

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



GÉO-REGARDS

REVUE NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE

MOBILITÉS ET DÉVELOPPEMENT TRANSFRONTALIER

GÉO-REGARDS

REVUE NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE

MOBILITÉS ET DÉVELOPPEMENT TRANSFRONTALIER

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

N° 4, 2011

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

ÉDITIONS ALPHIL-PRESSES UNIVERSITAIRES SUISSES

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

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

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

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

N° 4, 2011

ISSN 1662-8527

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

ÉDITORIAL

MOBILITÉS ET DÉVELOPPEMENT TRANSFRONTALIER

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mobilité quotidienne transfrontalière

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

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

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

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

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

Gestion des flux transfrontaliers

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

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

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

Mobilité résidentielle transfrontalière

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

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

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

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

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

Renforcement ou création d'une frontière

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

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

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

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

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

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

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

BIBLIOGRAPHIE

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

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

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

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

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

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

RÉSUMÉ

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

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

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

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

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

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

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

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

AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE ET INTÉGRATION TERRITORIALE

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

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

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

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

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

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

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

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

D. Landkreis Ortenau (Offenburg)

E. Communauté urbaine de Strasbourg (CUS)

F. Regionalverband Saarbrücken

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

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

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

Carte 1. Localisation des trois Eurodistricts étudiés.



FRONTIÈRE ET MORPHOLOGIE DES RÉSEAUX

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

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

Strasbourg-Kehl

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

Sarrebruck/Forbach/Sarreguemines

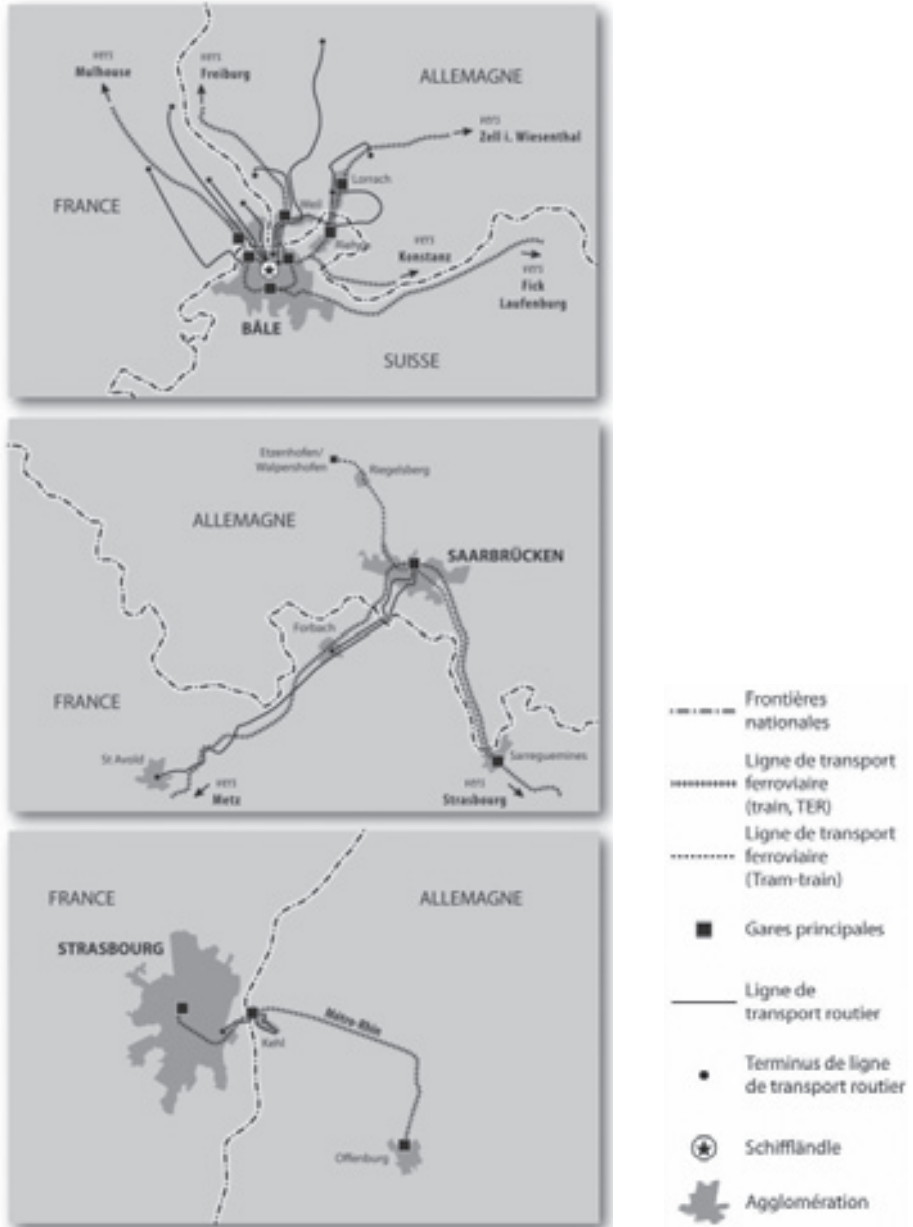
Le système urbain s'articule ici entre un pôle majeur (Sarrebuck) et deux centres secondaires côté français, Forbach et Sarreguemines. Deux services de bus assurent les liaisons transfrontalières entre Sarrebuck et Forbach. La ligne 30 dessert de manière cadencée à l'heure les deux centres urbains. Aux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

Agglomération trinationale de Bâle

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

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

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



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

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

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

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

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

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

La rupture frontalière

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

La gestion unilatérale

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

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

La couverture financière partagée

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

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

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

Réciprocité des prestations

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

Une gestion unifiée par un prestataire transnational

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

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

LES MOMENTS DU TRANSPORT URBAIN TRANSFRONTALIER

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

JUSQU'À OÙ METTRE EN COMMUN LES TRANSPORTS URBAINS ?

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

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

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

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

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

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

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

CONCLUSION

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

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

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

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

BIBLIOGRAPHIE

- ANDERSON MALCOLM, 1997 : *Frontiers. Territory and State formation in the modern world*, Cambridge: Polity Press.
- BEAUCIRE FRANCIS, 1996 : *Les transports publics et la ville*, Paris: Milan.
- BEAUCIRE FRANCIS, LEBRETON JOËL, 2000 : *Transports publics et gouvernance urbaine*, Paris: Milan.
- BEYER ANTOINE, « L'enjeu transfrontalier de l'extension des réseaux de tramway urbain à Strasbourg et à Bâle », in HAMMAN PHILIPPE (dir.), *Le tramway dans la ville. Le projet négocié à l'aune des déplacements*, Rennes: PUR, 253-267.
- BEYER ANTOINE, « Innovation technique et savoirs organisationnels dans les transports publics. La diffusion de modèles entre les villes du Rhin Supérieur », Colloque « L'espace rhénan, pôle de savoirs, 12-14 juin 2008, Strasbourg-Mulhouse, GIS « Mondes germaniques ».
- BIEBER ALAIN, MASSOT MARIE-HÉLÈNE, OFFNER JEAN-MARC, 1993 : « Prospective de la mobilité quotidienne », in BONNAFOUS MARC et al. *Circuler demain*, Paris: Datar/Éditions de l'aube, 191 p.
- BRUNET ROGER, 1997 : *Territoires de France et d'Europe. Raisons de géographes*, Paris: Belin.
- DENERT OLIVIER, DUBOIS ÉMILIE, 2006 : « État des lieux des transports routiers et ferroviaires en 2005 », in MISSION OPÉRATIONNELLE TRANSFRONTALIÈRE *Actes du séminaire de Lille du 27 janvier 2006*, 17-41.
- DIAZ OLVERA LOURDES et al., 1995 : *Les effets frontière : évidences empiriques, impasses théoriques*, Lyon: LET, Études et recherches 3, 104.
- ESPON 1.4.3, 2007 : *Study on Urban Functions*, Bruxelles: European Commission, www.mdrl.ro/espon_cd2/Project_Reports/Preparatory_studies_and_scientific_support_projects/1.4.3_final_report.pdf 14 juin 2011
- ESPON-METROBORDER, 2010 : [http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/Targeted Analyses/METROBORDER/METROBORDER_-_Final_Report_-_29_DEC_2010](http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/Targeted_Analyses/METROBORDER/METROBORDER_-_Final_Report_-_29_DEC_2010)
- FOUCHER MICHEL, 2000 : *La République européenne*, Paris: Belin.
- HERZOG LAWRENCE, 1990 : *Where North meets South. Cities, space and politics on the US-Mexico Border*, Austin: Center for Mexican American studies, University of Texas.
- JOUVE BERNARD, 1996 : « L'agglomération franco-genevoise : entre crise de voisinage et reconfiguration territoriale », *L'espace géographique* 1, 63-76

JOUBE BERNARD, 1994 : « Planification territoriale et frontière internationale : le cas franco-genevoise », *Geographica Helvetica* 4, 150-156.

JOUBE BERNARD, 1994 : *Urbanisme et frontières : le cas franco-genevois*, Paris : L'Harmattan.

JOYE DOMINIQUE, LERESCHE JEAN-PHILIPPE, 1997 : « Gouvernance et nouveaux territoires d'action publique », in SAEZ GUY et al., *Gouvernance métropolitaine et transfrontalière*, Paris : L'Harmattan, 283-299.

MISSION OPÉRATIONNELLE TRANSFRONTALIÈRE, 2002 : *Les transports transfrontaliers dans les agglomérations transfrontalières*, Paris : ministère de l'Équipement.

NEWMAN DAVID, 2006 : « The lines that continue to separate us: borders in our "borderless" world », *Progress in Human geography* 30 (2), 143-161.

NIJKAMP PETER, RIETVELD PIET, SALOMON ILAN, 1990 : « Barriers in spatial interactions and communications. A conceptual exploration », *The annals of Regional Science*, 24, 237-252.

OFFNER JEAN-MARC, LEFÈVRE CHRISTIAN, 1990 : *Les transports urbains en question : usages, décisions, territoires*, Paris : Celse.

OLIVI BINO, 1998 : *L'Europe difficile*, Paris : Folio, histoire.

RADAELLI CLAUDIO, 2005 : « The Europeanization of public Policy », in FEATHERSTONE KEVIN et RADAELLI CLAUDIO, *The politics of Europeanization*, Oxford: Oxford University Press, 27-56.

RAFFESTIN CLAUDE, 1980 : *Pour une géographie du pouvoir*, Paris : Litec.

REITEL BERNARD, 2008 : « L'agglomération transfrontalière, un objet géographique produit de relations singulières entre continu et discontinu », in ALEXANDRE FRÉDÉRIC et GÉNIN ALAIN (dir.), *Continu et discontinu dans l'espace géographique*, Tours : Presses universitaires François Rabelais, 311-326.

REITEL BERNARD, 2007 : « Les agglomérations transfrontalières, des systèmes urbains en voie d'intégration? Les espaces urbains de la "frontière" du territoire français », *Geographica Helvetica* (1), 5-15.

REITEL BERNARD, 2010 : *Villes et frontières. Un jeu de construction de territoires. Bâle, Berlin, Strasbourg*, Paris : Habilitation à diriger des recherches, Université Paris Ouest-Nanterre-La Défense.

SCHARPF FRITZ, 2000 : *Gouverner l'Europe*, Paris : Presses de Sciences Po.

SCHWOK RENÉ, 2006 : *La Suisse et l'Union européenne. L'adhésion impossible?*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

SOHN CHRISTOPHE, REITEL BERNARD, WALTHER OLIVIER, 2009 : « Metropolitan cross-border integration in Europe: Evidence from Luxembourg, Basel and Geneva », *Environment and Planning C* 27, 922-939.

SOHN CHRISTOPHE, WALTHER OLIVIER, 2009 : « Métropolisation et intégration transfrontalière: le paradoxe luxembourgeois », *Espaces et Société* 138, 51-67.

VANDERMOTTEN CHRISTIAN, 2010 : « Les aires urbaines transfrontalières en Europe », *Mosella* 32 (1-4), 37-47.

WASTL-WALTER DORIS, KOFLER ANDREA, 2000 : « European Integration and border-related institutions: a practical guide », *Journal of Borderlands studies* 15 (1), 5-106.

WIEL MARC, 1999 : *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Bruxelles : Mardaga.

Saarbrücken

RÉGION LORRAINE, 2006 : *Projet métropolitain Saarbrücken – Moselle Est. Contribution au Contrat de Projets État-Région 2007-2013*, Metz.

PTV, 2010 : *ÖPNV in der Metropole Saarbrücken-Moselle Est. Analyse des heutigen Verkehrsangebotes und der Verkehrsnachfrage*, Saarmoselle, Karlsruhe : 84 p.

PETER ALFRED et al., 2010 : *Le SCOT de Rosselle*, document de planification.

Strasbourg

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

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

Bâle

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

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

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

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

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

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

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

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

ÖFFENTLICHE VERKEHRSNETZE UND GRENZÜBERSCHREITENDE INTEGRATIONSPROZESSE SAARBRÜCKEN, STRASSBURG UND BASEL

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

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

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

Patrick Rérat, Doris Wastl-Walter	
Éditorial : Mobilités et développement transfrontalier	5
Rachid Belkacem, Isabelle Pigeron-Piroth	
Travail frontalier et développement transfrontalier au sein de la Grande Région Saar-Lor-Lux.....	13
Philippe Hamman	
La prise en charge collective des relations de travail transfrontalières : représenter un espace nouveau.....	29
Hervé Munz	
Les (im) mobiles frontières du patrimoine horloger dans l'Arc jurassien	43
Tamás T. Sikos	
Komárom et Komárno : ville divisée – commerce de détail transfrontalier	59
Antoine Beyer, Bernard Reitel	
La gouvernance des transports publics comme mesure de l'intégration transfrontalière en Europe de l'Ouest. L'exemple des trois Eurodistricts de Sarrebruck, Strasbourg et Bâle.....	77
Aurelio Vigani	
Transports, frontière et développement territorial de la Regio Insubrica	95
Rafael Costa, Thierry Eggerickx	
Diversité démographique et profils migratoires des espaces frontaliers belges	113
Samuel Carpentier, Claude Gengler, Philippe Gerber	
La mobilité résidentielle transfrontalière entre le Luxembourg et ses régions voisines : un panorama.....	135
Patrick Rérat, Alexandre Moine, Kevin Gertsch, Philippe Signoret	
La mobilité résidentielle transfrontalière dans l'Arc jurassien franco-suisse	153
Ágnes Erőss, Béla Filep, Patrik Tátrai, Monika Mária Váradi, Doris Wastl-Walter	
Stratégie éducative ou stratégie migratoire ? Les étudiants de Voïvodine en Hongrie	169
Koffi Nutefé Tsigbe	
Frontières et mobilité transfrontalière au Togo sous domination coloniale (1884-1960)	187
Marta Byrska-Szklarczyk	
La frontière de la violence. Les « fourmis » du poste frontière de Medyka comme société expérimentant la frontière.....	201
Patrick Rérat	
Recension	217