

# Schritt für Schritt

## ***Schritt für Schritt*, créer un biotope favorable au transfrontalier**

**Par Vincent Goulet, sociologue, animateur de l'association Grenz'up (Mulhouse) - Le constat est connu : chômage en Alsace, *Fachkräftemangel in Baden*. Pourtant, malgré les incitations de Pôle Emploi et des autres acteurs publics du travail transfrontalier, les candidats français ne se bousculent pas pour traverser le Rhin. Pourquoi ? Et surtout, que faire ?**

En mai 2017, seulement 37 demandeurs d'emploi se sont manifestés auprès des permanences mulhousienne et colmarienne du Service de Placement Transfrontalier de Pôle Emploi. Ce même mois, une trentaine de chômeurs ont été placés par ce même service en Suisse, en Allemagne et en France (1). De leur côté, les formations transfrontalières « sur mesure » peinent souvent à recruter (*Upper Rhine Train* du Greta, devenu « SAS pour l'Allemagne », AFPA/WeGebAU, etc.).

Sur le plan financier, le marché de l'emploi allemand manque d'attractivité : les salaires n'y sont pas toujours supérieurs à ceux proposés en France. En Sud Alsace, la Suisse est un rude concurrent, avec de meilleures liaisons de transport et surtout des salaires qui vont du double au triple. Pour l'*homo economicus*, l'acteur rationnel qui calcule coûts et bénéfices, plus l'obstacle de la frontière est perçu comme élevé, plus les compensations (notamment en terme de salaire) devront l'être aussi. Construire un marché de l'emploi bado-alsacien suppose donc de trouver des leviers culturels plutôt qu'économiques. L'Alsacien doit se sentir chez lui autant en Bade qu'en Alsace, de façon à envisager l'emploi en Allemagne comme une possibilité « naturelle ». On en est loin.

### **Vrais et faux obstacles**

Les principaux obstacles à la mobilité frontalière sont les durées et coûts des transports, leurs effets négatifs sur la vie familiale, la difficulté de valoriser de manière égale de part et d'autres du Rhin diplômes et expériences professionnelles, les complications administratives.

La barrière linguistique, très souvent mise en avant, a un fort effet psychologique sur les potentiels candidats à la mobilité transfrontalière mais les études qualitatives montrent que cet obstacle n'est pas rédhibitoire : après 2 mois de travail en Allemagne, les salariés francophones accèdent à une « zone de confort linguistique » qui leur permet de venir sans

angoisse sur leur lieu de travail (2). L'allemand comme « langue de service » (pour répondre aux consignes et faire face aux tâches de l'activité professionnelle) doit cependant évoluer en « langue de culture » (3), de façon à pouvoir discuter et plaisanter avec les collègues, participer à la vie syndicale et sociale de l'entreprise et autour de l'entreprise.

L'intégration de l'Alsace à la France a fait perdre de vue à notre région son caractère bilingue et contribue à donner à l'allemand le caractère de « langue étrangère », alors qu'il s'agit d'une langue régionale, qu'elle soit pratiquée sous sa forme dialectale ou standard. Ce caractère régional de l'allemand en Alsace est d'ailleurs renforcé par la présence toute proche du pays de Bade et la Suisse alémanique, deux précieux points d'appui pour l'usage des parlers germaniques alsaciens.

Un autre obstacle de taille est la grande méconnaissance par les salariés français des attentes des employeurs allemands et des conditions de travail en Bade. Selon une enquête quantitative menée fin 2013 auprès de 1750 demandeurs d'emploi alsaciens parlant allemand (4), 80 % avouaient avoir une faible connaissance du marché de l'emploi du Bade-Wurtemberg.

„80% der Befragten verfügen, nach eigenen Angaben, über überhaupt keine oder wenig Kenntnisse des Arbeitsmarktes; 64% haben keine oder wenig Kenntnisse des Wirtschaftssystems; 81% haben keine oder wenige Kenntnisse der Beschäftigungsmöglichkeiten und 82% kennen überhaupt nicht oder fast überhaupt nicht das Ausbildungssystem.“ (P. 47)

Pourtant, plus de la moitié des participants à cette enquête avaient déjà eu, dans le cadre scolaire, familial ou professionnel, des rapports directs ou indirects avec l'Allemagne, ce qui les incitait d'ailleurs à plutôt anticiper un effort d'adaptation.

„Dieser Bevölkerungsgruppe, die Deutschland aus erster oder zweiter Hand kennt, sind die kulturellen Unterschiede im Arbeitsleben voll bewusst. 77,5% stimmen der Aussage völlig oder weitgehend zu, dass eine Arbeitsstelle in Baden-Württemberg bedeuten würde, sich Arbeitsmethoden und Mentalitäten anzupassen, die von den im Elsass üblichen abweichen.“ (P.46)

Lorsque l'on approche les Alsaciens qui ne revendiquent pas de connaissances particulières

en allemand, la distance affective et culturelle avec le pays de Bade peut être encore plus grande. Lors de mes nombreuses rencontres avec des jeunes et des moins jeunes, dans le cadre de mes études sociologiques ou des activités de *Grenz'up*, combien n'avaient pas la moindre idée de ce que pouvait leur offrir l'Allemagne ! Une jeune fille de Neuf-Brisach, inscrite en BTS gestion de l'eau, cherchait désespérément un apprentissage en Alsace ou en Lorraine, alors que la station d'épuration toute proche de Breisach recherchait un *Azubi* depuis de longs mois ; des jeunes du quartier Drouot à Mulhouse qui « font de l'allemand » à l'école mais n'ont jamais mis les pieds à Müllheim ou Freiburg ; des dizaines de Mulhousiens qui vont régulièrement faire les courses au DM et au Lidl de Neuenburg, manger des glaces à Müllheim ou se détendre aux thermes de Bad Bellingen mais qui n'ont aucun ami allemand avec qui parler et qui ne pratiquent pas véritablement la langue lors de leurs excursions touristico-consuméristes...

### **Développer ensemble une culture de l'emploi frontalier**

Sur Mulhouse et sa région, on assiste à une floraison d'initiatives en faveur de l'emploi et la formation transfrontalière, et c'est tant mieux : la journée annuelle « *Warum Nicht!* » et les « *Monatstreff* » organisés par la MEF, les cafés langues « Thé'Cap ? » proposés par le CRIJ et Sémaphore, les formations universitaires trinationales accompagnées par NovaTris, l'action du SPT de Pôle Emploi et de l'*Arbeitsagentur*, les ateliers « Débloquer son allemand » de *Grenz'up*, le soutien à l'apprentissage transfrontalier par les conseillers Eures-T de Kehl, les 5 lycées professionnels qui proposent dans le Haut-Rhin l'*Azubi-Bacpro* et ses stages pratiques en Allemagne, la politique volontariste de l'Académie de Strasbourg (soutenue par les collectivités territoriales) en faveur du bilinguisme, les « Eurostages 2020 », stages de découverte de 3<sup>e</sup> en Allemagne, rendus possibles par l'association de parents d'élèves Eltern, „*Wirtschaft macht Schule* - Les classes sortent en boîte“ proposé par l'IHK, la CCI et l'Académie de Strasbourg, le plan « Réussir sans frontière » de la région, etc.

Les outils existent, il s'agit de les utiliser et de faire vivre le transfrontalier. Une difficulté est de rendre visible toutes ces offres, de conseiller au plus près du terrain celles et ceux qui pourraient en profiter, et de les articuler avec des expériences concrètes et affectives (si possibles réussies !) de passage du Rhin. Pour ce faire, il est indispensable de sortir de la pensée institutionnelle, qui privilégie les « dispositifs », pour mobiliser, aux côtés des acteurs publics, ce que les Allemands appellent la *Zivilgesellschaft*, la société civile : les parents d'élèves, les clubs de sports, les amicales et associations de toutes sortes, les syndicats salariés et patronaux, les *Grenzgänger* qui ont une expérience de la mobilité frontalière (39 000 dans le Haut-Rhin, dont seulement 5 000 vers l'Allemagne - chiffres 2016).

Le rôle des employeurs allemands est déterminant. Il est indispensable qu'ils manifestent

publiquement, en paroles et en actes, leur désir de recruter des salariés alsaciens. Cela passe par une reconnaissance intégrale des diplômes français (éventuellement après une période complémentaire de formation ou encore 2 ans de travail en Allemagne), la mise en place d'une période d'adaptation linguistique et culturelle (où l'entreprise accepte de jouer aussi un rôle de « professeur d'allemand » en immersion), et quelques avantages matériels pour compenser les contraintes de déplacement.

### **Toucher les publics les mieux prédisposés**

Tout habitant en Alsace fait partie du Rhin supérieur et chacun doit pouvoir accéder au marché de l'emploi frontalier, quelles que soient ses racines, son histoire ou sa culture familiale. Les observations de *Grenz'up* montrent que les individus ayant une récente trajectoire migratoire sont particulièrement prêts à consentir à l'effort supplémentaire que suppose la mobilité transfrontalière. Depuis 2016, plus de la moitié des participants à l'atelier « Débloquent son allemand » ont un *Migrationshintergrund*. Parmi les jeunes « Azubi-Bacpro » de la région, celles et ceux qui ont une origine étrangère et parfois de la famille qui s'est aussi installée en Allemagne (depuis la Turquie, l'ex-Yougoslavie, les autres pays de la *Mitteleuropa*), ont une forte propension à vouloir travailler en Allemagne.

De par leur trajectoire personnelle et familiale, ces migrants et enfants de migrants ont acquis une forme de capital de mobilité qui peut devenir une ressource décisive pour se former ou travailler de l'autre côté du Rhin. Dans leur subjectivité, la place est déjà faite à l'altérité, ils vivent au quotidien l'écart entre différentes formes d'attachement, ce qui peut faciliter leur mobilité frontalière.

L'identité rhénane de notre région ne peut que s'enrichir de ces apports, un sang neuf qui coule dans les artères ancestrales du *Rheinschiene*. Ces Alsaciens d'origine étrangère, tout comme les Alsaciens de longue date, portent la distance et le plurilinguisme en eux. Tous savent penser « l'écart » et « l'entre », qui donnent un regard plus acéré sur le monde (5), et notre région peut offrir un cadre culturel, politique et médiatique pour qu'ils puissent exprimer ce rapport spécifique au monde qui conjugue attachement et ouverture, fierté d'être soi-même et esprit d'aventure.

La tâche est de longue haleine, mais passionnante, taillée sur mesure pour notre territoire de « marche », à l'intersection des mondes roman et germanique. Mettons-nous en réseaux, coopérons de manière souple, de manière à cultiver les potentialités de notre territoire. Le transfrontalier n'est pas un gâteau à se partager, c'est notre terre commune à investir et à faire fructifier ensemble.

## Notes

1. Source : *L'Echo transfrontalier/Das grenzüberschreitende Echo*, newsletter n° 4, mai 2017, de Pôle Emploi UT 68.
2. Vincent Goulet, « Jeunes et mobilité professionnelle transfrontalière en Sud Alsace », enquête 2014-2015, Laboratoire SAGE (Sociétés, Acteurs, Gouvernement en Europe), UMR 7363 CNRS/ Université de Strasbourg.
3. Heinz Wismann, *Penser entre les langues*, Paris, Albin Michel, 2012.
4. Enquête DFI/EI/SC, *Grenzüberschreitende Berufsbildung und Beschäftigung junger Menschen am Oberrhein. Eine Pilotstudie im Eurodistrikt Strasbourg-Ortenau*, 2014.
5. Lire François Jullien, *Il n'y a pas d'identité culturelle*, l'Herne, 2016, en particulier le chapitre 3, « La différence ou l'écart : identité ou fécondité ».

---

# „Voisins solidaires/Solidarische Nachbarn“ : la société civile construit des ponts dans le sud du Rhin supérieur

Vincent GOULET - Deux jours de rencontres transfrontalières ont réuni les 22 et 23 septembre derniers à Mulhouse une centaine de personnes et une quarantaine d'associations suisses, allemandes et alsaciennes. La volonté est là pour tenter de relever les défis sociaux, démocratiques et environnementaux du *Dreyeckland*. Mais pour travailler ensemble de manière durable, il faudra dépasser un certain nombre de fragilités et d'obstacles.

Jardins urbains partagés, lutte contre le chômage des + de 45 ans, transition environnementale et sociétale : les trois thèmes choisis par les organisateurs (1) cherchaient à baliser le terrain d'une coopération transfrontalière accrue au niveau de la société civile. Cette démarche « bottom-up » a reçu un bon soutien institutionnel (2), preuve que les élus et responsables régionaux sont eux aussi conscients de la nécessité de s'appuyer sur une dynamique citoyenne pour construire le Rhin supérieur.

Les jardins partagés ont le vent en poupe dans notre monde urbanisé qui s'interroge sur son rapport avec la nature. Les Bâlois sont très en pointe sur ce thème avec une cinquantaine d'initiatives recensées dans les deux cantons. Les Fribourgeois sont également très actifs, avec une trentaine de jardins urbains, tandis que les projets se développent plus laborieusement à Mulhouse. De nombreux contacts ont été noués durant ces deux jours, avec par exemple le projet de traduire en allemand un article sur l'industrie de la tomate

publié par un webjournal français (3), l'organisation d'une prochaine « fondue trinationale des jardins partagés » en janvier et la mise en place de visites apprenantes régulières entre associations des trois pays.

On pourrait croire que le plein emploi à Bâle et en pays de Bade profite à tous. Il n'en est rien. Chez nos voisins aussi, les plus de 45 ans subissent une forme d'exclusion sociale par l'emploi. Qu'elles soient prospères ou en crise, nos sociétés de compétition effrénée marginaliseraient-elles ses citoyens une fois qu'ils ont passé la cinquantaine ? Si les synergies transfrontalières sont, sur ce point, plus difficiles à mettre en œuvre, il apparaît que la revendication pour une vraie place dans la société puisse aussi se mener au niveau trinational.

Troisième thème : comment changer de modèle économique et social ? ou la « Transition » dialogue avec la « Gemeinwohl-Ökonomie ». De part et d'autre du Rhin, le contexte est bien différent. Dans la vallée de Munster et à Mulhouse, le vide économique progresse, les friches industrielles offrent des espaces libres et si on veut changer la société, il faut s'auto-organiser et accroître ses capacités de résilience. À Freiburg, c'est plutôt le trop plein, beaucoup d'activités économiques et pas assez d'espace : pour changer la société, la rendre humaine et soutenable, il faut convaincre les acteurs de changer de modèle, rompre avec le capitalisme productiviste pour s'orienter vers le souci du bien commun. C'est possible en s'appuyant sur la culture germanique de l'intérêt collectif, mais là aussi le chemin est long. Le débat a été passionnant et les possibilités d'échanges nombreuses.

### **Les fragilités du monde associatif alsacien**

L'organisation et le déroulement de ces deux jours de rencontre ont montré tous les possibles de la coopération transfrontalière associative mais aussi les obstacles structurels à celle-ci.

Curieusement, la barrière de la langue n'est pas le principal frein : beaucoup de Rhénans parlent peu ou prou la langue du voisin, il s'agit surtout de réactiver sa pratique, ce qui n'est pas difficile quand « la volonté de communiquer » est là. En revanche, mener un projet transfrontalier suppose de se rencontrer souvent, ce qui est parfois difficile avec le coût élevé (en argent et en temps) des déplacements ou encore le manque de transport public entre la France et l'Allemagne. Pour réussir, le tissu associatif doit pouvoir s'appuyer sur des *Grenzgänger* qui ont l'habitude de se jouer des frontières.

La fragilité des associations alsaciennes est aussi un véritable frein à l'investissement dans

des projets transfrontaliers : trop peu d'adhérents actifs, trop peu de responsables ou de salariés en capacité de s'investir sur le long terme (phénomène accru par la fin brutale des contrats aidés), manque de moyens financiers pour se lancer dans une aventure qui demande du temps et de la trésorerie. La bonne santé financière et le professionnalisme de nos voisins suisses et allemands font parfois rêver... Là aussi, nous avons beaucoup à apprendre l'un de l'autre.

*Fazit:* la dimension rhénane et multiculturelle est un atout pour nos associations et la société civile alsacienne. En profiter demande cependant des moyens financiers et un fort investissement. Pour ce faire pouvoirs publics, élus et sociétés civiles des trois régions peuvent travailler étroitement ensemble et mobiliser utilement les moyens européens mis à disposition, comme le programme Interreg V et ses « microprojets ». Cela demande un peu de ténacité mais le jeu en vaut la chandelle : comme il était agréable d'entendre parler français et allemand à Mulhouse, avec tous les accents de notre *Dreyeckland* commun !

(1) Maison de la Citoyenneté Mondiale de Mulhouse, die Fabrik, Treffpunkt et Friga de Freiburg et Kontaktstelle für Arbeitslose de Bâle.

(2) Programme Interreg V Rhin supérieur (FEDER - Union européenne), Conseil départemental du Haut-Rhin, Mulhouse Alsace Agglomération, Fondation pour l'Entente Franco-Allemande, Ville de Freiburg.

(3) « Raconter le capitalisme à travers la tomate », à propos du livre de Jean-Baptiste Malet, *L'Empire de l'or rouge. Enquête mondiale sur la tomate d'industrie*, Fayard, 2017

<http://cqfd-journal.org/Raconter-le-capitalisme-a-travers>

---

## « Maut » égal péage, égal pas sympa !

(Par Daniel Muringer) - Survivance anachronique des temps médiévaux où les seigneurs finançaient leurs expéditions guerrières en rançonnant de la sorte voyageurs et marchands, l'idée d'un péage visant les voitures particulières pour remédier à l'état défectueux du réseau routier vient d'aboutir à une concrétisation remarquable en Allemagne, et loin d'être consensuelle.

Prolongeant celle déjà instaurée, avec sans doute plus de pertinence, pour les poids lourds en 2005, la « Pkw-Maut » était en discussion depuis 1990, réclamée par plusieurs dirigeants de la droite CDU-CSU à partir de 2010, souhaitée particulièrement en Bavière à l'occasion d'un sondage qui exprimait le sentiment d'incompréhension à devoir payer pour rouler sur les autoroutes suisses et autrichiennes, alors que les ressortissants de ces deux pays alpins circulent gratuitement en Allemagne.

« On paie dans pratiquement tous les pays d'Europe, c'est pourquoi les étrangers devront désormais aussi payer en Allemagne : c'est une question de justice », a beau jeu de dire le social-chrétien Horst Seehofer. Le débat en accompagnait un autre, celui de la privatisation du réseau autoroutier, présentée comme une alternative au péage, mais qui n'est pas pour autant écartée, au contraire : l'instauration de la « Maut » semble bien en être le prélude, sous de formes plus ou moins rampantes. D'ailleurs, les recettes issues de la taxe sur les poids lourds des camions financent bel et bien des projets autoroutiers privés.

La chancelière y était opposée un temps, les juristes du Bundestag ont estimé le dispositif contraire aux dispositions européennes, nombre de Länder frontaliers, dont ceux voisins d'Alsace et de Lorraine, n'en voulaient pas, conscients des retombées négatives pour les échanges de proximité, mais rien n'y a fait : la Bavière, gros contributeur financier fédéral, a joué de son poids jusqu'au chantage, la droite allemande a troqué la taxe routière contre l'instauration du salaire minimum.

Et voici la Pkw-Maut prévue au 1er janvier 2018, grâce à l'abstention décisive de la Thuringe.

Mais ce qui fâche, c'est que les conducteurs allemands pourraient récupérer la taxe versée grâce à un dispositif de crédit d'impôt (Zkf-Steuer) selon le degré d'émission polluante de leur automobile. De ce fait, ne sont pleinement concernés que les usagers étrangers, ce qui pose problème en termes d'égalité au sein de l'Union européenne (les étrangers ne paieraient cependant qu'en empruntant les autoroutes).

Pour cette raison, les députés autrichiens et luxembourgeois du Parlement de Strasbourg ont protesté, et l'Autriche envisage de saisir les instances ad hoc de l'UE.

Pour la « Süddeutsche Zeitung » du 7 avril dernier, ce sont bel et bien « de nouvelles frontières qui se dressent en Europe », et la mesure est en effet susceptible de contrarier de manière significative la circulation transfrontalière qui, pour des raisons commerciales, touristiques ou culturelles, s'est développée en direction de l'Allemagne ces dernières années.



Ainsi, entre autres, l'intérêt du Pass-Musées, cette brillante idée de la Coop bâloise, pourrait s'en voir diminuer, alors que, de Nancy à Berne et de Stuttgart à Besançon, elle était parvenue à dessiner dans ce coin d'Europe une carte originale de mise en commun culturelle pan-nationale.

En est-ce fini du Rhin supérieur comme « les deux pages d'un livre ouvert » selon l'image de René Schickele ?

Daniel Muringer

---

## Contre la vignette allemande

La vignette allemande pour les voitures va arriver. Et elle sera chère pour les usagers Alsaciens (jusqu'à 130 € l'an), qui pour des raisons de travail, d'achats, de tourisme et de loisir ou pour toute activité économique franchiront la frontière. Tiens, il existe donc encore des frontières. Cette « PKWMaut » est discriminatoire, parce qu'elle est fondée sur la nationalité. Elle est contraire au droit européen, en ce qu'elle privilégie les usagers allemands. En effet, ces derniers, également soumis à la « Maut », profiteront d'une ristourne fiscale et n'auront donc pas, en la matière, de charges supplémentaires à supporter.

À notre connaissance plusieurs députés européens, mais pas des Français, ont à ce sujet alerté la Commission européenne. Il en est de même pour plusieurs pays européens ayant une frontière commune avec l'Allemagne, à l'exclusion de la France. L'Autriche, par exemple, menace l'Allemagne d'un recours devant la justice européenne. On s'étonne du silence français et de l'inaction de nos députés européens, comme de celui de la classe politique et du monde économique en général. Personne en Alsace pour défendre les intérêts alsaciens ? Il est vrai que désormais « l'Alsace n'existe plus », selon les propos du président Hollande. Pour la faire exister, il nous faut, nous citoyens Alsaciens, nous solidariser et nous mobiliser pour faire apparaître de fortes demandes de défense des intérêts alsaciens !

## Pétition ICA 2010

Nous, signataires de la présente pétition, demandons au gouvernement français et aux députés français au Parlement européen, à la classe politique et au monde économique en général de se soucier des frontaliers alsaciens et d'entreprendre toutes les démarches possibles pour qu'au moins dans les espaces transfrontaliers soit mise en place une

disposition exonérant les usagers des routes allemandes ou une ristourne fiscale à leur profit. Lien court, à signer sur Change.org : <https://goo.gl/fUc2OE>

---

## Les jeunes de la région de Colmar et le travail frontalier, qu'est-ce qui coince ?

**(Par Vincent Goulet) - Le chômage reste à un taux élevé dans la région de Colmar. En 2016, il était de 8,2 % pour les seules « catégories A » et presque le double avec demandeurs d'emploi ayant travaillé à temps partiel dans le mois. Les jeunes sont particulièrement touchés : ils étaient 4 370 de moins de 30 ans à rechercher du travail en 2014. Le marché de l'emploi suisse ou allemand, pourtant très dynamique, n'attire plus : on comptait seulement 60 travailleurs frontaliers de moins de trente ans dans les bassins de vie de Colmar et Neuf-Brisach en 2011.**

### **Pourquoi ?**

« Bien sûr, la barrière de la langue », peut-on penser. « Les jeunes ne parlent plus alsacien ». Ce n'est pas si simple. La langue dominante dans les entreprises allemandes est désormais l'allemand « standard » et les petits Alsaciens l'ont, dans leur grande majorité, apprise à l'école<sup>1</sup>. La difficulté est surtout d'utiliser au quotidien une langue apprise de façon parfois scolaire. Ce n'est pas insurmontable : tous les témoignages de jeunes en apprentissage de l'autre côté du Rhin<sup>2</sup> montrent qu'au bout de deux mois ils sont relativement à l'aise dans la langue du voisin.

### **Le premier véritable obstacle est le manque d'information concrète sur le marché de l'emploi de nos voisins**

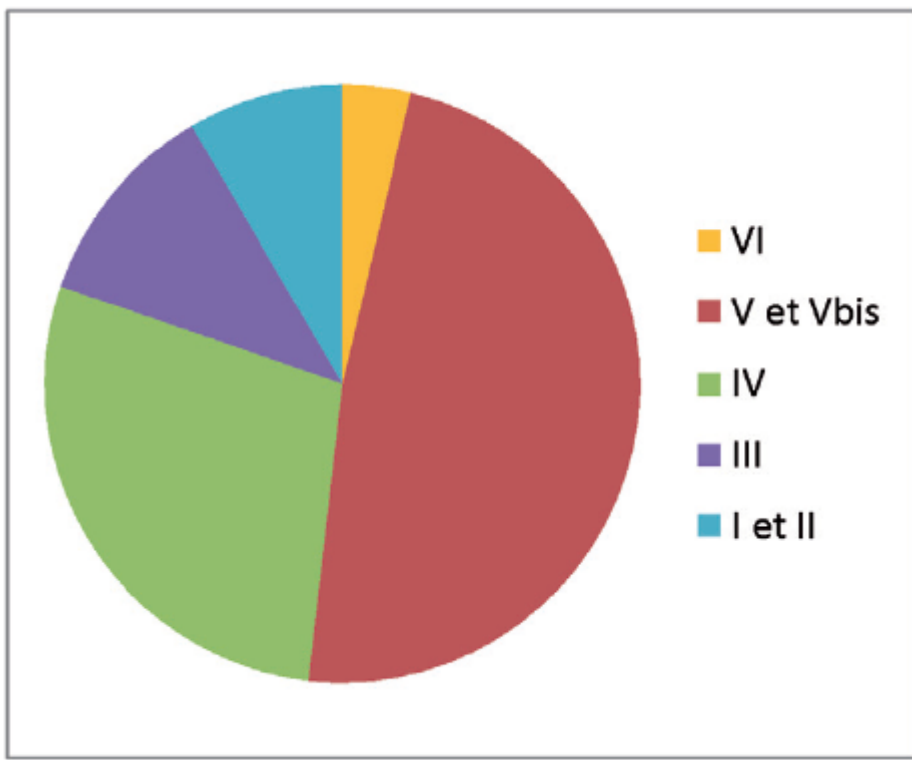
Si l'on sait qu'il y a du boulot outre-Rhin, on ne sait pas exactement lequel et surtout les exigences des employeurs en matière de qualification, diplôme, niveau de langue, etc. Est-ce que les conditions de travail et les salaires justifient cet effort supplémentaire d'aller travailler en contexte allemand ? Là-aussi, difficile d'avoir une idée précise. Selon une enquête menée en 2014<sup>3</sup> auprès de 250 jeunes germanophones inscrits à Pôle Emploi, 9 sur 10 déclaraient « mal connaître le marché de l'emploi du Bade-Wurtemberg ».

Le cas d’Alice, 18 ans, qui habite tout près du Rhin à Dessenheim, est significatif : inscrite en BTS Gestion de l’eau, elle a vainement cherché en Alsace un contrat d’alternance. Grâce à la médiation d’un conseiller « apprentissage transfrontalier » de l’Eures-T, elle a finalement été embauchée comme Azubi dans une station d’épuration de Breisach, en Allemagne, à une dizaine de kilomètres de chez elle. « Par la télé », elle savait que l’apprentissage transfrontalier existait, mais elle ne l’envisageait pas pour elle, jusqu’à ce que cette offre concrète lui permette de lever le blocage.

**Le deuxième obstacle est la faible qualification des jeunes chômeurs** de la région de Colmar

Comme le montre les tableaux suivants :

<b>Qualification à l'inscription à Pôle Emploi (2014)</b>	
<b>Manœuvres</b>	143
<b>Ouvriers spécialisés</b>	414
<b>Ouvriers qualifiés p1+p2</b>	543
<b>Ouvriers qualifiés p3+p4</b>	109
<b>Employés non qualifiés</b>	1 146
<b>Employés qualifiés</b>	1 656
<b>Techniciens–Dessinateurs</b>	241
<b>Agents de maîtrise</b>	40
<b>Ingénieurs et Cadres</b>	75
<b>Non précisé</b>	2
<b>Total général</b>	4 370



Chiffres Pôle Emploi 2014

Légende :

Niveau VI : 1er cycle 2ème degré

Niveau V et V bis : BEP CAP et équivalent

Niveau IV : Bac (général, technologique et professionnel)

Niveau III : Bac + 2 ans

Niveau I et II : Bac + 3 et plus

En Allemagne, en Suisse comme en France le niveau de qualification exigé par les entreprises augmente. Cet obstacle structurel n'est donc pas spécifique au transfrontalier mais il est redoutable...

**Troisième obstacle**, lui aussi structurel : **les mauvaises voies de communication entre Colmar et la région de Freiburg**

Il est plus rapide pour un Colmarien de rejoindre Bâle en train (46 mn) que d'aller en Freiburg en voiture (au moins 55 mn par des routes secondaires). Côté transports publics, la situation est catastrophique : 50 minutes de bus entre Colmar et Breisach puis 30 minutes de train entre Breisach et Freiburg.

Le pont de Breisach n'a jamais été reconstruit après la guerre, alors que la voie de chemin de fer existe toujours côté alsacien, où circulent encore des trains de marchandises. Côté allemand, le service est actuellement assuré par la Breisgau-S-Bahn, avec 34 trajets quotidiens (cadencement de 30 minutes) et 9200 passagers par jour. En Alsace, avec le remplacement des trains par des bus dès 1969, on ne peut pas dire que les choix d'aménagement du territoire ont été faits en faveur du transfrontalier<sup>4</sup> !

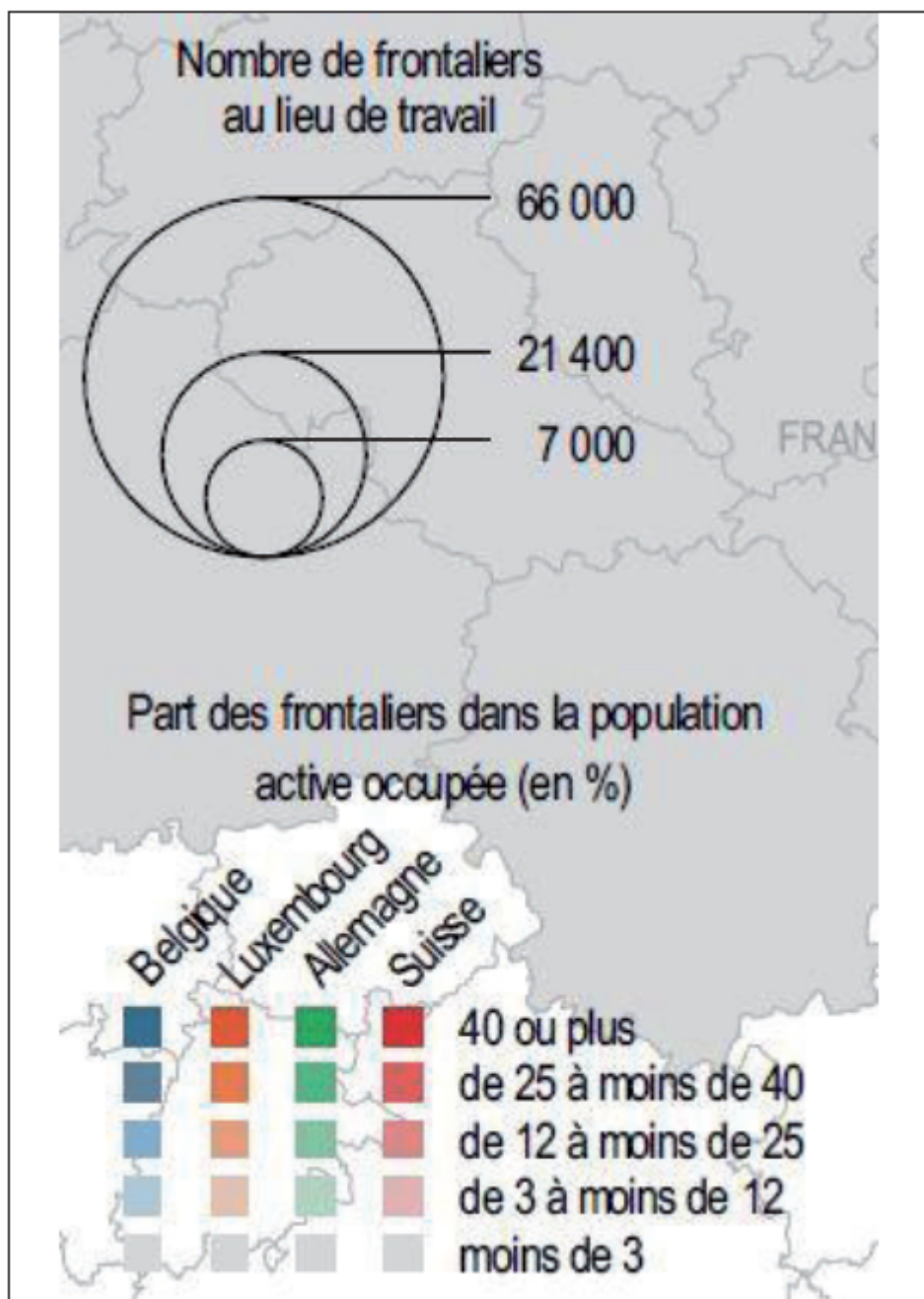
Pour les jeunes, cela se traduit directement par des difficultés de trouver un emploi. Comme le dit Amélie, qui habite Volgelsheim et qui a quitté à 17 ans le Lycée Blaise Pascal de Colmar avec un CAP Cuisine : « Pas le permis, pas de voiture, donc pas de boulot ».

En Breisgau aussi, il faudrait investir, notamment en terminant la Bundesstrasse 31 qui passe par Freiburg mais s'arrête net à Gottenheim. Les habitants du Kaiserstuhl réclament depuis des années la construction de cette voie qui soulagerait la circulation dans leurs localités et relierait Breisach à Freiburg en une vingtaine de minutes.

Ces trois manques d'investissement (dans les transports, la formation et l'information) expliquent que la région de Colmar échappe à la dynamique frontalière

### **Part des frontaliers dans la population active occupée (Insee 2012)**





Pour donner plus de possibilités d'emploi aux jeunes de la région de Colmar, il est possible de travailler dès à présent au niveau culturel, en profitant de la position frontalière du territoire. Alors que l'enseignement de l'allemand touche une majorité de jeunes alsaciens, il est urgent d'en décomplexer son usage, en favorisant les vraies rencontres de part et d'autre du Rhin. Trop souvent, nos jeunes jugent l'allemand difficile et rébarbatif (avec ses « mots longs »), ils ne connaissent que superficiellement le pays de Bade à travers les courses chez DM, les piscines et les thermes, parfois les boîtes de nuit, sans nouer de vraies relations avec nos voisins germanophones. Emploi, loisirs et culture font partie d'une même expérience du Rhin supérieur.

Quand la population réclamera plus intensément les moyens de vivre pleinement sa double culture, peut-être que les infrastructures suivront... Vincent Goulet, sociologue au SAGE, Université de Strasbourg

## Notes

1. Selon les chiffres 2014 de l'académie de Strasbourg, 83 % des terminales générales ou techno ont fait de l'allemand LV1 ou LV2 et 59 % des lycéens inscrits en « Bac pro ».
2. Notamment ceux recueillis lors des enquêtes qualitatives que j'ai menées depuis 2014 avec le SAGE, Université de Strasbourg, avec des financements ...
3. Deutsch-Französisches Institut/SC/Euro Institut.
4. Une association milite pour la réouverture de cette ligne : <http://www.transrhinrail.eu>

---

# Alsace, de quelques principes généraux

(Par Pierre-Peter Meyer) – Tout ce qui touche à L'Alsace est international par essence, ceci notamment au niveau local rhénan « le Rhin Supérieur » (Suisse du nord-ouest, Pays de Bade, Palatinat du sud, voire la Sarre et ... l'Alsace).

L'environnement, les transports et les communications, la formation et la culture et les questions de développement en général doivent s'inscrire dans l'espace naturel situé entre les Vosges, la Forêt-Noire et le Jura, espace coupé par quatre frontières (française, allemande, suisse et européenne). Il est vital pour la France de donner aux territoires frontaliers des compétences et des moyens, afin d'assurer un développement optimal.

## **Le bassin du Rhin Supérieur**

Le fleuve représente un fournisseur considérable d'énergie hydraulique « propre ». Il offre un potentiel en eau indispensable tant à l'urbanisation qu'au développement agricole. Le meilleur exemple, négatif, a été l'accident de « Tchernobâles » en 1986. Ceci est valable pour la nappe phréatique rhénane pour sa masse et pour la qualité de l'eau.

## Les transports et communications

Le problème n° 1 semble être l'énorme trafic de poids lourds (nord-sud) qui de Bâle ou de Belfort passe par l'Alsace essentiellement parce que l'autoroute A5 en Pays de Bade est



parallèle à l'A35 du côté rive gauche est à péage, et du côté français, elle est gratuite. Les chiffres sont parlants.

## **La culture et la formation**

La culture a toujours constitué un problème pour Paris, lié aux conflits mondiaux, parce que la culture de base n'est pas allemande, mais alémanique, comme en Bade et en Suisse.

Les réformes liées au travail et aux questions sociales ayant été prises chez nos voisins il y a plus de dix ans, il y a aujourd'hui plus de 100 000 actifs qui résident en France et travaillent en Allemagne et en Suisse. De même, les investissements privés venant des deux voisins sont importants.

En terme de formation, il faut donner à notre territoire et aux habitants les formations en langue allemande et dans un cadre s'inspirant des formations duales qui reposent autant sur les formations théoriques que leurs compléments pratiques en entreprise.

## **Collectivités**

Il paraît essentiel de donner aujourd'hui aux collectivités françaises des compétences qui leur permettent d'agir avec les collectivités étrangères voisines dont les uns s'inscrivent dans un système confédéral (Suisse) et les autres dans un système fédéral (Allemagne).

Le Conseil régional, présidé en 2008 par M. Adrien Zeller avait organisé le 11 janvier 2008 un Congrès tripartite dont l'objectif était la mise en place d'un GECT (Groupement européen de coopération territoriale) qui aurait pris en charge la gestion et les opérations de développement. Ceci en lien avec les autorités nationales et communautaires puisque, de plus, l'espace Rhin Supérieur bénéficiait toujours du programme INTERREG dont l'objectif est de cofinancer les projets de coopération transfrontalière (il s'agit de projets cofinancés jusqu'à 50 % par l'Europe et son Feder). La disparition du président Zeller (2009) et les changements politiques à Stuttgart ont bloqué le processus.

## **Conclusion**

La France a intérêt à revoir totalement des compétences, notamment pour tout ce qui est lié aux régions qui sont au contact direct avec des pays dont le développement est favorable.

Si les Corses parlent d'autonomie, ce concept est connoté pour l'Alsace par l'histoire dans les

années 1930-1935 ; l'Alsace, voire la Moselle ont besoin de compétences et de moyens nouveaux, ceci dans l'intérêt général de la France.

Les liens culturels populaires ont été parfaitement présentés lors du « Morgenstreich », le fameux carnaval de Bâle qui a défilé le lundi 6 mars 2017 à partir de 3 heures du matin. Il s'est agi d'un « vote massif pour une Alsace qui d'après un juge de Paris ne devrait plus exister », panneau porté par le tambour-major.

Une idée qui peut apparaître essentielle aujourd'hui est celle qui conduirait les leaders populaires à se mettre d'accord sur les trois ou quatre finalités définies en commun et ceci, quelle que soit l'orientation politique de chacun. Les juristes ont démontré l'injustice due à la non-application d'un droit égalitaire tant au niveau national qu'au niveau communautaire.

Pierre-Peter Meyer

---

## Le curieux cheminement des péages allemands qui frapperont nos frontaliers

(Par Alain Howiller) - Les « eurodistricts rhénans » - celui de « Strasbourg-Ortenau » notamment, dont les membres étaient réunis à Strasbourg - ont protesté - trop tard sans doute - contre l'introduction, en Allemagne en 2019 voire 2020, d'un péage qui frappera les utilisateurs des autoroutes et des routes fédérales. Si le péage autoroutier seul les concerne puisqu'ils ne paieront pas les droits perçus sur les routes fédérales, la mesure adoptée concernera indéniablement le trafic transfrontalier : elle comporte, en plus, un aspect anti-européen que seule l'opposition allemande (les « Verts » et « Die Linke ») y auront eu le cœur de soulever lors du débat au Bundestag.

Les péages seront, en effet, compensés aux automobilistes allemands grâce à des ristournes sur les taxes frappant les véhicules. Seuls les étrangers paieront le péage autoroutier qui « revêt ainsi un caractère discriminatoire et anti-européen, hostile aux étrangers » pour reprendre la formule utilisée par le député Anton Hofreiter, leader des Verts au Bundestag.

À Strasbourg, le Parlement Européen aussi...

C'est contre cet aspect discriminant que le Parlement Européen, réuni à Strasbourg, a également protesté dans une résolution adoptée par 510 voix contre 126 et 55 abstentions : la ristourne aux automobilistes allemands « maintient » dit le texte « une discrimination

indirecte fondée sur la nationalité ». Au-delà de ce caractère, les Länder situés sur la frontière (Sarre et Bade-Wurtemberg en particulier) ne redoutaient que l'introduction d'un péage ait un effet négatif sur les échanges économiques avec les régions frontalières après l'adoption des péages par le Bundestag, ils avaient laissé entendre qu'ils provoqueraient un nouveau débat au Bundesrat pour obtenir une dérogation pour les frontaliers. Le Bundesrat ne bougera finalement pas et... adoptera les nouvelles mesures !

Horst Seehofer, le Président CSU de Bavière, a provoqué cette volte-face : « Je ne vous dirai pas comment j'ai réussi à faire adopter le projet. Je réserve le récit de cette « aventure » à un livre que j'écrirai ! » a commenté le président bavarois, volant au secours d'un projet défendu depuis des années par Alexander Dobrindt, Ministre Fédéral des Transports, son collègue bavarois et CSU. Tout porte à croire que Seehofer pour obtenir un vote favorable de ses collègues du Bundesrat les a menacés de bloquer le versement des sommes péréquation des Länder ! L'idée des péages est en fait issue de plusieurs campagnes électorales conduites en Bavière, il s'agissait de jouer sur la « fibre identitaire » des Bavarois, volontiers réservés (!) vis à vis des étrangers. La CSU y voyait un moyen pour mobiliser les électeurs et apporter une contribution à la majorité absolue perdue par la CSU en 2008 et retrouvée lors des dernières élections à la diète de Munich.

La « ristourne fiscale » : une idée électoraliste !

Dobrindt, s'appuie sur les péages existant en Autriche, en Italie et en Suisse pour justifier son projet : il en tire argument omettant de signaler que dans les pays voisins, les péages frappent et les autochtones et les visiteurs étrangers. Il fait valoir que les péages sont un moyen de faire entrer de l'argent dans les caisses pour entretenir les infrastructures routières. Mais il veut éviter que les péages ne provoquent des réactions négatives chez les automobilistes qui sont contribuables et... électeurs ! Il a certes voulu faire entrer de l'argent dans les caisses de l'État, mais sans que l'introduction de sa « nouvelle forme de taxes », ne frappe les contribuables-électeurs d'où l'idée - subtile - de la ristourne fiscale !

Le comble c'est qu'en aménageant quelque peu son projet initial (pas de péage pour les voitures électriques, les étrangers ne paieront pas de péage sur les routes fédérales, aménagement des tarifs en intégrant les degrés de pollution) Alexander Dobrindt a obtenu le feu de la Commission de Bruxelles pour une « taxe » qui reste discriminatoire ! Il a même réussi à obtenir le soutien d'Angela Merkel qui, pourtant avait déclaré : « Il n'y aura pas de péage tant que je serai chancelière ! » Là aussi le souci d'obtenir, avant les élections, le soutien de Horst Seehofer, qui mène une véritable guérilla contre la politique migratoire de la chancelière, a été déterminant.

La faute à l'Europe ?

Il n'était sans doute pas inutile d'essayer de décrypter la manière dont une mesure discriminatoire - qui nous concernera directement sur les bords du Rhin - peut naître avec le soutien de la Commission le tout en partant de considérations électoralistes locales. Sans oublier que les spécialistes qui avancent les investissements à réaliser pour mettre en place le système des péages, contestent le bénéfice que le gouvernement attend de ses mesures électoralistes.

Le Ministre estime que les péages pourraient rapporter 830 millions d'euros par an, de cette somme, il y resterait 500 millions, une fois décomptés les frais d'investissement et de fonctionnement. Pour l'association des automobilistes allemands (ADAC) les sommes avancées ne correspondraient pas à la réalité d'après l'association, les péages rapporteraient, frais déduits, près de 270 millions d'euros.

Un projet coûteux, discriminatoire, née de visions électoralistes dira-t-on encore que c'est la ... faute à l'Europe ?

Reste l'espoir que la plainte que doit déposer le Ministre autrichien des Transports sera couronnée de succès !

Alain Howiller

---

## Quand l'État veut réorganiser la coopération transfrontalière !

(Par Alain Howiller) - Pour faire contrepoids à la « Conférence franco-germano-suisse » du Rhin Supérieur, organisme créé par un accord intergouvernemental pour permettre -grosso modo- aux représentants des États concernés de gérer les relations transfrontalières, les représentants des collectivités territoriales avaient souhaité créer, à leur tour, une structure qui permettrait aux élus d'engager un dialogue et de prendre des décisions proches des citoyens qu'ils représentaient. Ce fut la création du « Conseil Rhénan ». Depuis sa création, le Conseil Rhénan rêve d'un rapprochement avec la « Conférence » qui aurait pu se concrétiser avec la naissance d'un organe unique.

Le gouvernement français, désireux de garder sa prééminence à la « Conférence » symbole

des responsabilités régaliennes d'un État centralisé, n'a jamais été favorable à une éventuelle fusion, et force est bien de souligner que l'Allemagne avait rejoint cette approche négative arguant qu'une telle fusion risquait de porter atteinte aux dispositions constitutionnelles concernant le principe de séparation des pouvoirs tel qu'il était pratiqué outre-Rhin ! Et les présidents successifs du « Conseil Rhénan » ont dû renoncer à une opération qui visiblement ne peut pas se faire sans adhésion des États !

## **L'État veut définir le cap**

Pour la plupart des observateurs comme des acteurs des bords du Rhin, cette approche négative symbolisait un souci excessif de préserver les prérogatives des États, voire une attitude réservée vis-à-vis des coopérations transfrontalières. Lors du séminaire organisé en novembre dernier à l'ENA, à Strasbourg, sur le thème « La Région du Grand Est et ses voisins », Jean-Christophe Baudoin, Directeur des stratégies territoriales au Commissariat Général à l'Égalité des Territoires (services du Premier Ministre) avait souligné que si le gouvernement n'était pas hostile à la coopération transfrontalière et qu'il considérait que les conseils régionaux devaient être au premier rang de cette coopération. L'État cependant entendait en être partie prenante et s'attacherait à en définir le cap : un cap qui respecterait le principe de réciprocité et de loyauté.

Il s'agira, par exemple, d'éviter que ne s'établisse une coopération qui aurait pour seul but de « placer » des chômeurs au-delà des frontières, sans que les opérations ne s'effectuent dans le cadre d'un accord global « donnant-donnant » liant les régions concernées. La coopération transfrontalière doit également s'inscrire en cohérence avec les politiques menées dans les régions non frontalières : il s'agit d'éviter des écarts trop importants entre « régions intérieures » et « régions des frontières ». Ce discours avait fortement interpellé les participants aux séminaires partisans, pour la plupart, à une plus grande autonomie des collectivités territoriales dans leurs rapports avec leurs voisins d'au-delà des frontières !

## **Un « Livre blanc » pour des usines à gaz ?**

Depuis le séminaire strasbourgeois, la « Commission Nationale de Coopération Décentralisée » (CNCD)<sup>1</sup> a approuvé le « Livre Blanc Diplomatie et Territoires » que lui avait soumis le Ministère des Affaires étrangères (et non -curieusement- le Ministère de l'Intérieur !). Le document adopté veut proposer les « principes d'une véritable stratégie pour la coopération transfrontalière. Cette stratégie vise à renforcer la cohérence entre l'action diplomatique de la France et l'action des Collectivités territoriales en matière d'actions transfrontalières : il s'agit de mieux articuler les outils et institutions susceptibles d'intervenir, à divers niveaux, dans ce domaine.

On peut se demander si, compte tenu des échéances électorales proches, les conclusions dégagées par le « Livre Blanc » auront le temps d'inscrire dans la réalité des dispositions qui font penser à la mise en place de nouvelles ... usines à gaz ! On n'a tout de même pas à revenir à ce propos que me tenait, en 1963, un haut dirigeant strasbourgeois (dont par charité je tairai le nom !) alors que tout jeune journaliste je l'interviewais : « Si le Bade-Wurtemberg ou Kehl ont un problème avec Strasbourg, ils peuvent saisir l'ambassade de France qui relayera sur le gouvernement. Ce dernier nous transmettra, s'il y a lieu ! ... » On semble tout de même avoir progressé depuis et pourtant...

## **Politique et économie étroitement liées**

Le « Livre blanc » poursuit : « La problématique transfrontalière sera inscrite de façon systématique dans la coopération politique et économique bilatérale avec nos partenaires européens, en particulier à l'occasion des sommets annuels, dans le cadre des forums économiques... Une stratégie transfrontalière globale, déclinée également par frontière, visant des priorités claires à moyen et à long terme et une mobilisation des acteurs centraux et locaux, sera établie afin de mieux orienter les travaux des commissions bilatérales et le dialogue avec nos partenaires étrangers en étroite concertation avec les collectivités territoriales et les administrations techniques concernées... ».

La coopération transfrontalière -toujours selon ce « Livre blanc »- sera définie par « frontière » : elle relèvera étroitement des préfets et des conseillers diplomatiques qui leur seront attachés. Ces derniers s'assureront de ce que la stratégie définie s'inscrive bien en « cohérence » avec les États voisins. Des liens seront créés entre les conseillers et l'ambassadeur en poste dans le pays voisin. Le conseiller facilitera le lien entre les autres programmes définis sur le territoire ou les politiques nationales. « Au niveau de l'État » souligne le texte « la mise en place d'un comité de pilotage interministériel de suivi des politiques transfrontalières avec l'appui de la « Mission Opérationnelle Transfrontalière » (M.O.T.)<sup>2</sup> améliorerait la coordination des administrations centrales compétentes. »

On peut se demander ce que ce « Livre blanc » pur chef-d'œuvre de langage technocratique risque d'engendrer comme usine à gaz sur nos frontières ! Étrangement le texte n'a apparemment suscité aucune réaction, notamment de la part des collectivités territoriales engagées pour la plupart -comme dans le cadre du Rhin Supérieur- dans des coopérations transfrontalières qu'elles espéreraient davantage marquées du sceau de la décentralisation que de celui d'une déconcentration inspirée par le « Livre Blanc ». Alain Howiller

Notes :

1. Le CNCD est un « espace de dialogue et de concertation » entre l'État et les Collectivités territoriales. Réformée à plusieurs reprises, la CNCD réunit à parité des représentants des ministères concernés par la coopération décentralisée et des associations nationales de collectivités locales. Il suit les opérations et projets des collectivités territoriales engagées dans la coopération décentralisée (avec l'étranger), dresse un état des lieux, conseille, émet des avis sur les moyens d'améliorer la coopération décentralisée. Il est en principe présidé par le Premier Ministre.
2. La M.O.T. a été créée en 1987 : elle regroupe des acteurs (CCI, entreprises, départements, communes, régions, intercollectivités transfrontalières, représentants de ministères, de la Caisse des Dépôts, des institutions européennes avec lesquelles elle sert d'interface, d'agences d'urbanisme, etc. Elle est pilotée par le « Commissariat Général à l'Égalité des Territoires » (ex DATAR). Elle réalise des études, organise ou participe à l'organisation de colloques (comme celui tenu à l'ENA à Strasbourg), conseille.