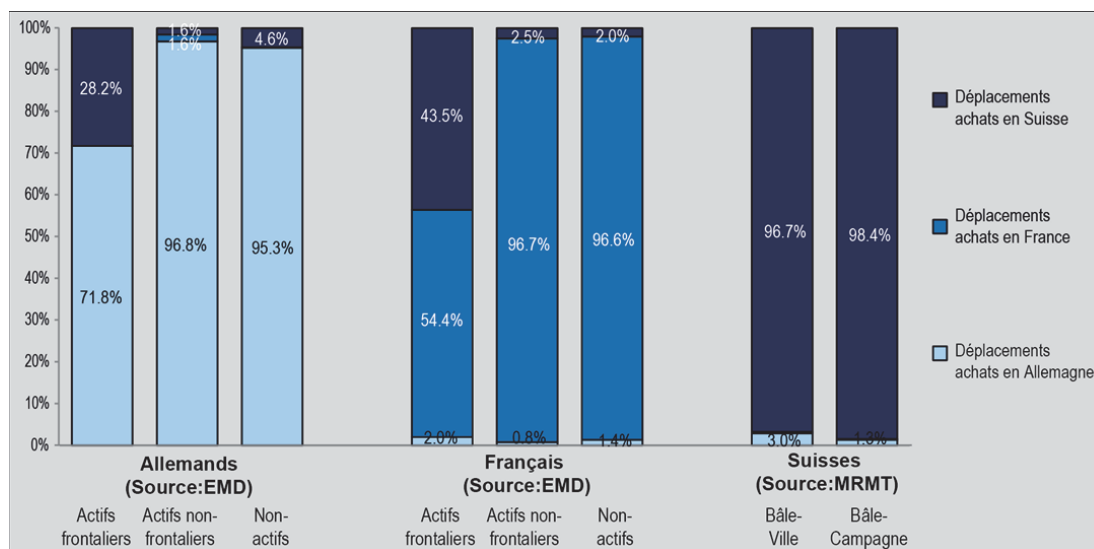


Tableau 88 : Agrégation en trois catégories de l'intensité des pratiques d'achats et de loisirs à l'échelle transfrontalière

		Intensité des pratiques d'achats à l'échelle transfrontalière				
		Aucune pratique	Pratique faible	Pratique moyenne	Pratique élevée	Total
Intensité des pratiques de loisirs à l'échelle transfrontalière	Aucune pratique	5.1%	2.2%	1.2%	0.6%	9.2%
	Pratique faible	10.1%	30.7%	10.3%	2.0%	53.1%
	Pratique moyenne	1.6%	12.8%	10.0%	3.9%	28.3%
	Pratique élevée	0.4%	3.6%	2.1%	3.2%	9.4%
Total		17.3%	49.3%	23.6%	9.7%	100.0%

Yann Dubois

Laboratoire de sociologie urbaine
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

EPFL-ENAC-IA-LASUR
BP 2141, Station 16
CH-1015 Lausanne
yann.dubois@epfl.ch
+41 21 693 62 39

08.02.1987
Nationalité : Suisse



LASUR

Laboratoire de
sociologie urbaine

Formation

- 2013-2017 **Ecole doctorale** : Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne
Programme : Architecture et Sciences de la ville
Thèse de doctorat : *Les frontières au quotidien ? Modes de vie dans l'agglomération trinationale de Bâle*
- 2009-2011 **Master en Lettres et Sciences Humaines** : Université de Neuchâtel
Mention : Très bien
Pilier 1 : Sciences humaines et sociales : orientation **Géographie**.
Pilier 2 : Sciences du langage et de la communication : orientation **Linguistique allemande**
Mémoire de Master en géographie : « *Vivre la frontière : Pratiques spatiales transfrontalières dans l'espace La Chaux-de-Fonds-Le Locle-Morteau-Villers-le-Lac* »
- 2006-2009 **Bachelor en Lettres et Sciences Humaines** : Université de Neuchâtel
Mention : Bien
Branches : **Géographie et Langue et Littérature allemandes**
2 semestres à la Freie Universität Berlin (Erasmus)
- 2002-2005 **Maturité gymnasiale** : Lycée Blaise-Cendrars, La Chaux-de-Fonds
Option spécifique : Economie et droit ; Option complémentaire : Géographie
-

Expériences professionnelles

- 2012-2017 **Collaborateur scientifique** au Laboratoire de Sociologie Urbaine, EPFL, Lausanne
Domaines d'expertise :
Comportements de mobilité, Mobilité transfrontalière, Relations transfrontalières, Observation territoriale, Développement territorial et urbain
Recherches et mandats principaux :
Modes de vie face à la frontière : le cas de l'agglomération trinationale de Bâle. Thèse de doctorat. Financement : Fonds national suisse de la recherche (2013-2017)
Modes de vie, logiques de choix modal et pratiques de mobilité à Strasbourg et dans le Bas-Rhin. Mandat : ADEUS (2014-2015)
L'observation territoriale du Grand Genève – Bilan et perspectives. En collaboration avec la Communauté d'Etudes pour l'Aménagement du Territoire (CEAT). Mandat : Grand Genève (2013)
Mobilités réversibles de longue distance en Europe (Job Mobilities and Family Lives, 2^{ème} volet) (2012-2014). Financement : Forum Vies Mobiles – SNCF

Autres tâches :

Organisation de cours et colloques

Encadrement des étudiants

Interventions ponctuelles dans des enseignements

2007-2011

Enseignement : Remplacement de 4 mois à 50% au Lycée Blaise-Cendrars (La Chaux-de-Fonds) et divers **remplacements de courte durée** à l'école primaire

Compétences :

Langues

Français : Langue maternelle ; **Allemand** : Très bonnes connaissances (niveau C1 : oral et écrit) ; **Anglais** : Bonnes connaissances (niveau C1 : oral et écrit), **Italien** : Connaissances de base (niveau A2 : oral et écrit).

Informatique

Office (Word, Excel, Power Point) : Très bonnes connaissances ; **SPSS** : Très bonnes connaissances ; **ArcGIS** : Bonnes connaissances ; **Adobe Creative Suite (Illustrator, Photoshop, InDesign)** : Bonnes connaissances

Expériences diverses

2002-2017

Membre actif de plusieurs associations et travail bénévole dans différentes manifestations sportives et culturelles

2004-2005

Comité du Parlement des Jeunes de La Chaux-de-Fonds

Liste des publications

Articles

Dubois Y. Cross-Border Life in Europe: Daily Mobility in the Trinational Metropolis of Basel. Cuadernos Europeos de Deusto, Issue n° 56, Governing mobility in Europe: interdisciplinary perspectives, p. 133-160, 2017.

Ravalet E., S. Vincent-Geslin et Y. Dubois, Job-related 'high mobility' in times of economic crisis: Analysis from four European countries, Journal of Urban Affairs, 2016.

Dubois Y., E. Ravalet et V. Kaufmann. Quels potentiels des personnes face à la grande mobilité ? Reflexions exploratoires autour de la notion de motilité », in Recherche, Transport et Sécurité, 2015 01, 101-128, 2015.

Vincent S., Ravalet E., Kaufmann V., Viry G. and Y. Dubois. Berufsbedingte Hochmobilität: Einige Erkenntnisse, in Verkehrszeichen, num. 1, 2015.

Ravalet E., Dubois Y. et V. Kaufmann. Grandes mobilités et accès à l'emploi, in Reflets et perspectives de la vie économique, vol. LIII, num. 3, p. 57-76, 2014.

Dubois Y. et P. Rérat. Vivre la frontière : les pratiques spatiales transfrontalières dans l'Arc jurassien franco-suisse, in Belgeo, num. 1-2, 2012.

Ouvrages et chapitres d'ouvrage

Dubois Y et Kaufmann V. Les échelles de la vie quotidienne dans l'agglomération transfrontalière de Bâle : une analyse à travers le potentiel de mobilité, In : Considère S. et Perrin T., Frontières et représentations sociales : questions et perspectives méthodologiques, Louvain-la-Neuve, Harmattan-Academia, 2017 (à paraître).

Ravalet E., Vincent S., Kaufmann V., Viry G. et Y. Dubois. Grandes mobilités liées au travail, perspective européenne. Edition Economica, Paris, 2015.

Dubois Y. and Ravalet E. La motilité à travers les espaces, in Motilité et mobilité : Mode d'emploi, p. 77-101, Alphil, Neuchâtel, 2015.

Kaufmann V., Ravalet E. et Y. Dubois. Conclusion, in Motilité et mobilité : Mode d'emploi, p. 235-241, Alphil, Neuchâtel, 2015.

Kaufmann V., Viry G., Vincent S., Ravalet E. and Y. Dubois. Conclusions, in High mobility in Europe, p. 209-218, 2015.

Dubois Y., Ravalet E., Vincent-Geslin S. and V. Kaufmann. Motility and High Mobility, in High Mobility in Europe, p. 101-128, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2015.

Ravalet E. and Y. Dubois. Territories of high mobility: micro and macro analysis, in High mobility in Europe, p. 129-152, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2015.

Rapports de recherche

Dubois, Y., Kaufmann, V. Munafò, S. et L. Tabbone, Modes de vie, logiques de choix modal et pratiques de mobilité à Strasbourg et dans le Bas-Rhin, ADEUS, 2015.

Ravalet E., S. Vincent-Geslin, V. Kaufmann, G. Viry et Y. Dubois, Les grands mobiles, potentialités et vécus, Forum Vies mobiles, 2014.

Munafò, S., Dubois, Y., Kaufmann, V. et P.-E. Dessemontet. La mobilité des Genevois et des Vaudois, 2014.

Faure, P., Dubois, Y., Thévoz et M. Schuler, M. L'observation territoriale du Grand Genève - Bilan et perspectives, 2013.

Ravalet, E. et Y. Dubois. L'accès au Paléo Festival 2012, Premiers résultats d'une enquête web, 2012.

Communications

Dubois Y., Pour une meilleure connaissance des régions transfrontalières, Colloque de la Conférence Transjurassienne, novembre 2016, La Chaux-de-Fonds.

Dubois Y., Des modes de vie transfrontaliers? Travail frontalier et vie quotidienne dans l'agglomération trinationale de Bâle, Swiss Mobility Conference, octobre 2016, Lausanne.

Dubois Y. and Kaufmann V. Is motility a useful concept to analyze mobility in a cross-border city?, 38. Congress of the German Sociological Association, Bamberg 26-29 Septembre 2016.

Dubois Y. et V. Kaufmann. Les échelles de la vie quotidienne dans l'agglomération transfrontalière de Bâle : une analyse à travers le potentiel de mobilité, ASRDLF – Gatineau (Canada), 7-9 juillet 2016.

Dubois Y. Du concept à l'indicateur : Apport des méthodes mixtes dans l'analyse des modes de vie dans l'agglomération transfrontalière de Bâle. 1ère rencontres de l'EDAR : méthodologie et processus de recherche, EPFL, Lausanne, 17-18 mai 2016.

Ravalet E., Vincent-Geslin, S., Dubois, Y., Viry, G. et V. Kaufmann, Inégalités face à la grande mobilité, pour un droit à l'immobilité ?, ACSALF, Ottawa, novembre 2014.

Viry G., Kaufmann, V., Ravalet E., Vincent-Geslin, S., Dubois, Y., Social and gender inequalities in high mobility practices. Evidence from a longitudinal study in four European countries, Royal Geographic Society Annual Conference, London, septembre 2014.

Ravalet E., Vincent-Geslin, S., Dubois, Y., La grande mobilité pour motif professionnel face au chômage. Déterminants individuels et contextuels, ASRDLF, Marne-la-Vallée, juillet 2014.

Ravalet E., Vincent-Geslin, S., Dubois, Y., High mobility... to have a job ?, STRC, Monte Verita, mai 2014.

Ravalet E., Vincent-Geslin, S., Viry, G. V. Kaufmann, V., Dubois, Y., et S. Munafò, Inequalities related to high mobility : to be able ? To want ? To do ? Teachings from a longitudinal study in France, Germany, Spain and Switzerland, World Conference of Transport Research, Rio de Janeiro, juillet 2013.

Contributions diverses

Dubois, Y. Recension : Les sens du mouvement - de S. Allemand, F. Ascher et J. Lévy, 2013, <http://fr.forumviesmobiles.org/>

Dubois, Y. Recension : La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée - de Marc Wiel, 2012, <http://fr.forumviesmobiles.org/>

Dubois, Y. Recension : Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner - de Vincent Kaufmann, 2012, <http://fr.forumviesmobiles.org/>

