

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 capitalistique venant d'Europe de l'Ouest, etc.). La très forte concurrence commerciale et la perméabilité des frontières permettent aux consommateurs de déployer des stratégies et des pratiques d'achat tenant compte du cours entre le forint et la couronne (puis l'euro), et des différentiels de prix et de salaires.

Gestion des flux transfrontaliers

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

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

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

Mobilité résidentielle transfrontalière

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

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

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

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

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

Renforcement ou création d'une frontière

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

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

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

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

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

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

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

BIBLIOGRAPHIE

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

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

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

TRANSPORTS, FRONTIÈRE ET DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL DE LA REGIO INSUBRICA

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

RÉSUMÉ

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

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

INTRODUCTION

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

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

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

GLOBALISATION, MÉTROPOLISATION ET NOUVEAUX DÉCALAGES TERRITORIAUX

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

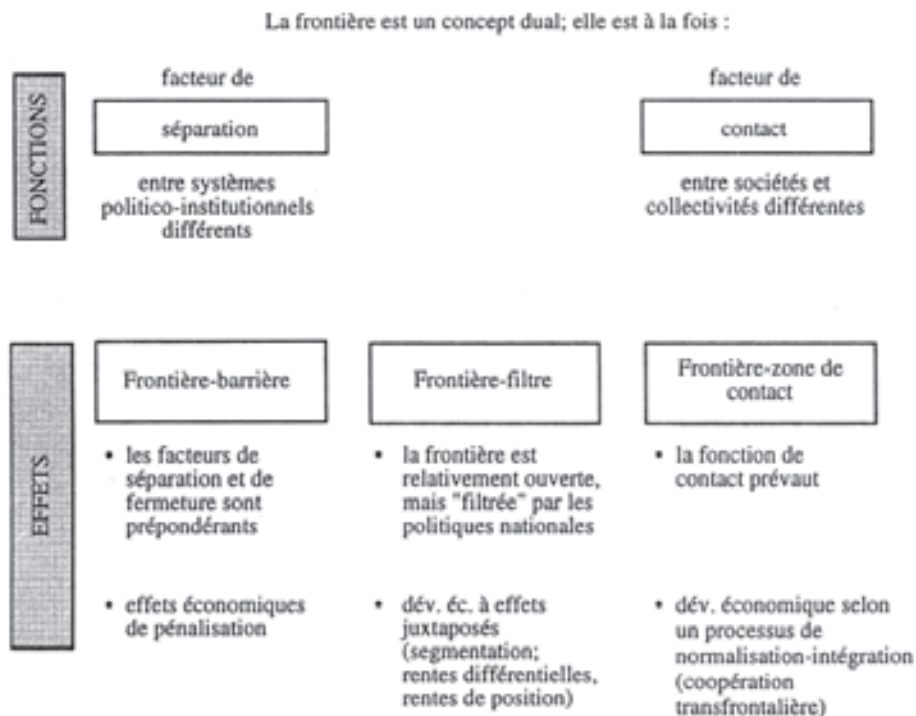
Actuellement la RI compte plus de 2,5 millions d'habitants et, par le biais du CTRI, sont coordonnées des initiatives découlant d'environ soixante membres entre provinces, communes, associations de droit privé, personnes juridiques et physiques, etc.

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

LA REDÉFINITION FONCTIONNELLE DE LA FRONTIÈRE ENTRE TESSIN ET LOMBARDIE

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

Figure 1. Fonctions et effets de la frontière



Source: Ratti, 1995, p. 65.

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

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

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

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

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

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

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

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

l'amélioration de la voirie de la zone de frontière ;

le développement et l'amélioration des réseaux de transport en commun ;

les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA), leur intégration dans le territoire et leur raccordement au réseau ferroviaire italien (FISCHER et TORRICELLI, 1999, p. 15).

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

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

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

DYNAMIQUES RÉCENTES DANS LA ZONE TRANSFRONTALIÈRE TESSIN-LOMBARDIE

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

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

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

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

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

DIFFÉRENCES MAJEURES DANS LE FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME URBAIN TESSINOIS ET LOMBARD

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

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

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

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

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

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

UNE MÉTROPOLE EN DEVENIR

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

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

(1) Taille démographique

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

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

(2) Infrastructures de transport : le projet FMV

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

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

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

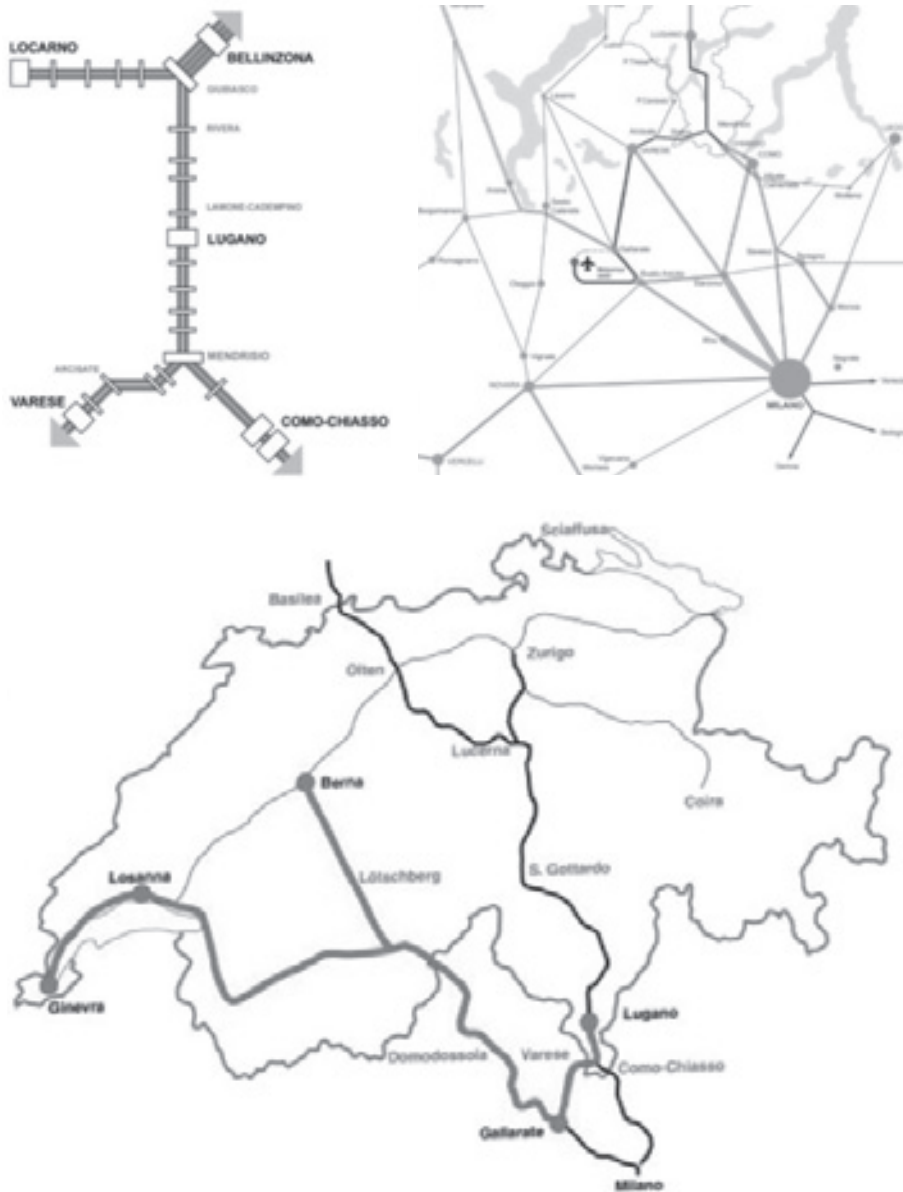
Développer un réseau ferroviaire régional transfrontalier performant permettant un report modal d'une partie des usagers (les pendulaires en particulier) de la route vers le rail.

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

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

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

Figure 2. Objectifs du projet FMV

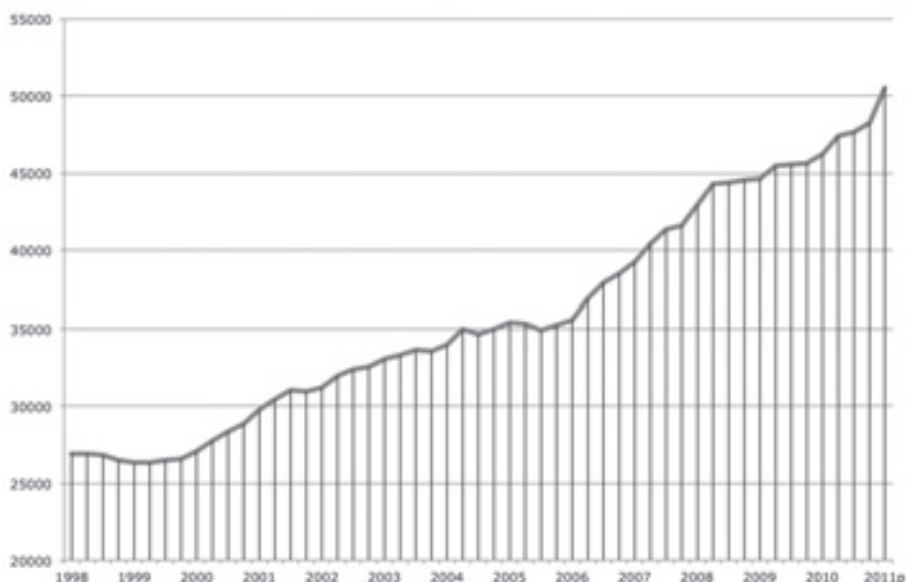


Source : CFF

(3) Interdépendance fonctionnelle

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

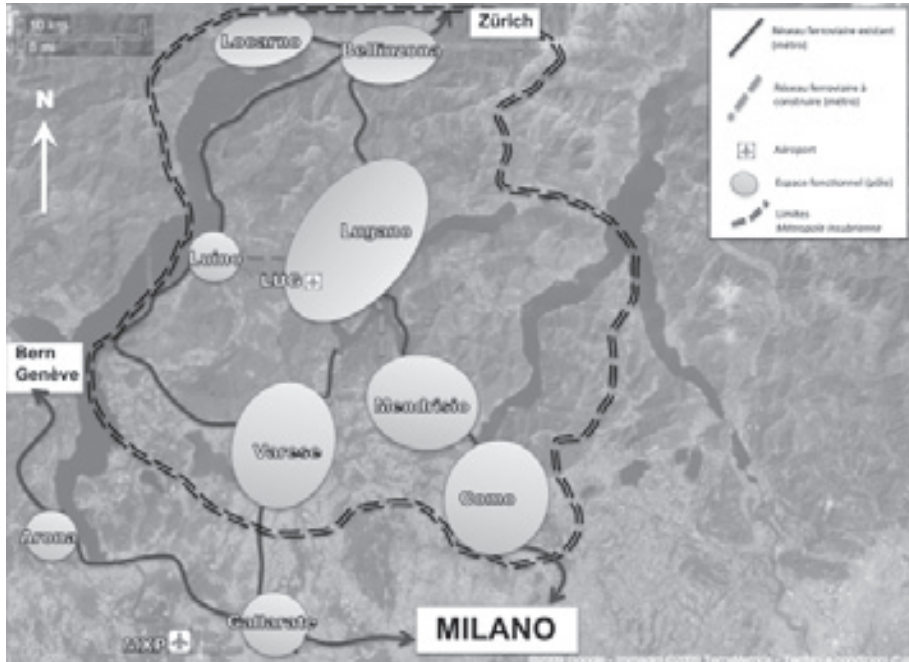
La croissance du trafic motorisé a été très forte au cours des trente dernières années. Entre 1980 et 2000, le trafic autoroutier a augmenté de +136 % au tunnel du Gothard (de 7 902 à 18 681 véhicules/jour) et de +186 % au nord de Lugano (de 14 798 à 41 800 véhicules/jour) (GIACOMAZZI et AMBROSINI 2009,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

EN GUISE DE CONCLUSION

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

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

Figure 4. La Métropole insubrienne



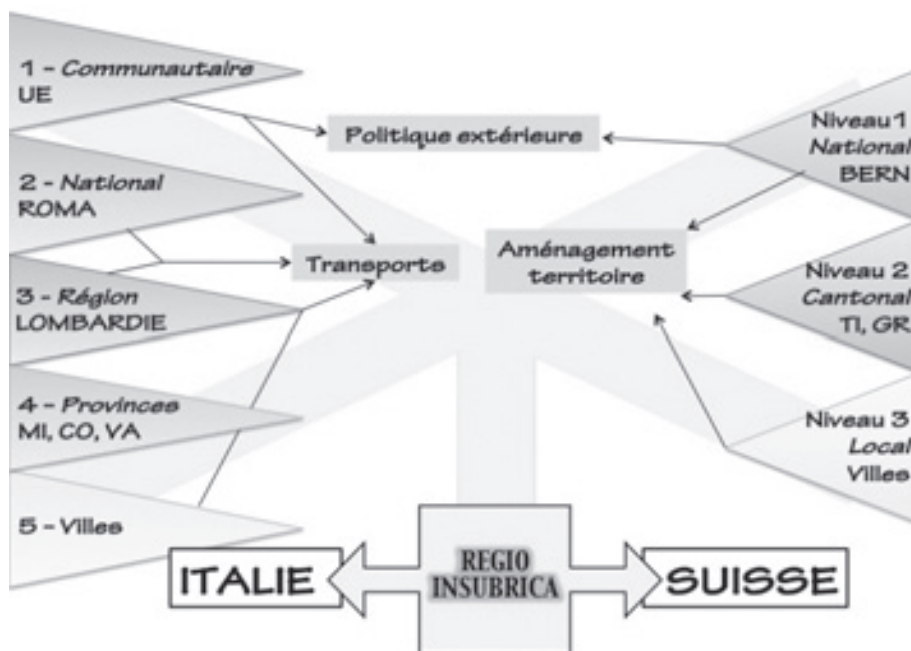
Les principaux obstacles à surmonter sont essentiellement de nature juridique et institutionnelle.

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

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

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

Figure 5. Décalage des niveaux institutionnels entre Suisse et Italie



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

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

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

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

BIBLIOGRAPHIE

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

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

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

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

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

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

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

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

TRANSPORT, BORDER AND SPATIAL DEVELOPMENT IN REGIO INSUBRICA

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

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

TRANSPORT, GRENZE UND RAUMENTWICKLUNG IN DER REGIO INSUBRICA

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

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

| | |
|--|-----|
| 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 |