

Weil
(Allemagne)Bâle
(Suisse)Huningue
(France)

Vivre dans une Eurorégion

La « Passerelle
des trois pays ».

L'exemple de la région méridionale du Haut Rhin

Nombre d'habitants vivent près d'une frontière internationale. En Europe, surtout pour les pays qui font partie de l'espace de libre circulation Schengen, les frontières sont un très faible handicap à la mobilité d'autant que les bureaux de douaniers ont été supprimés. Comment un espace frontalier peut-il se vivre ? L'exemple de la région méridionale du Haut Rhin¹, aujourd'hui appelée TriRhena, est considéré comme un modèle d'une « Euregio » transfrontalière avec plus d'un demi-siècle de coopération.

Dans cet espace frontalier comprenant le coin sud-ouest du Land allemand de Bade-Wurtemberg, le sud de l'Alsace et le nord-ouest de la Suisse, l'une des premières réalités et, en même temps, le symbole de l'existence même d'une région transfrontière, est l'aéroport international Bâle-Mulhouse-Fribourg. Il porte donc le nom des trois villes principales suisse, française et allemande des trois territoires frontaliers. Bien que souvent abrégé en France sous l'intitulé Bâle-Mulhouse, le nom commercial de cet aéroport est, depuis 1987, EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg.

► Le seul aéroport à statut binational d'Europe

Cet aéroport, né en 1949 d'un besoin commun, a été construit à 5 km de Bâle et 30 km de Mulhouse, en territoire français avec des capitaux suisses. Doté d'une piste de 3 900 mètres, il peut accueillir de très gros porteurs de fret (comme l'Antonov 225) ou de passagers (comme l'A380). C'est le seul aéroport d'Europe à statut binational, français et suisse, les Allemands y étant associés depuis 1985, mais sans changement dans l'organigramme de fonctionnement. Il est relié à Bâle par une route directe et par autoroute à Mulhouse et Fribourg-en-Brisgau. L'aéroport est divisé en deux zones surveillées respectivement par les polices suisse et française, la gendarmerie française, les douaniers suisses et français. Le contrôle aérien est sous responsabilité française. Les salaires des 6 200 personnes y travaillant sont versés en Francs suisses par les entreprises de droit suisse, soit un tiers, et en euros pour les entreprises de droit français. L'EuroAirport, desservi par 25 compagnies aériennes, a compté 6,5 millions de passagers en 2014.

1. L'absence de tiré entre Haut et Rhin signifie qu'il faut entendre ici le haut du fleuve, non le département français.

par Françoise
Dieterich

Professeur CPGE
au lycée Montaigne
de Mulhouse,
Animatrice des cafés
de géographie
de Mulhouse.

Bien que 90 % du trafic passagers relève du droit suisse et que 80 % du chiffre d'affaires soit réalisé en francs suisses, depuis 2014, le ministère des Finances français souhaitait revoir le rattachement fiscal des entreprises de la plateforme aéroportuaire, lesquelles ont répliqué en menaçant de se délocaliser. En avril 2015, après une visite du Président François Hollande en Suisse, un accord est intervenu entre les deux gouvernements ne prévoyant que quelques ajustements mineurs. Outre l'aéroport, la réalité d'une région transfrontalière est attestée par l'importance des frontaliers.

► Les frontaliers : l'eldorado du plein emploi bâlois

Les cantons suisses de Bâle-Ville et Bâle-Campagne se caractérisent par une dynamique économique créatrice d'emplois face à une population active suisse insuffisante. En conséquence, de nombreux Français habitant dans le Haut-Rhin y trouvent l'opportunité d'une embauche.

Ceux que l'Office fédéral suisse désigne *Grenzgänger*, soit passeurs de frontière, se comptent, pour les Français² à environ 30 000 dans le canton de Bâle-Ville et 17 000 dans celui de Bâle-Campagne. Ces Français travaillent dans les commerces, les services ou l'industrie bâloise. Tous perçoivent un salaire suisse d'autant plus élevé qu'il est basé sur une moyenne de 42 heures de travail par semaine, de quatre semaines de congés par an³ et que le cours du franc suisse n'a cessé d'augmenter. D'autres Français bénéficient des offres d'emploi du Bade-Wurtemberg.

► Les différentiels de foncier, des stimulants de la mobilité frontalière

Le prix du logement étant fort élevé à Bâle et les textes suisses n'offrant guère d'encouragement particulier aux frontaliers français qui voudraient résider en Suisse, ils ont leur domicile en France. En outre, des cadres suisses ou étrangers – car Bâle recrute dans le monde entier – cherchent à s'installer en France vu le moindre prix de l'immobilier⁴. Cette arrivée d'actifs travaillant en Suisse est appréciée par les bailleurs qui peuvent majorer leurs loyers. Aussi, l'unité urbaine de Saint-Louis, que l'Insee présente comme la « partie française de l'unité urbaine de Bâle », s'est-elle accrue de 27 518 habitants en 1968

2. Certains venant d'autres départements que du Haut-Rhin.

3. Le 4 décembre 1988, les Suisses ont rejeté à 66 % par votation l'initiative populaire « pour la réduction de la durée de travail ». Le 11 mars 2012, les Suisses ont rejeté par votation, également à 66 %, l'initiative populaire « 6 semaines de vacances pour tous ».

4. En réalité, les prix immobiliers sont pratiquement proportionnels à la distance – en espace-temps – de la frontière suisse, donc presque deux fois plus dans la ville alsacienne de Saint-Louis qu'à Mulhouse.

à 37 738 en 2012, une hausse de 36%. En revanche, les jeunes foyers des communes françaises proches de la frontière qui ne travaillent pas en Suisse ont des revenus insuffisants pour accéder au marché local de l'immobilier et sont contraints d'aller habiter plus loin.

Quant aux Allemands qui travaillent en Suisse, ils bénéficient aussi dans leur pays d'un prix du foncier inférieur à celui de la Confédération. Y a-t-il des Français qui habitent en Allemagne dans le sud-ouest du Bade-Wurtemberg ? Effectivement, des Français, plutôt des retraités mulhousiens, choisissent parfois ce qu'ils considèrent comme la douceur de vivre dans un territoire s'étendant des contreforts de la Forêt-Noire au Rhin, le tout à 20 minutes de la France, ce qui permet de maintenir tant les liens familiaux que de poursuivre des traitements médicaux, en profitant d'un pouvoir d'achat supérieur.

Les mobilités de consommation

Comme le coût de la vie en Suisse est élevé, nombre de Bâlois, surtout depuis l'ouverture de la ligne de tramway Bâle - Weil-am-Rhein⁵ en 2015, mais aussi de Français, vont en Allemagne où les prix des commerces et des restaurants sont de 20 à 35 % inférieurs aux prix français. Les mobilités pendulaires, de consommation ou familiales, évoquées ci-dessus, se trouvent facilitées par un dense réseau de transport.

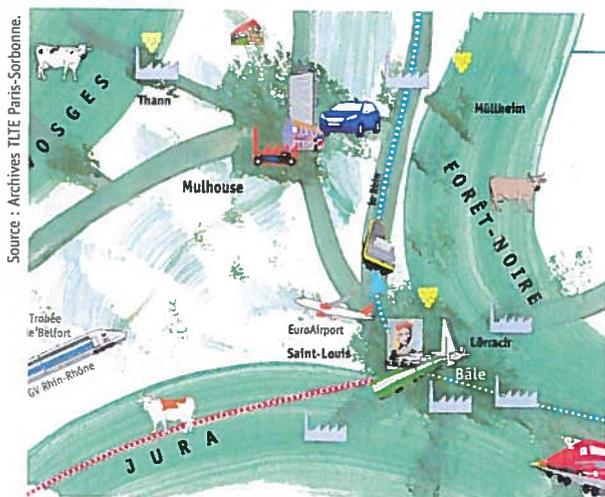


Fig. 1. La région transfrontalière TriRhena.

Fig. 2. Le réseau ferré de l'eurorégion TriRhena.



Une réalité politique...

La réalité des échanges transfrontaliers n'est pas seulement le fait d'une proximité géographique, mais aussi d'une volonté politique : la Convention internationale signée à Berne le 4 juillet 1949 concernant l'aéroport ; les nombreuses initiatives visant à des réseaux routiers ferroviaires ou de transports publics complémentaires ; la détermination des responsables locaux de travailler ensemble. D'où, dès 1963, la création d'un ensemble régional regroupant trois entités : la Regio du Haut-Rhin (France), la Regiogeellschaft Schwarzwald-Oberrhein (Allemagne avec siège à Freiburg im Breisgau) et la Regio Basiliensis (Suisse).

En 1995, cet ensemble trinational de coopération politique prend le nom de Regio TriRhena⁶, puis, en 2003, s'organise sous forme d'une association de droit allemand. TriRhena est donc une eurrégion bien que la Suisse ne soit pas membre de l'Union européenne. Elle s'inscrit dans un des objectifs de la politique régionale européenne, celui de « faciliter les échanges transfrontaliers, en assumant la

Les objectifs transfrontaliers affichés

Voici les objectifs énoncés par la partie française de TriRhena, la Regio du Haut Rhin, dénommée « Association pour la promotion des contacts transfrontaliers dans les régions riveraines du Rhin » :

- Donner de l'information transfrontalière et favoriser les échanges entre acteurs privés et publics, désireux de renforcer le positionnement du Département du Haut-Rhin, et à travers lui, de l'Alsace, au sein de la Région du Rhin Supérieur.

- Impulser et accompagner des projets et rencontres transfrontaliers, en privilégiant les secteurs de l'économie, de la formation, du tourisme et de la culture.

- Œuvrer en faveur du développement du bilinguisme franco-allemand et de la mise en valeur des langues régionales alémaniques.

- Participer aux réflexions des groupes de travail et d'experts de la Conférence du Rhin Supérieur afin d'y représenter et d'y défendre les intérêts du Haut-Rhin et de la RegioTriRhena.

5. Commune allemande située aux frontières suisse et française, au bord du Rhin.

6. Susanne Eder Sandtner et Martin Sandtner, Une identité régionale transfrontalière ? La Regio TriRhena dans la prise de conscience de la population, *Revue Géographique de l'Est*, vol. 42 / 1-2 (2002).



Fig 3. Un réseau de tramway international centré sur Bâle

Un espace vécu face à des sujétions politiques

Dans cette eurorégion de 2,3 millions d'habitants que forme TriRhena, une situation courante est actuellement celle des frontaliers qui travaillent en Suisse, résident en France et font leurs courses en Allemagne, façon de vivre facilitée puisque l'on peut aisément, en moins d'une demi-heure, passer d'un pays à l'autre.

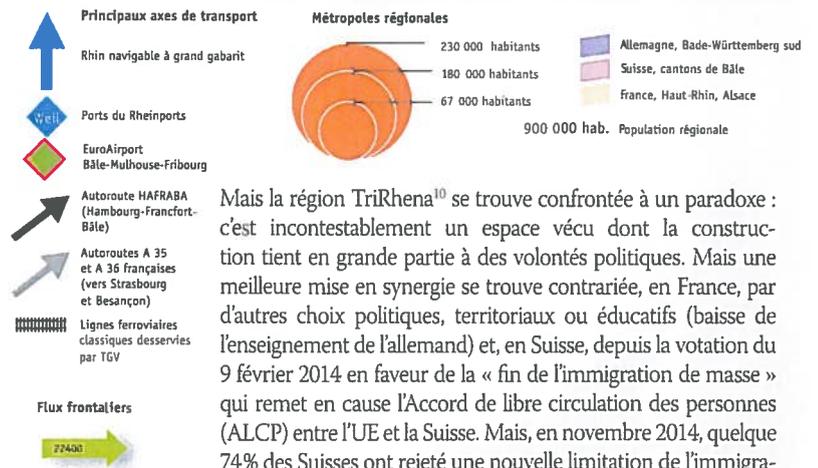
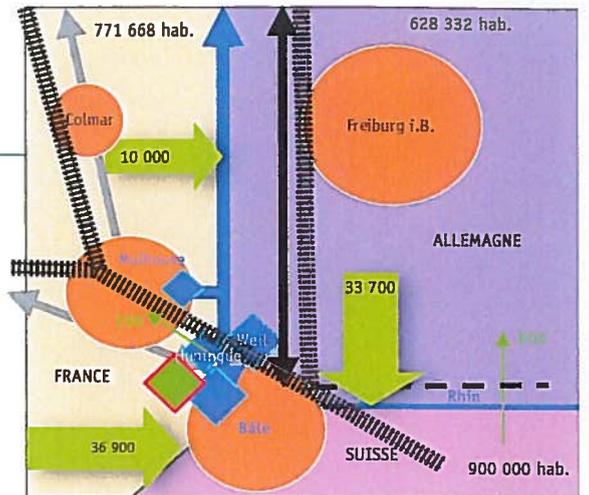
promotion des « eurorégions »⁷. Pour Raymond Woessner⁸, « Les régions transfrontalières fonctionnent avec peu d'institutionnel (la plate-forme juridique reconnue est faible). Elles disposent de réseaux d'acteurs régionaux de part et d'autre de la frontière nationale. Il s'agit donc d'assembler des méthodes différentes d'organisation administrative et politique ». Mais l'eurorégion TriRhena connaît des difficultés.

...confrontée à des difficultés

La première est politique car s'opposent des institutions fédérales en Allemagne et en Suisse à des pratiques, en France, qui demeurent centralisatrices malgré la décentralisation⁹ comme l'atteste, par exemple, la méthode utilisée pour fusionner des régions au 1^{er} janvier 2016. Ainsi, la fusion décidée de Paris entre l'Alsace, Champagne-Ardenne et Lorraine (Acal) n'a pas pris en compte les efforts faits en Alsace (et en Lorraine) depuis des décennies en matière de coopération transfrontalière, mais relève d'un raisonnement en termes franco-français. La centralisation administrative française est très décalée face à la grande autonomie dont jouissent les Länder et plus encore les cantons suisses, ce qui retarde considérablement la mise en place de nombre de projets communs.

7. Dumont, Gérard-François, Verluise, Pierre, *Géopolitique de l'Europe*, Paris, PUF, 2015.
 8. <http://www.tlfe.paris-sorbonne.fr/wp-content/uploads/2012/07/2014-3-Entreprises-multiculturelles.pdf>
 9. Cf. notamment Dumont, Gérard-François, *Les régions et la régionalisation en France*, Paris, Éditions Ellipses ; « Régions françaises : petit dictionnaire des idées reçues », *Population & Avenir*, n° 718, mai-juin 2014 ; « La réforme territoriale ou l'illusion jacobine », site Big bang territorial de la Reru, *Revue d'économie régionale et urbaine*, 11 septembre 2014.

Fig.4. La Region TriRhena (2,3 millions d'habitants en 2012)



Mais la région TriRhena¹⁰ se trouve confrontée à un paradoxe : c'est incontestablement un espace vécu dont la construction tient en grande partie à des volontés politiques. Mais une meilleure mise en synergie se trouve contrariée, en France, par d'autres choix politiques, territoriaux ou éducatifs (baisse de l'enseignement de l'allemand) et, en Suisse, depuis la votation du 9 février 2014 en faveur de la « fin de l'immigration de masse » qui remet en cause l'Accord de libre circulation des personnes (ALCP) entre l'UE et la Suisse. Mais, en novembre 2014, quelque 74% des Suisses ont rejeté une nouvelle limitation de l'immigration. Du côté de l'Allemagne, les velléités d'imposer une taxe routière annuelle de 100 € aux automobilistes ont été retoquées en juin 2015 par la Commission européenne.

10. A noter qu'avec les deux Eurorégions Pamina et Centre-Sud, la Regio TriRhena constitue la Conférence du Rhin supérieur.

COMMANDER la collection 2014 de POPULATION & AVENIR



La collection 2014 complète (n° 716 à 720)		Prix	Nb ex.	
N° 716	• La répartition géographique des retraités : les six France. • Ville et développement durable : Dubaï, une (nouvelle) ville mondiale ? (dos. pédag., 2 ^e générale et technologique, 1 ^{er} professionnelle).	40 €	 €
N° 717	• France - Royaume-Uni : un match démographique très disputé. • L'étalement urbain à Toulouse (dos. pédag., 3 ^e).	10 €	 €
N° 718	• France : plus de diplômés, plus d'inégalités territoriales ? • Brésil : organisation de l'espace et dynamiques territoriales (dos. pédag., Term).	10 €	 €
N° 719	• Élections européennes 2014 en France : le décryptage géographique. • Mobilité, flux et réseaux de communication dans la mondialisation Roissy : plateforme multimodale et hub mondial (dos. pédag., 1 ^{er}).	10 €	 €
N° 720	• France : les territoires inégaux face à la désindustrialisation. • La V ^e République, un régime politique inscrit dans la durée ? (dos. pédag., 1 ^{er}).	10 €	 €
TOTAL			 €

Règlement à adresser à :
 Population & Avenir, 35, av. Mac-Mahon, 75017 Paris
 • par chèque bancaire à l'ordre de Population et Avenir
 • par virement à notre CCP PARIS 152-17 W.
 • par carte bancaire sur www.population-demographie.org/revue04.htm (paiement sécurisé)

Nom _____
 Prénom _____
 Adresse _____
 Code postal _____ Ville _____
 Tél. _____ Fax _____
 Courriel _____