UNIVERSITÉ DE STRASBOURG

LUXEMBOURG INSTITUTE OF SOCIO-ECONOMIC RESEARCH (LISER)

ÉCOLE DOCTORALE SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES – PERSPECTIVES EUROPÉENNES (ED519)

SOCIÉTÉS, ACTEURS, GOUVERNEMENT EN EUROPE (UMR 7363 - SAGE)

THÈSE présentée par :

Jianyu CHEN

soutenue le : **22 novembre 2021**

pour obtenir le grade de : **Docteur de l'Université de Strasbourg**

Discipline/ Spécialité : **Psychologie et Géographie**

La mobilité quotidienne, résidentielle et sociale : représentations sociales et pratiques transmobilitaires Le cas des frontaliers franco-luxembourgeois

THÈSE DIRIGÉE PAR :

M. RAMADIER Thierry	Directeur de recherche CNRS, Université de Strasbourg
M. GERBER Philippe	Research Scientist, Luxembourg Institute of Socio-Economic Research

RAPPORTEUSES :

Mme. WEISS Karine	Professeure des universités, Université de Nîmes
Mme. NEGRON-POBLETE Paula	Professeure des universités, Université de Montréal, Canada

EXAMINATEURS :

M. HAMMAN Philippe	Professeur des universités, Université de Strasbourg
M. CARPENTIER-POSTEL Samuel	Professeur des universités, Université de Franche-Comté

« Un trajet transfrontalier vers le Luxembourg »
J. Chen, à Thionville, le 17 novembre 2017

À Jiao

SOMMAIRES

REMERCIEMENTS ..... **V**

INTRODUCTION GÉNÉRALE **1**

1ÈRE PARTIE – POSITION THÉORIQUE **9**

Chapitre 1. Mobilités protéiformes **11**

a. La *mobilité*, ni sociale ni spatiale 13

b. La *mobilité sociale*, qui n'est pas spatiale 17

c. La *mobilité* à la fois sociale et spatiale 19

d. La *mobilité virtuelle* 26

e. Conclusion du chapitre 1 29

Chapitre 2. Relations inter-mobilitaires **31**

a. Mobilité quotidienne et mobilité résidentielle 35

b. Mobilité résidentielle et mobilité sociale 48

c. Mobilité quotidienne et mobilité sociale 56

d. Conclusion du chapitre 2 62

Chapitre 3. Représentations sociales et mobilités **65**

a. De représentations collectives à représentations sociales 67

b. Les approches dans l'étude des représentations sociales 73

c. Représentations sociales, pratiques et attitudes 79

d. Représentations sociales et pratiques mobilitaires 86

Conclusion de la 1ère partie **90**

2ÈME PARTIE – PROBLÉMATIQUE ET MÉTHODOLOGIE **93**

Chapitre 4. Problématique et hypothèses théoriques **95**

Chapitre 5. Terrain et population d'étude 103

a. Choix de terrain et population 104

b. Contexte du terrain d'étude et population parente 107

Chapitre 6. Une méthodologie mixte 119

a. Méthodes d'analyse de données quantitatives 123

b. Méthodes d'analyse de données qualitatives 136

c. Description de l'échantillon 165

Conclusion de la 2ème partie 173

3ÈME PARTIE – CONTRIBUTIONS EMPIRIQUES 175

Chapitre 7. Gentrification de l'espace résidentiel des frontaliers 177

a. Navette transfrontalière généralisée 180

b. Gentrification de l'espace résidentiel des frontaliers 194

c. Conclusion du chapitre 7 211

Chapitre 8. Espaces résidentiels « *éloignés* » et « *Grands navetteurs* » transfrontaliers 215

a. Évolution de l'attractivité résidentielle de la Lorraine 218

b. Caractérisation des espaces « *éloignés* » et des « *grands navetteurs* » 224

c. « *Grandes navetteuses* » : une illustration 244

d. Conclusion du chapitre 8 250

Chapitre 9. Éprouver la navette transfrontalière 253

a. Représentations sociales de la navette transfrontalière 257

b. Navette pénible ? Pas tout à fait… 282

c. Vivre différemment l'automobilité pénible 298

d. La géographie des représentations sociales de la navette transfrontalière 314

e. La frontière et la navette qui la traverse 320

f. Conclusion du chapitre 9 334

Chapitre 10. S'épanouir dans l'emploi transfrontalier 337

a. Représentations sociales de l'emploi transfrontalier 340

b. Le travail passionnant, les travailleurs satisfaits 357

c. Distanciation spatio-temporelle, mais aussi socio-professionnelle 362

d. Ségrégation spatio-professionnelle au lieu de travail 370
e. Conclusion du chapitre 10 376

Chapitre 11. Enraciner la résidence 379

a. Vécus résidentiels ambivalents 381
b. À la ville ou à la campagne ? 400
c. Éloignement résidentiel et ancrage social 430
d. Pratique de navette et ancrage résidentiel 433
e. Conclusion du chapitre 11 436

Chapitre 12. « *Trois mobilités en une seule* » ? 439

a. Pratiques transmobilitaires et représentations sociales 442
b. Trois représentations en une seule ? 449
c. Représentations transmobilitaires et pratiques 457
d. Redécouvrir des frontaliers « *grands-navetteurs* » 488
e. Conclusion du chapitre 12 500

Conclusion de la 3ème partie 503

CONCLUSION GÉNÉRALE 507

BIBLIOGRAPHIE 515

INDEX DES HYPOTHESES 552

TABLE DES TABLEAUX 553

TABLE DES FIGURES 555

TABLE DES ENCADRES 558

TABLE DES ANNEXES 559

ANNEXE 561

REMERCIEMENTS

En premier lieu, je tiens sincèrement à remercier Thierry Ramadier et Philippe Gerber, mes deux directeurs de thèse, qui m'ont initié à un monde intellectuel que je soupçonnais à peine. Tout au long de la présente recherche doctorale, ils ont fait preuve d'une grande patience, ils m'ont appris la prudence et ils ont fait montre d'une parfaite diligence. Je considère ces qualités comme de grandes vertus scientifiques, que je pense avoir adoptées et que je continuerai de m'approprier dans ma carrière future. Sans leur soutien et leurs encouragements, j'aurais difficilement pu imaginer mener mes études de doctorat à terme.

Je remercie ma bien-aimée, Jiao, qui garde toujours pour moi une lumière illuminant mes nuits tardives, de m'avoir accompagné tout au long de cette aventure intellectuelle que je n'hésite pas à qualifier de parfois pénible, sans mentionner qu'elle a duré plus longtemps que nous l'avions initialement prévu. Derrière les travaux scientifiques, c'est la quotidienneté qui se déploie, quand Jiao a endossé sans hésitation les responsabilités de maints aspects ordinaires mais vitaux de notre vie courante.

Je remercie également Madame Karine Weiss et Madame Paula Negron-Poblette, qui ont accepté d'être les rapporteuses de ma thèse. J'ai eu l'honneur d'avoir Monsieur Samuel Carpentier-Postel et Monsieur Philippe Hamman comme examinateurs de mon travail. Je tiens à adresser encore mes remerciements à Madame Sandrine Depeau et à Monsieur Philippe Hamman, qui ont suivi à plusieurs reprises l'avancement annuel de ma recherche en y consacrant beaucoup de temps et d'énergie. Les conseils qu'ils m'ont prodigués sont tous précieux et font partie de l'accomplissement de ce travail.

Je tiens à remercier Madame Amina Dhoukar, correctrice experte qui s'est chargée de la relecture et des corrections de ma rédaction en français. Sans ses efforts pour me corriger et m'apprendre à mieux écrire, la lecture de la thèse serait beaucoup plus laborieuse, même si sa longueur la rend dorénavant suffisamment difficile à lire.

La réalisation de travaux scientifiques modernes ne s'inscrit plus dans la logique de l'« Homme-orchestre », comme c'est d'ailleurs très souvent le cas : sans les échanges et les collaborations, une seule personne peinerait à achever une œuvre aussi complexe. La liste de remerciements est donc si longue que je ne peux me permettre de tous les énumérer.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

« *Ici il faut courir pour rester à la même place. Pour aller quelque part, il faudrait courir deux fois plus vite !* »

Lewis Carroll, *« De l'autre côté du miroir »*

Tel est le constat de l'auteur des *Aventures d'Alice au pays des merveilles*, qui crée toutefois un monde imaginaire dont la rotation est plus rapide que celle de notre univers. Autrefois considérée comme une manifestation de fantaisie, cette constatation ne serait-elle pas aujourd'hui une description appropriée et vivante de notre monde contemporain soumis à un rythme de plus en plus effréné ?

L'accélération sociale accompagne en effet le projet de modernité. Elle transforme profondément l'humanité tout en précipitant le rythme de vie quotidien de telle sorte qu'il se voit condamnée en tant que pathologie psychosociale de forme nouvelle (H. Rosa, 2010). Nous nous trouvons immergés dans des circulations d'informations numérisées qui divisent notre attention et nous mettent en pénurie de « temps libre », bien que nous ayons davantage d'autonomie temporelle (Citton, 2014). Nous vivons entourés par un monde matériel d'abondance dans lequel la légèreté s'incorpore. Une telle légèreté implique la flexibilité immédiate pour prendre un nouveau départ (Lipovetsky, 2015). Nous voilà désormais sommés d'entreprendre une vie fluide dont la certitude n'existe qu'à court terme (Bauman, 2000, 2013). Derrière ces formes d'accélération, c'est toujours le mouvement qui dicte la logique sous-jacente au fonctionnement du monde contemporain, qu'il s'agisse des déplacements physiques dans l'espace-temps, ou des prises de position symboliques dans l'espace de l'intersubjectivité humaine (par exemple dans les domaines de la politique, du social, de l'information et du virtuel).

Dans un essai politique sur les raisonnements communautariens qui critique le monde libéral, Michael Walzer (1990) catégorise quatre formes de mobilité – les mobilités géographique, sociale, matrimoniale et politique – qui forgent notre société contemporaine individualisée et mondialisée, mais loin d'être unifiée. Selon l'auteur, l'idéologie libérale à l'égard de la mobilité s'avère tautologique, parce que « le libéralisme est, tout simplement, l'approbation théorique et la justification de ce mouvement. Du point de vue libéral, les Quatre Mobilités représentent donc la mise en œuvre de la liberté et la poursuite du bonheur (privé ou personnel) » (Walzer, 1990, p.

12)[1]. C'est en partie à juste titre que l'auteur met en avant ses observations du phénomène des mobilités en tant qu'objet critique. Mais il a cependant tort d'envisager les mobilités comme un construit social *ex nihilo* de l'idéologie libérale et de remettre en cause des recherches menées en anthropologie et en géographie sur le mode de vie nomade, dont la fécondité territoriale donne lieu à des mouvements - la mobilité étant un outil auquel on a depuis longtemps recours pour survivre. D'ailleurs, l'auteur remet également en question des recherches en sociologie selon lesquelles la formation de communautés n'est pas nécessairement liée à la distance physique (Chamboredon et Lemaire, 1970; Giddens, 1994). Ces arguments sont donc détachés de la réalité connue. Et pourtant, Michael Walzer a aussi raison, dans la mesure où la mobilité n'a jamais été vécue comme une *doxa* qui se répercute sur tous les aspects de la vie de notre époque (Borja et al., 2013). L'objectif de construire un monde mobile est à peine déterminé. Devient-on de plus en plus mobile pour vivre dans un monde mobile, et/ou *vice versa* (Bauman et al., 2005) ?

Des constats peuvent encore être établis sur la synchronie dynamique entre la représentation et les pratiques de mobilité, notamment à propos des deux premières formes de mobilité évoquées, c'est-à-dire la *mobilité géographique* et la *mobilité sociale*, qui constituent vraiment des objets d'étude d'actualité en géographie humaine, en sociologie urbaine et en psychologie sociale.

La mobilité géographique peut être envisagée comme un processus de découverte, qu'il remonte à l'origine du poème épique de *l'Odyssée* dont l'errance était forcée, ou

[1] Traduit par l'auteur, le texte originaire est en anglais « *Liberalism is, most simply, the theoretical endorsement and justification of this movement. In the liberal view, then, the Four Mobilities represent the enactment of liberty, and the pursuit of (private or personal) happiness* ».

qu'il s'agisse des ouvrages *On the Road* de J. Kerouac et *Zen and the Art of Motorcycle Maintenance* de R. M. Pirsig, selon lesquels le voyage est volontaire. À chaque fois, le mouvement dans l'espace-temps est un déroulement pour (re-)découvrir le monde extérieur comme intérieur. La mobilité géographique est un passage menant à une revitalisation à la fin de l'histoire.

La mobilité peut constituer un emblème de progrès social, dans la mesure où il n'y a « *pas de modernité sans ailleurs* » (Barrère et Martuccelli, 2005, p. 58). Si les navigations au cours des Grandes découvertes permettent d'atteindre des destinations de rêve tout en nécessitant encore beaucoup de temps, l'invention des moyens de transport motorisés à longue distance par voie terrestre (notamment le train) durant la Révolution industrielle marque la contraction radicale de la distance-temps dans le cadre de la mobilité géographique. Ce progrès de la mobilité géographique concerne tout d'abord les circulations intracontinentales de personnes (voyageurs et migrants) ou de marchandises. Il est désormais possible d'atteindre des espaces lointains en 'peu de temps' grâce au développement des équipements de mobilité modernes, comme Jules Verne l'illustre dans ses romans de science-fiction, qui accordent une place centrale à la mobilité.

La mobilité spatiale peut également être vécue comme une forme d'instabilité, notamment dans le monde du travail. À l'aube de la Révolution industrielle, la mobilité géographique et la mobilité sociale deviennent étroitement liées. À cette époque, la *navette* effectuée entre le domicile et le travail ne s'applique qu'à une étendue géographique moindre – elle concerne essentiellement des ouvriers qui travaillent à l'usine et habitent dans la cité-dortoir à proximité immédiate de leur emploi. Cependant, une mobilité résidentielle est souvent perçue comme une instabilité socio-professionnelle, et *vice versa*. Avec le développement de l'économie capitaliste et l'introduction de l'emploi salarial (Istace et al., 2004), la mobilité peut être considérée

comme une forme de liberté. L'avancement de la protection sociale permet d'établir une séparation de plus en plus nette entre la sphère professionnelle et la sphère domestique, de telle sorte que les employés salariés se voient libérés de la confusion entre l'intérêt du patronat et l'intérêt familial (Boltanski et Chiapello, 1999). En même temps, une telle séparation entre les deux sphères de vie se traduit également à l'échelle géographique par la division entre le lieu de résidence et le lieu de travail. Le développement des modes de transport individuels, ainsi que la démocratisation de leur utilisation, renforce vertigineusement la liberté de la mobilité géographique (R. J. Gordon, 2016) et transforme irréversiblement la disposition de l'espace urbain en menant à la formation de métropoles (Remy, 2000).

Les institutions politiques appréhendent la mobilité comme un déplacement légitime ou au contraire illicite de personnes (Borja et Ramadier, 2014). Sont prônées les mobilités dont l'objectif est dicté par les besoins économiques d'une conjoncture donnée, sont réprimées les *mobilités sans sédentarité*. Les vagabonds font ainsi partie des mobilités qui nécessitent d'être 'gouvernées', car le mode de vie nomade est déprécié.

La mobilité devient par conséquent une norme sociale (Le Breton, 2005b). La pratique de la mobilité renouvelle notre rapport au territoire et à la société tout en bouleversant notre relation à la mobilité même : cette dernière devient un critère pour juger et hiérarchiser la position des individus dans la société. Les équipements de mobilité servent d'indice pour évaluer la possibilité de s'intégrer – voire le potentiel de s'épanouir – dans l'univers socio-professionnel. La pratique de la mobilité est révélatrice des activités professionnelles spécifiques aux classes sociales données selon la distance parcourue, comme on le constate par exemple avec les voyages longs effectués par les cadres supérieurs (Aurigi, 2016) ou la forte propension des classes populaires précaires à recourir à la voiture. (Ravalet et al., 2015).

La mobilité s'apparente à un capital (à l'instar du concept de motilité de V. Kaufmann et Jemelin, 2004), à un « *atout de plus en plus déterminant dans la concurrence entre les hommes* » (Jeanpierre, 2005, p. 337). Elle est dès lors considérée comme un symbole qui séduit les gens en leur laissant espérer une amélioration de leurs conditions sociales d'existence (Belton-Chevallier et al., 2019) ou simplement en les incitant à « bouger pour s'en sortir » (Le Breton, 2005a).

LA Mobilité pénètre tous les aspects de la pensée et de la pratique post-modernes. Les exemples que nous venons de citer montrent tous le pouvoir omniprésent de cette notion dans notre société qui façonne les pratiques individuelles. ***La présente thèse se fixe ainsi pour principal objectif d'interroger la manière dont les représentations sociales des objets de mobilité configurent les pratiques mobilitaires des individus.***

Cette recherche vise par conséquent à mieux comprendre le rapport que les acteurs sociaux entretiennent avec la mobilité en adoptant une approche constructiviste et structuraliste. Nous nous intéressons plus particulièrement aux individus qui pratiquent la navette à longue distance. ***Nous partons de l'hypothèse générale que les représentations sociales et les pratiques relatives à la mobilité sont socialement structurantes et qu'il existe également une cohérence entre les représentations et les pratiques de la mobilité***.

La thèse doit valider cette hypothèse et se compose de trois parties principales dont chacune correspond à une démarche scientifique. La 1ère partie présente les éléments théoriques impliqués dans la recherche, à l'issue d'une présentation étymologique de la terminologie de « *mobilité* » dans notre société contemporaine. Nous nous intéressons notamment à l'état actuel des connaissances sur les relations existant entre les différentes pratiques mobilitaires des individus, qu'il s'agisse des mobilités spatiales (mobilités quotidiennes et résidentielles) ou des mobilités sociales (notamment

socio-professionnelles). Nous nous employons en outre à relever les relations établies entre les différentes pratiques de mobilités en se situant d'un point de vue socio-psychologique. Pour y parvenir, nous privilégions à la fois l'approche structurale suivie par l'école d'Aix-Marseille dans l'étude de représentations sociales et l'approche dynamique des principes organisateurs de l'école de Genève. L'approche structurale présente non seulement l'avantage d'être efficace pour saisir la signification de la représentation, mais elle offre également la possibilité de relier aisément l'aspect cognitif avec l'aspect pragmatique par le biais de la distinction des éléments centraux et périphériques. L'approche des principes organisateurs, quant à elle, s'intéresse davantage aux relations réciproques entre les facultés cognitives et les dispositions sociales des acteurs sociaux, pour ainsi révéler leurs configurations socio-cognitives des pratiques de mobilité.

Nous plaçant à la frontière des études socio-géographiques et socio-psychologiques, nous mobilisons par conséquent, dans la 2ème partie, des méthodologies mixtes mêlant différents types d'analyses de données – quantitative statistique, quantitative relationnelle et qualitative –, afin de mieux ajuster notre échelle de vision et de mieux nous adapter aux spécificités de notre terrain d'étude, en l'occurrence le territoire situé entre la Lorraine et le Luxembourg. Dans la troisième partie de la thèse, nous introduisons deux manières de catégoriser le territoire résidentiel en Lorraine occupé par les navetteurs frontaliers vers le Luxembourg. Des analyses de données macrosociales permettent d'appréhender les dynamiques socio-résidentielles des pratiques mobilitaires des travailleurs frontaliers. Ensuite, nous effectuons également le recueil de données microsociales et procédons à leur analyse pour explorer les relations entre les représentations sociales et les pratiques mobilitaires des frontaliers. À la fin de cette 3ème partie, les trois mobilités en question sont étudiées de façon unifiée pour vérifier notre hypothèse et compléter l'encadrement théorique de *LA mobilité* de notre ère.

1ÈRE PARTIE – POSITION THÉORIQUE

Cette première partie du texte est avec pour but de présenter les éléments théoriques impliqués dans l'élaboration de la thèse, plusieurs aspects seront abordés selon la structure générale de nos raisonnements. Tout d'abord, comme la notion de *mobilité* se situe au cœur de notre étude, il paraît primordiale d'éclaircir la notion du terme de *mobilité*. Nous nous intéressons en particulier à l'évolution conceptuelle du terme de *mobilité* : celle dans le langage courant comme dans le champ artistique en général - mais le plus important - dans le champ académique au sein duquel la *mobilité* constitue un objet de recherche de plus en plus séduisant en sciences humaines et sociales. Par la suite, dans le deuxième chapitre, nous allons nous situer d'une approche systémique et intégrée, et nous allons aborder les mobilités en protéiforme tout en les considérant comme de différents « variants » de *LA mobilité*. Dans une telle approche, les différentes formes de mobilité sont liées ensemble, tandis que les relations entre les mobilités sont complexes et méritent à être soigneusement dénouées. Ainsi, nous démêlons un état de l'art des recherches sur les relations entre les mobilités, et ce surtout

dans l'aspect sociologique, que ce soient des relations entre les mobilités spatiales, ou celles entre une forme de mobilité spatiale avec les mobilités socio-professionnelles. Enfin, nous allons nous trouver dans l'aspect sociopsychologique de l'étude sur la mobilité, à l'instar celui des représentations sociales. Après une brève introduction de la théorie de représentations sociales et notamment celle de l'approche structurale de l'école d'Aix-Marseille, nous verrons dans quelques exemples de recherches sur comment la thématique de la mobilité est abordée via les représentations sociales, et sous quels angles sont analysées ces différentes formes de mobilités.

Chapitre 1. Mobilités protéiformes

Les sociétés parlent de *LA mobilité*, mais cette mobilité ne revêt pas la même signification ni ne renvoie à la même prise de position de la part du locuteur, car son sens varie en fonction du contexte discursif et de son objet de complément de déclinaisons. Aujourd'hui, les Français utilisent par exemple le terme de « *mobilité* » en faisant un quasi synonyme du mot « *déplacement* » (« *mobilité quotidienne* »), dans d'autres cas de figure celui de « *migration* » (« *mobilité internationale* »). Les études portant sur le processus de la substitution de ces termes par la notion de « *mobilité* » attestent que ce phénomène ne date guère de très longtemps (Borja et al., 2013; Borja, Courty, et al., 2014; Borja et Ramadier, 2014; Pellerin, 2011). Le signifié de la terminologie de « *mobilité* » ne se stabilise pourtant pas, il s'agit d'un processus en voie de s'achever et loin d'être accompli. Dans ce chapitre, nous nous intéressons à l'évolution des représentations et du cadre conceptuel de *LA mobilité*. Nous allons parler

de la *mobilité*, non seulement parce qu'elle est l'objet de recherche principal de notre étude, mais également parce qu'elle est polysémique, voire source de polémique, dans le langage courant comme dans le langage académique.

A fortiori, derrière le changement de terminologie cache souvent le changement de paradigme pour l'envisager. Le signifié et la connotation du néologisme sont toujours en cours d'évolution, tandis qu'une telle évolution reflète l'évolution de la prise de position des discours publics, qu'ils soient dominants (l'autorité prône la mobilité) ou dominés (le public soumis à l'injonction de la mobilité). En démêlant le processus où des *déplacements dans l'espace* sont aujourd'hui de plus en plus décrits sous le signe de *mobilité*, nous allons voir comment la notion de la *mobilité* multiplie ses dénotations et élargi son pouvoir d'explication, et comment la représentation de la *mobilité* mute pour devenir une norme sociale du fonctionnement du monde capitaliste, selon laquelle « *[…] la mobilité est maintenant considérée comme une caractéristique personnelle, déterminée par des choix individuels qui sont en rapport avec 'l'épanouissement personnel', la réalisation de soi ou la réussite sociale* » (Borja et Ramadier, 2014, p. 75).

a. La *mobilité*, ni sociale ni spatiale

Dérivée du nom '*mobilitas'*, initialement utilisé pour décrire la caractéristique inconsistante d'un objet, l'acception sémantique du mot ne cesse d'évoluer et de s'enrichir au fil du temps dans la langue française, si bien que la *mobilité* porte aujourd'hui un sens complètement différent de son origine latine. Afin de mieux comprendre la connotation de ce terme, nous souhaitons esquisser son évolution sémantique en remontant dans l'histoire et en consultant les dictionnaires historiques de la langue française. Cette recherche vise en outre à rendre compte des différentes représentations associées à ce terme au fil du temps.

Selon le *Dictionnaire du Moyen français* paru entre 1330 et 1550 - une période encore antérieure à l'émergence de la langue française officielle - la *mobilité* était à cette époque déjà orthographiée comme aujourd'hui. Cependant, la signification et les champs d'application du mot différaient grandement de ceux de nos jours. En face de l'entrée « *mobilité* », on trouve tout d'abord l'explication suivante : « *Propriété de ce qui se meut, [et la] facilité à se mouvoir* », avec pour objectif de décrire des concepts abstraits ou le caractère mouvant des substances, cependant peu appliqué aux êtres vivants. Durant cette période, la société comprend le terme « *mobilité* » dans deux aspects : d'une part, dans le langage courant, la mobilité est l'équivalent d'instabilité. Par exemple, dans l'ouvrage *Sixième livre d'Amadis de Gaule*, l'auteur G. R. De Montalvo s'exprime ainsi : « *Aussi tôt lui va souvenir des* ***mobilités*** *de fortune […]* ». D'autre part, dans le langage académique, la mobilité se réfère au mouvement d'une substance. C'est par exemple ce qu'on lit dans *Barthélemy l'Anglais, traités du soleil et de la lune*, un essai scientifique naïf paru en 1372 : « *De cette légèreté, le soleil est able à se mouvoir, car les choses légères sont de plus grand mouvement que les pesantes. De cette* ***mobilité****, le soleil a*

vertu et activité souveraine, car tant comme il est plus mouvant, tant a-t-il plus grande vertu en ses œuvres ». Cette dernière acception sémantique de la *mobilité* se trouve renforcée dans 1ère édition du *Dictionnaire de l'Académie française* datant de 1694. Il s'agit d'un terme dogmatique en philosophie signifiant la « *Facilité à être mû : la mobilité des corps sphériques* », il implique nommément une tendance des objets physiques à se mouvoir.

Un siècle plus tard, dans la 5e édition du *Dictionnaire de l'Académie française* parue en 1798, la *mobilité* conserve sa signification de « *facilité à être mû […]* », tout en étendant son champ d'application à l'homme, en renvoyant cette fois-ci plutôt à des aspects psychiques que physiques, tels que ceux « *[…] de caractère, d'esprit, d'imagination. Pour dire, la facilité à passer promptement d'une disposition à une autre, d'un objet à un autre* ». Cette trace sémantique de la *mobilité* se retrouve facilement en italien, langue analogue au français qui est elle aussi issue du latin : au XIXe siècle, le compositeur G. Verdi intitule le dernier acte de sa pièce d'opéra *Rigoletto* comme *La donna è mobile*[2]. Si on fait abstraction du jugement patriarcal de la société, le titre de l'aria donne chair à l'utilisation de la *mobilité* propre à l'époque (et son adjective *mobile*) en décrivant l'instabilité d'un état psychologique, du moins moral, de la personnalité humaine.

Si le terme de *mobilité* dans la langue italienne renvoie à la facilité de changement d'état psychologique d'un individu, la société anglophone adapte ce même terme dans un usage évidemment plus lié à la moralité. Selon le *Oxford English Dictionary* publié en 1904[3], nous trouvons l'entrée « *mob* » - contraction d'une locution

[2] Traduction littérale : la femme est changeante.

[3] The Oxford English Dictionary – A New English Dictionary on historical principles. Octobre, 1904.

latine « *mobile vulgus* » - utilisée par la haute société de noblesse du XVII[e] siècle pour décrire la foule, la populace et la racaille de la société. Une telle application sémantique implique effectivement à la fois le mouvement d'émotion collective de la classe populaire, mais également leur mouvement physique dans l'espace urbain, car les « *mobs* » se déplacent souvent dans la grande ville en déclenchant des émeutes, aussi changent-ils facilement leur prise de position politique liée à la vie métropolitaine londonienne (Shoemaker, 2004). Dans ce cas-là, il est encore difficile de qualifier ce terme lié à la *mobilité* comme sociologique, parce que ce n'est utilisé que comme un jargon péjoratif des classes supérieure pour désigner les classes populaires. Du même, bien qu'il semble que la dimension spatiale s'assimile dans le signifié de la *mobilité*, alors que cette dimension n'est pas explicite mais s'exprime plutôt comme une allusion.

Plus tard, nous trouvons effectivement l'empreinte d'une telle explication spatiale de *mobilité* en langue française. En 1921, dans l'ouvrage *Principes de géographie humaine* - le testament scientifique posthume de P. V. de la Blache, l'auteur reprend la notion de *mobilité* dans le sens de « *facilité de mouvement* » et élargit son champ d'application en le transférant de l'état mental à l'état physique des êtres humains, de manière à décrire le potentiel d'une migration dans l'espace. Cette acception étendue de la *mobilité*, qui tente d'englober la dimension spatiale et géographique de l'activité humaine, est pourtant encore loin de la signification du terme de « *déplacement »* tel qu'on l'emploie aujourd'hui, puisque cet usage ne s'applique que dans le cadre disciplinaire et se réfère uniquement à un mouvement en masse.

Nous avons constaté, en langue française, que le terme de *mobilité* n'implique aucune signification directement sociale jusqu'à l'aube du XX[e] siècle, la dimension spatiale de ce terme s'applique strictement dans un contexte disciplinaire de la géographie, alors qu'il renvoie plus souvent à une tendance ou une facilité de mouvement dans l'espace qu'un déplacement effectif. Ce n'est jusqu'au plus tard, dans

la 8e édition du *Dictionnaire de l'Académie française* (1932-1935), toujours dans le cadre de désigner le mouvement humain, l'entrée *mobilité* absorbe le signifié d'un terme militaire similaire à celui que nous entendons actuellement, selon lequel les personnes se déplacent dans un but précis ou pour achever quelque chose : « *[…] La mobilité tactique, stratégique d'une unité, sa capacité à se déplacer en fonction des nécessités tactiques, stratégiques […]* ». Une telle explication à la potentialité et capacité d'un mouvement humain rapproche du concept de *motilité* qu'en font les sociologues de la mobilité lausannois de nos jours (V. Kaufmann et Jemelin, 2004).

b. La *mobilité sociale*, qui n'est pas spatiale

Jusqu'à lors, nous constatons deux aspects de la sémantique du terme de *mobilité*. D'un côté, la *mobilité* ne suggère pas directement un mouvement, mais plutôt une tendance ou des potentiels de mouvement, et ce consacrant dans la plupart des cas à décrire l'état d'esprit des êtres vivants, sauf en géographie du début de XX^{e} siècle. De l'autre côté, lorsqu'un mouvement effectif est sous-entendu par la *mobilité*, il ne s'applique guère aux êtres-humains, sauf comme un lexique militaire. Ainsi, il est toujours difficile de qualifier véritablement que le terme de *mobilité* implique une dimension sociale ou spatiale. Alors que la dénotation de ce terme est infléchie par l'introduction de l'anglicisme '*social mobility*' inventée par le sociologue russo-américain P. A. Sorokin (1927). L'objectif de l'invention du terme est d'appuyer sur une analogie métaphorique pour désigner la fluidité des rapports sociaux entre les différentes strates sociales. Dès lors, la principale acception de *mobilité* dans le champ académique francophone s'en trouvent affectée : la *mobilité* est équivalente de 'social *mobility'*, terme originaire de l'anglais qui revient au descriptif des objets abstraits (Gallez et Kaufmann, 2009). Cette acception est assimilée dans le *Dictionnaire de l'Académie française* comme une « *[…] latitude plus ou moins grande laissée aux membres d'une société d'améliorer ou de changer leur position (sociale)* ».

L'étude de la mobilité sociale suscite autant l'intérêt des sociologues étatsuniens que celui de leurs homologues francophones. Dans la communauté scientifique francophone, on parle de la *mobilité sociale* à deux formes en fonction de l'étendue temporelle. D'une part, la trajectoire sociale d'un individu peut être envisagée à l'intérieur de sa vie propre, et il s'agit dans ce cas d'une trajectoire sociale intragénérationnelle. Une telle mobilité est observable surtout par l'achèvement de la

socialisation dès l'entrée sur le marché de l'emploi. D'autre part, la mobilité sociale s'effectue également entre les générations. Ce concept de mobilité intergénérationnelle est considéré comme un indice sociologique plus stable pour étudier la structuration des groupes sociaux. L'étude sur la mobilité sociale intergénérationnelle introduit ainsi la reproduction sociale structuraliste pour esquisser la formation systématique de l'héritage des dispositions et des ressources, aussi bien dans la sociologie de stratification que dans la sociologie de capital bourdieusienne (Bourdieu, 1972). En plus, quelle que ce soit la forme de mobilité sociale, l'évolution de la Profession et Catégories socioprofessionnelle (PCS) de l'individu en est souvent l'indicateur afin de qualifier une trajectoire sociale ascendante ou descendante.

Pourtant, à l'époque de Sorokin, en sociologie française comme en sociologie nord-américaine, le courant principal scientifique continue de considérer l'espace (urbain) comme un contenant de la société, la question spatiale constitue peu comme objet d'étude de la discipline (sauf dans l'écologie urbaine chicagolaise que nous allons aborder plus loin). Si la publication de Sorokin met la pierre à l'édifice du concept de *mobilité sociale*, dans le but de décrire le changement de position sociale des individus, cet auteur n'insiste pourtant pas sur l'importance de l'espace dans ses recherches. Par conséquent, même si la mobilité sociale de Sorokin sous-entend parfois des déplacements dans l'espace géographique, ceux-ci sont relégués au second plan dans les analyses sociologiques. La mobilité sorokinaise est donc sociale, mais aspatiale.

c. La *mobilité* à la fois sociale et spatiale

Les premières études évoquées dans les sections précédentes sur l'évolution sémantique du terme de *mobilité* montrent déjà que les Français et les Américains ont assimilé presqu'en même temps (les années 1920-1930) ce néologisme dans le domaine scientifique, alors que le signifié de *mobilité* n'est pas encore considérée comme celui d'aujourd'hui. Lorsque le terme est utilisé pour désigner le déplacement dans l'espace physique, il renvoie souvent à une potentialité (comme en géographie de la Blache). Tandis qu'il décrit un mouvement réel, l'usage du terme se limite dans l'espace social et rarement dans l'espace physique (comme en sociologie de Sorokin). Or, c'est au sein de l'École de Chicago que la dimension géographique et la dimension sociale de la notion de *mobilité* sont pour la première fois conjuguées, telle qu'on l'envisage systématiquement aujourd'hui en sciences humaines et sociales.

L'émergence de l'intérêt scientifique des sociologues chicagolais sur la *mobilité* - à la fois spatiale et sociale - est étroitement liée au contexte socio-économique donné. *De facto*, le développement économique connaît une croissance soutenue aux États-Unis à la veille de la Grande Dépression économique mondiale. Le taux d'emploi augmente de façon significative entre 1870 et 1910, la population à Chicago est multipliée par presque sept fois durant cette période (Pauly, 1984; Rogoff, 1950). Une telle augmentation du nombre d'habitants s'accompagne d'une extension conséquente de l'espace urbain, alors que la pénurie d'offre de logement entraîne la formation des groupes de *hobos*[4] accompagnés de la hausse de criminalité. À cette époque, la ville est conçue comme un agrégat d'habitations humaines, mais également celui des sièges

[4] *Hobo* : *homeless boys*, l'équivalent des sans-abris. Ce terme est utilisé pour désigner des ouvriers qui entretiennent une vie errante dans la ville.

industriels. Elle est un territoire de déplacement intensif et constitue un véritable laboratoire pour les observateurs de mobilité sociale - c'est d'ailleurs dans ce contexte qu'émergent les réflexions de Sorokin. En plus, grâce au succès du *modèle T* du constructeur automobile *Ford*, les Américains connaissent une expansion de l'utilisation d'automobile dès les années 1920 qui touche les classes moyennes (Yonnet, 1986). C'est ainsi dans cette conjoncture que naît l'écologie urbaine de l'École de Chicago en 1915. C'est également dans ces circonstances que la notion de *mobilité* s'inscrit dans le champ scientifique (Lannoy, 2004).

En général, les sociologues chicagolais porte une vision écologique découlant d'un paradigme naturaliste selon lequel l'espace urbain n'est pas envisagé uniquement comme un système humain politique et public, mais également comme un espace constitué de composants matériaux, territoriaux, culturaux et sociaux de façon à la fois équilibrée et dynamique (Hawley, 1950). Les évolutions sociales dans l'espace urbain sont considérées par l'École de Chicago comme une démoralisation de la vie urbaine, dont les migrants, les commerçants nomades, et les *hobos* sont les causes qui perturbent l'équilibre à la fois spatial et social de la ville de Chicago (Grafmeyer et Joseph, 2004), car ce sont leurs déplacements qui produisent l'instabilité sociale par leur nature d'errance foncière.

Ainsi, les déplacements dans l'espace urbain sont aperçus par les chercheurs de l'École de Chicago en deux catégories : d'une part, si le mouvement dans l'espace n'implique pas de *« […] nouvelle expérience [et] stimulation »*, l'individu effectue un déplacement constant et stable pour maintenir la routine de la vie individuelle, ce type de déplacement est appelé la ***fluidité***. D'autre part, s'il s'agit en revanche d'un mouvement significatif qui *« […] répond à un nouveau stimulus ou une nouvelle situation »*, il est désormais désigné comme ***mobilité***. Ainsi, *« […] le changement de résidence d'une agglomération à une autre, […] d'un quartier à un autre […] »* est considéré comme une sorte de *mobilité* qui se rapporte à la *mobilité résidentielle* de nos jours – alors que les sociologues chicagolais ne distinguent pas eux-mêmes de *mobilité*

quotidienne ou *résidentielle*. Autrement dit, la ***mobilité*** conçue par les sociologues de Chicago tient uniquement compte des changements de position spatiale quand s'inscrivent d'autres types de modifications (un nouveau désir ou une nouvelle situation sociale *etc.*). Par conséquent, selon les sociologues chicagolais, la *mobilité* est inventée de nature « péjorative » parce qu'elle représente le danger et l'immoralité potentiels associé au déplacement dans l'espace urbain.

Comme nous venons de constater, c'est parmi les sociologues d'écologie urbaine chicagolaise que le terme de *mobilité* commence à inclure à la fois la dimension spatiale et sociale pour analyser le déplacement dans l'espace. Pourtant, il nous semble que c'est la notion de la *fluidité* qui se situe sémantiquement plus près du *déplacement quotidien* qu'implique aujourd'hui le terme de *mobilité*. Nous allons voir ensuite comment la *mobilité* évolue pour supplanter d'autre termes qui désigne le mouvement sur le plan socio-spatial, ainsi que le changement de paradigme sous-jacent du phénomène.

I. Du déplacement à la mobilité

La mobilité sociale de Sorokin continue d'être l'objet de recherche en sociologie aux États-Unis comme en France. En effet, jusqu'aux années 1990, dans les sciences humaines et sociales francophones, le terme de *mobilité* renvoie exclusivement à la *mobilité sociale* de Sorokin. La pensée de l'École de Chicago semble pourtant éphémère : la méthodologie de l'écologie urbaine chicagolaise, ainsi que leur paradigme naturaliste en sociologie a disparu dès les années 1930, leurs travaux attirent peu d'attention des chercheurs francophones (Grafmeyer et Joseph, 2004). Cependant, l'usage du terme de *mobility* pour désigner le mouvement dans l'espace conserve sa vitalité et inspire les chercheurs dans les sciences du transport pour plus tard.

À l'issue de la Seconde Guerre mondiale, l'économie américaine reprend son essor, l'utilisation d'automobile continue de se généraliser aux États-Unis, et la voiture privée devient dorénavant accessible à toutes les classes de la société nord-américaine. La démocratisation du mode de transport privé mène à une forte augmentation de flux de trafic dans les villes, les déplacements sont considérés comme des mouvements qui perturbent le fonctionnement de la ville. Les urbanistes étatsuniennes envisagent qu'il est impératif réguler ces déplacements et qu'il est nécessaire de modéliser le trafic urbain (Dupuy, 1975). Les chercheurs-ingénieurs dans les sciences de transport nord-américaines rejoignent à la pensée de l'École de Chicago tout en envisageant les flux de trafic, - mais aussi le déplacement des piétons et des cyclistes -, comme des facteurs de désorganisation, donc des *mobilités* à gérer (Gallez et Kaufmann, 2009).

La France a connu quant à elle également la démocratisation de l'utilisation d'automobile pendant des *Trente Glorieuses*. Partant d'une vision prévisionnelle de la nécessité de réguler et de gérer le trafic résultant du nombre croissant de voitures, des ingénieurs français sont envoyés outre-Atlantique pour appréhender les expériences de la gestion de flux urbains de leurs homologues nord-américains. Ces ingénieurs ont ainsi joué le rôle de canal d'importation des savoirs américains à des sciences du transport, mais également l'importation de la notion de *mobilité* pour décrire les déplacements quotidiens dans l'espace urbain (Chatzis, 2009). En conséquence, la notion de *mobilité* commence à reprendre sa place dans le champ scientifique francophone à partir des années 1960. Comme la notion de la *mobilité sociale*, elle provient également des Américains, mais dérive d'une discipline et d'un champ d'application complètement distincts de ceux de Sorokin. Le terme de *mobilité* connaît sous un tel contexte disciplinaire un processus de réification, il est considéré comme des déplacements effectifs dans l'espace urbain dont les attributs sont étroitement liés à des flux de déplacement et des outils de transport (Commenges, 2013). Cependant, d'après des ingénieurs des sciences du transport, la focale d'analyser les *mobilités* se dirige sur la demande de transport collective de l'ensemble de la société. La terminologie est peu appliquée aux besoins individuels comme l'heure actuelle.

La période comprise entre 1950 et 1970 se caractérise par le développement rapide des sciences des transports. La modélisation du flux trafic passe d'abord d'une approche mathématique qui consiste en des équations et calculs de flux, à une approche techno-économique visant à aider l'exécutif à évaluer la capacité des infrastructures de transport et à prévenir la construction future, ensuite à une phase d'approche socio-économique, où les choix individuels du mode de transport sont pris en compte dans le modèle désagrégé (Domencich et McFadden, 1975). Ainsi, l'individuation de la mobilité urbaine commence à modifier la perspective de la gestion des transports (Remy, 1996). La focale d'analyse de déplacement n'est désormais plus alignée sur la demande-offre de transports, mais sur la décision personnelle en lien avec les caractéristiques sociodémographiques. La recherche se concentre alors sur le déplacement de l'individu et se réfère à la notion de *mobilité quotidienne* telle que nous la concevons aujourd'hui. Cependant, le processus de la substitution du terme de *mobilité* à la place de celui de *déplacement* n'est pas certain, S. Borja et T. Ramadier (2014) constatent que c'est sur la base des travaux de M. Bassand et M.-C. Brulhardt (1980) selon lesquels la problématique de *déplacements* est incluse dans le système d'analyse de *mobilité spatiale* au sein du champ académique francophone.

II. De la migration à la mobilité

Lorsque les chercheurs de l'École de Chicago introduisaient pour la première fois la *mobilité* dans leur étude de l'écologie urbaine, ils ne faisaient aucune distinction entre une *mobilité résidentielle* et une *mobilité quotidienne*, mais s'intéressent particulièrement à la typologie de déplacement géographique qui provoque le replacement social, indépendamment de la nature et de la temporalité de mobilité. Néanmoins, une telle implication de la dimension sociale et la dimension spatiale des déplacements n'est pas nouvelle pour les chercheurs francophones. Les phénomènes

migratoires occupent depuis très longtemps une place importante dans l'étude des démographes, géographes, voire sociologues - avant l'introduction du terme de la *mobilité spatiale*, - et ces phénomènes sont étudiés de manière selon laquelle la dimension sociale et la dimension spatiale ne sont pas isolée l'une de l'autre. C'est pour cela que l'extension de l'usage du terme de *mobilité* a provoqué des controverse des chercheurs francophones quand le terme de *migration* est supplanté par celui de *mobilité* (Bieber, 2002, préface).

Avant d'être remplacée par la *mobilité (résidentielle)*, la *migration* dans le domaine de sciences humaines et sociales francophone se réfère essentiellement au changement de lieu de résidence des ménages. La terminologie se décline pour ainsi formuler les expressions différenciées selon l'échelle géographique du phénomène comme la « *migration intra-/inter-urbaine* » ou « *migration intra-/inter-régionale* », ou encore selon l'échelle temporelle du phénomène comme la « *migration temporaire* » ou « *migration définitive* ». En plus, avec le changement sociétal de la forme de travail (introduction de relation contractuelle, précarisation du marché de l'emploi) et l'avancement technologique du mode de transport (notamment l'augmentation de vitesse), le terme de *migration* - auparavant utilisé pour désigner les faits migratoires - s'adapte également à décrire des déplacements impliquant une temporalité et une distance plus courte, comme la « *migration pendulaire* » ou « *migration hebdomadaire* » entre le lieu de travail et le lieu de résidence, en particulier dans le contexte où se développent la bi-résidentialité et la multi-résidentialité parmi les cadres et les retraités (Bonvalet et Merlin, 1988). Ainsi, jusqu'à la fin des années 1980, la communauté académique recourt plutôt au terme de *migration* que de celui de *mobilité* dans les recherches scientifiques pour aborder les questions de déplacement à longue durée et à longue distance (comparer aux *déplacements quotidiens*), le processus de substitution de la *migration* par la *mobilité* est plus récent qui ne se systématise pas avant les années 2000 en France (Borja et Ramadier, 2014) comme au Canada francophone (Pellerin, 2011).

Ainsi, le terme de *mobilité* remplace presqu'en même temps celui de *déplacement* que celui de *migration*, une telle supplantation de terminologie synchronique « *[…] permet en tout cas de réunir dans une même problématique l'étude des différents types de déplacements résidentiels, qu'ils soient définitifs ou temporaires, à courte ou à longue distance. Alors que les représentations traditionnelles, populaires et savantes, insistaient sur l'opposition radicale entre la 'migration' et la vie ordinaire, tenue pour sédentaire par essence, les nouvelles façons de concevoir la 'mobilité' s'ouvrent à l'idée qu'il existe une échelle continue dans la capacité et la propension des individus à se fixer ou à se déplacer, et qu'un même individu peut vivre, sans rupture fondamentale des phases alternées de stabilité et de mutations résidentielles* » (Brun, 1993, p. 5).

Nous voyons dans cette citation de J. Brun que le processus de substitution allant de la *migration* à la *mobilité* ne constitue non seulement une évolution de rhétorique, mais sous-entends également une euphémisation et consécration du paradigme de la mobilité, parce « *Une migration est un déplacement effectif, qui a un commencement et une fin, dans l'espace mais aussi dans le temps. La mobilité est une qualité, un trait de comportement dont les contours sont de ce fait même beaucoup plus flous. Ainsi peut-on en toute rigueur parler de mobilité à propos de déplacements potentiels. L'aptitude, la propension à se déplacer - qu'il s'agisse d'un individu ou d'un groupe - préexistent au déplacement et ne disparaissent pas, ne perdent pas leur réalité et leur sens avec la réalisation du déplacement, ni avec sa non-réalisation* » (Brun, 1993, p. 3).

En plus, tantôt le terme de *migration* laisse sa place à la *mobilité*, tantôt il s'embourbe dans le signifié péjoratif que portais la *mobilité* d'après les sociologues chicagolais pour désigner les mouvements qui provoquent des chaos défavorables à la gestion de l'espace et de l'économie, à l'instar la « *(im)migration clandestine* » paru maintes reprises dans les documents officiels de la Communauté européenne et de Conseil de l'Europe sous la thématique de « *gestion de migration* » (Borja et Ramadier, 2014).

d. La *mobilité virtuelle*

Comme nous avons présentée au début du présent chapitre, malgré la prolifération des recherches sur les mobilités protéiformes, les auteurs ont toujours tendance à cloisonner leur étude en une typologie de mobilité sans les relier l'une avec d'autres. À part cette constatation, nous remarquons également que les thématiques sur la mobilité sont les plus souvent abordées avec une limitation dans la cadre des mobilités physiques (sauf la mobilité sociale héritée de la tradition en sociologie), alors que les travaux sur la dimension virtuelle de la mobilité en sont moins.

La mobilité virtuelle, s'opposant aux *mobilités actuelles* qui sont réalisées – et réalisables – dans l'espace-temps physique, est un type de mobilité « *vécues en fantasme, soit dans la manière dont l'individu se représente sa propre mobilité maintenant et à l'avenir (mobilité virtuelle identitaire et projective) et en parle, soit dans la manière dont il évolue dans les espaces-temps alternatifs tels le réseau Internet (mobilité virtuelle informatique)* » (Thiry, 2004, p. 122). Dans le cadre de notre recherche, la mobilité virtuelle renvoie essentiellement à la mobilité virtuelle informatique dont les Technologies de l'information et de la communication (TIC) servent du média principal.

Cependant, toutes communication via les TIC ne se prétendent pas de la mobilité virtuelle. Vilhelmson et Thulin (2008) distingue la *mobilité virtuelle* de la communication médiatique selon la manière de communication impliquée et l'objet impliqué dans la communication. Pour ces deux auteurs, la communication médiatique implique plutôt une interaction à sens-unique des acteurs mobiles (par exemple, lire des journaux sur le média de masse), alors que la *mobilité virtuelle* est consistée des communication interpersonnelle mutuelle.

Une question qui se situe au cœur des recherches sur la *mobilité virtuelle*, il s'agit de la relation entre la mobilité virtuelle et la mobilité actuelle : certains ont tendance de supposer que la mobilité virtuelle substitue à la mobilité spatiale, et cette dernière se réduit pouvant être un outil d'atténuer le risques environnementaux dans le cadre du gouvernement écologique (Adger et al., 2018) ; et d'autres auteurs considère que la mobilité virtuelle augmente la mobilité spatiale. Dans cet aspect, la théorie la plus récente catégorise les relations entre les deux mobilités en tant que *substitution, augmentation, neutralité* et *modification* (Tully et Alfaraz, 2017).

La neutralité entre la mobilité virtuelle et la mobilité physique implique que la pratique de ces deux mobilités est deux activités indépendantes et peu interconnectées, elle n'ont ainsi pas d'impact l'une sur l'autre (Hjorthol et Gripsrud, 2009). Alors que les trois autres théories suggèrent que la pratique de la *mobilité virtuelle* impose toujours des effets sur la mobilité physique. Par exemple, que la pratique des mobilités virtuelles peut remplacer celle des mobilités spatiales, de telle sorte que se réduisent le nombre de déplacement dans l'espace, sans nier l'impact des milieux sociaux (Konrad et Wittowsky, 2018). La mobilité virtuelle parvient également à renforcer la mobilité physique, en particulier lorsqu'il s'agit des déplacements relatifs aux consommations quotidiennes. Cet effet d'augmentation varie en fonction de la durée de trajet, des caractéristiques sociodémographiques et de l'aménagement du lieu de résidence (Ozbilen et al., 2021). Enfin, les interactions entre les deux types de mobilités peuvent être plus complexes et difficiles à discerner selon la théorie de modification (Mokhtarian et al., 2006).

Compte tenu de l'effet fort imposé de la crise sanitaire de la Covid-19, la mobilité virtuelle connait en Europe un développement éclatant à un niveau sans précédent, remarqué par l'accélération de la digitalisation du marché de l'emploi et l'extension de l'utilisation du télétravail (López Peláez et al., 2021). De plus, les restrictions sur les mobilités spatiales durant le confinement influences profondément le rapport que les acteurs mobiles tissent avec l'espace (domicile et lieu de travail) et leur emploi même,

les conséquences sociales inattendues offrent l'opportunité d'approfondir le sujet de mobilité virtuelle (Cellini et al., 2020; Corley et al., 2021; Duque-Calvache et al., 2021).

e. Conclusion du chapitre 1

Nous venons de constater l'évolution du sens du terme de *mobilité* dans laquelle nous voyons un va-et-vient de plusieurs aspects qui complexifie la compréhension du mot. Tout d'abord, déjà de la manière dont nous intitulons les sections du chapitre, nous voyons que la notion de *mobilité* a tendance à inclure dans sa connotation plus de dimensions : elle n'impliquait ni la dimension sociale ni la dimension spatiale, mais uniquement la dimension physique et métaphysique des objets, pour ensuite élargir son champ d'application pour décrire l'état mental des hommes. À la suite de l'invention de la mobilité sociale, ce terme absorbe la dimension sociale. C'est enfin avec l'application dans l'écologie urbaine chicagolaise que la *mobilité* gagne pour la première fois la dimension sociale et la dimension spatiale.

Ce doublement d'acceptions a également lieu dans le champ sémantique du terme. La *mobilité*, se référant initialement à la propension de mouvement, connaît un processus de réification à l'issue de son application dans les sciences du transport où dominent les méthodes statistiques. Ainsi, ce terme renvoie aujourd'hui à la fois à la propension du mouvement (une personne a plus ou moins de *mobilité*, elle est plus ou moins *mobile*) et au déplacement effectif (une personne a effectué une *mobilité quotidienne* ou *résidentielle*). Alors que ces deux aspects sémantiques ne sont pas isolés côte à côte, ils sont reliés l'un à l'autre. C'est-à-dire que le changement de conditions sociales sont indissociables du changement de la localisation géographique des individus. « *[...] s'il renvoie initialement au changement des conditions sociales d'existence (la mobilité sociale donc), il renvoie surtout maintenant au changement des conditions géographiques afin de maintenir les conditions sociales d'existence* » (Borja et Ramadier, 2014, p. 75).

Dans l'interaction des sémantiques du terme de *mobilité*, aussi constatons-nous l'évolution d'attitude de la société pour évaluer les phénomènes concernant la *mobilité*, qu'il s'agisse de la propension de déplacement ou des déplacements réels. Lorsque la *mobilité* est utilisée pour décrire la facilité de changement d'état d'esprit (comme *mobile* en italien et les *mobs* en anglais) ou les déplacements des classes populaires (comme la *mobilité* des sociologues de l'École de Chicago), la *mobilité* est dévalorisée, parce que le borne de valeur de notre société s'érige depuis longtemps sur la sédentarité foncière sans laquelle l'accumulation de capital ne se réalise pas. Tandis qu'aujourd'hui, la *mobilité* porte une valeur ambivalente qu'elle est à la fois dépréciée et appréciée. D'un côté, elle est dévaluée s'il s'agit un mode de vie mobile. À titre d'exemple des peuples Roms qui n'adapte pas aussi facilement à la vie sédentaire ; ou des commerçants nomades, qui sont souvent socialement isolés et écartés. De l'autre côté, elle est préconisée dans le marché de l'emploi comme des potentialités, des compétences et des aptitudes conformément aux besoins de l'activité professionnelle, comme s'adapter au changement et à la multi-localité du lieu de travail qui rime avec l'économie mondialisée (Harvey, 2001). Derrière ce paradoxe de valorisation et dévalorisation de la notion de *mobilité*, c'est toujours la sédentarité qui importe, tout comme théorise P. Sansot (1986) par le lieu de primarité en tant que le point de départ, et les lieux de secondarité comme des extensions aventureuses afin de réaliser des mobilités.

Bien que la distinction des différentes formes de *mobilité* et des différentes connotations du même terme reste dans le champ intellectuel, il importe d'envisager les mobilité spatiales (notamment mobilité quotidienne et résidentielle) et la mobilité sociale d'une même problématique, parce que la pratique mobilitaire est aujourd'hui généralisée, si bien qu'elle constitue une norme sociale selon laquelle des individus sont contrôlés et évalués par leur pratique de mobilité spatiale.

Chapitre 2. Relations inter-mobilitaires

Nous avons constaté dans le précédant chapitre que le terme de *déplacement* et de *migration* sont substitués respectivement par celui de la mobilité quotidienne et de la mobilité résidentielle, ces deux dernières constituent les deux formes de mobilité géographique les plus étudiées. Elles ont pendant longtemps été considérées de façon indépendante, car la conceptualisation pour les étudier n'est pas la même : la mobilité quotidienne est réversible (aller-retour) et à court terme (navette domicile-travail journalière), tandis que la mobilité résidentielle est souvent irréversible et à long terme. En plus, dans bien des cas empiriques, les agents mobilisés pour les étudier diffèrent en fonction de l'offre socio-économique (infrastructure de transport *vs.* parc de logement), les acteurs sociaux qui les pratiquent sont différenciés selon l'échelle d'étude (individu *vs.* ménage) (J.-P. Lévy et Dureau, 2002). Les approches pour aborder ces mobilités dans l'espace et les disciplines qui s'y intéressent ont de ce fait des origines distinctes : la mobilité quotidienne passionne les ingénieurs en transports, et son unité de mesure est l'individu, alors que la mobilité résidentielle suscite l'intérêt des démographes et des urbanistes, pour qui le ménage constitue l'échelle d'étude (Bonvalet, 1993). Les premiers portent un regard technologique, alors que les seconds appliquent des approches socio-économiques (J.-P. Lévy, 2009).

Cependant, dans le contexte social où la pratique de la mobilité spatiale est de plus en plus liée à l'évolution de position sociale des individus, les sociologues de la mobilité lausannois poussent le processus de l'uniformisation conceptuelle des différentes mobilités géographiques par la mise en place de l'approche systémique sur ce sujet. Ils définissent la *mobilité spatiale* comme un concept qui « *[…] recouvre tout déplacement de population dans l'espace physique, quels que soient la durée et la distance du déplacement, les moyens utilisés, leurs causes et leurs conséquences. [Elle] englobe donc des comportements comme les migrations internationales, les migrations inter-régionales, les mouvements pendulaires, les déménagements, le tourisme, les voyages d'affaires, les déplacements inhérents à la consommation, etc.* » (Brulhardt et Bassand, 1981, p. 505). L'objectif central de cette approche n'est donc pas une simple unification des différentes mobilités au sein d'une nouvelle terminologie, mais la mise en place d'un modèle relationnel pour aborder les mobilités spatiales polysémiques, ainsi que leur relation avec la mobilité sociale. S'intéresser à part entière à différentes formes de mobilité en tant que telles suppose en effet de se concentrer sur les relations existant entre les mobilités, autant sur la mobilité sociale que spatiale, ce qui permet de faire progresser l'appréhension des mobilités d'un point de vue interdisciplinaire (Bassand et Brulhardt, 1983) ou transdisciplinaire (Ramadier, 2004).

Dans la lignée d'une telle approche systémique, C. Gallez et V. Kaufmann (2009) comptent parmi les premiers à catégoriser des mobilités spatiales en fonction de l'ampleur géographique du déplacement et de la temporalité impliquée (*cf. infra Tableau 1)*. Une tel critère de catégorisation est complété de la réversibilité du déplacement, lequel se caractérise par l'aller-retour sur le plan spatio-temporel dans le cas de la navette domicile-travail, et par l'irréversibilité dans le cas d'un déplacement spatial unidirectionnel comme le déménagement (J.-P. Lévy et Dureau, 2002; Vincent-Geslin et Kaufmann, 2012).

	Temporalité courte (réversible)	Temporalité longue (irréversible)
Interne à un bassin de vie	***Mobilité quotidienne***	***Mobilité résidentielle***
Vers l'extérieur d'un bassin de vie	***Voyage***	***Migration***

Adapté de *(Gallez & Kaufmann, 2009)*

Tableau 1. Quatre formes principales de mobilité spatiale

La revue de littérature portant sur les mobilités spatiales internes à un bassin de vie montre que la mobilité quotidienne doit être étudiée en lien étroit avec la mobilité résidentielle (Carpentier et Gerber, 2009; J.-P. Lévy et Dureau, 2002; Scheiner, 2006). Pour autant, la mobilité résidentielle ne saurait être dissociée de la mobilité sociale. Par exemple, le choix de la localisation de la résidence et les décisions successives de mobilité résidentielle dépendent de la mobilité socio-professionnelle des individus (Authier et al., 2010, 2012; Korsu et Wenglenski, 2010). De par l'injonction d'une *société de mobilité* dans notre monde contemporain (Fol, 2010a; Orfeuil, 2010), les mobilités spatiales deviennent un nouveau pilier sur lequel les individus s'appuient pour s'intégrer à la société (Haumont, 2000). Les mobilités spatiales sont envisagées comme un facteur favorisant la trajectoire professionnelle. Par exemple, la mobilité résidentielle générée par la délocalisation d'une entreprise peut être considérée comme un investissement au travail (Vignal, 2006b), alors que dans d'autres cas, elle sera envisagée comme une condition rendue nécessaire pour une mobilité professionnelle ascendante (Bertaux-Wiame, 2005). De même, la pratique de la mobilité quotidienne - en particulier celle de la navette domicile-travail - est considérée comme un miroir social qui reflète la situation socio-professionnelle de l'individu (Le Breton, 2005a, 2008; Wenglenski, 2004).

Dans ce chapitre, nous allons présenter l'état de l'art des études sur les mobilités spatiales en les associant à la mobilité sociale. Aussi allons-nous voir dans quelle mesure

les mobilités spatiales font émerger les inégalités sociales sous des aspects divers, notamment en interagissant avec la transformation récente de l'espace urbain.

a. Mobilité quotidienne et mobilité résidentielle

Depuis plusieurs décennies, l'espace urbain en Europe de l'Ouest a connu des évolutions bouleversantes, avec notamment la transformation du modèle traditionnel de ville compacte à l'étalement de l'urbanité qui englobe des morceaux d'espace dispersés. Certains chercheurs désignent ainsi cette nouvelle organisation de l'espace urbain comme la '*ville archipel*' (Viard, 1994). Les recherches en la matière mettent au premier plan deux types de recomposition urbaine dans la tendance générale de l'étalement urbain : la périurbanisation et la métropolisation. Ces deux processus de réorganisation de l'espace urbain ne sont toutefois pas sans lien. Ils sont même en constante interaction et l'un accentue souvent l'autre, d'autant plus qu'ils sont intimement liés à la démocratisation de l'utilisation d'automobile. Ainsi, les mobilités spatiales sont considérées comme simultanées, voire comme la cause de l'étalement urbain. La présente section s'intéresse à l'état des connaissances sur la relation qui existe entre la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle, laquelle est d'ailleurs fortement liée aux deux types de recomposition urbaine évoqués.

I. Navette domicile-travail face à l'étalement urbain

L'étalement urbain se manifeste dans un premier temps par la périphérisation de l'espace urbain, même s'il ne s'agit pas d'un phénomène nouveau. À l'ère moderne, cette périphérisation remonte à la seconde moitié du XIX^{e} siècle, quand les industries délocalisaient les usines du centre-ville vers la périphérie. La périphérie de l'espace urbain se constitue dès lors sous forme de banlieue industrielle. Ce type de réorganisation spatio-économique génère encore peu de mobilité spatiale, parce que le

patronat industriel cherche davantage à sédentariser les ouvriers en faisant construire des dortoirs autour de leur usine (Groux et Lévy, 1993). Sinon, l'industrie française de l'époque s'organise autour des petits commerçants et des ateliers familiaux situés dans des zones rurales. Le personnel est géré de manière paternaliste : les ouvriers et les apprentis résident soit près de l'employeur - dans un même village - ou directement chez le patron (Frey, 1995; Pinçon, 1985). Cette organisation spatio-économique implique donc peu de '*navettage'*. D'ailleurs, le lien étroit établi entre la sphère privée et la vie professionnelle de l'individu s'illustre par la fusion ou la proximité spatiale entre le lieu de travail et lieu de résidence, la mobilité résidentielle implique de ce fait souvent un changement de lieu de travail.

Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, la périphérisation de l'espace urbain commence à se structurer dans le contexte de la pénurie de logement. Les besoins en logement se trouvent accentués par l'augmentation démographique de la génération *baby-boom*. Pour y répondre, l'État intervient et fait construire de grands ensembles d'habitations à l'orée des villes. Il s'agit donc de la *suburbanisation* : l'espace urbain assimile progressivement l'espace périphérique (souvent rural) jusqu'à la formation d'une agglomération contiguë. Ces espaces suburbains servent ensuite de fondement aux banlieues, et les premiers travailleurs qui s'éloignent de leur lieu de travail y résident. À cette époque, la distance domicile-travail est encore parcourue par un moyen de transport non-motorisé ou motorisé à un très faible niveau, tel que la mobylette (Chombart de Lauwe et al., 1959). La périurbanisation *stricto sensu,* telle que nous l'entendons ici, se distingue des deux processus susmentionnés. Elle se réfère en particulier au phénomène qui se développe à l'issue des *Trente Glorieuses*. Deux caractéristiques distinguent ce processus d'autres formes de périphérisation de l'espace urbain : l'habitat pavillonnaire comme type de logement, et l'automobile comme moyen de transport.

Les urbanistes sont parmi les premiers à remarquer la périurbanisation. G. Bauer et J. -M. Roux (1976) observent la soumission des plus petites villes aux plus grandes, ces auteurs désignent le phénomène comme *ville éparpillée*. La première utilisation de

la notion *périurbain* apparaît trois ans plus tard en France dans le fameux *Rapport Mayoux* (1979) intitulé *Demain l'espace. L'habitat individuel périurbain*. Le principal mécanisme de la périurbanisation incite les travailleurs citadins à fuir le centre-ville et à habiter dans des lotissements éloignés et segmentés d'une agglomération urbaine. Des petites communes se forment autour de l'ancienne ville compacte, sans constituer le *continuum* de bâti avec cette dernière.

Des recherches à ce propos établissent qu'une telle migration résidentielle est la conséquence directe des effets du *Plan Marshall* (Bühlmann et al., 2005; Marchal et Stébé, 2018; Steinberg, 2001). L'aide économique s'accompagne de l'importation des représentations du mode de vie étatsunien qui symbolise une manière idyllique de vivre en Europe de l'Ouest d'après-guerre. Ainsi, le *rêve américain* s'impose*,* selon lequel une maison individuelle éloignée de la foule urbaine et près de la nature s'avère idéale, ainsi que l'utilisation d'une voiture privée pour se déplacer. Ce *rêve* domine non seulement le projet de vie individuel, mais également les politiques de l'État, qui suspendent les investissements dans les transports en commun, car ces derniers sont envisagés comme surannés et voués à être remplacés par des mobilités privatisées (Le Breton, 2008).

Partant de cette idée, le fanatisme de l'habitat individuel se réalise sur le socle du progrès technique dans le secteur de la production d'automobile pour abaisser le prix d'acquisition. C'est donc la démocratisation de l'utilisation de la voiture, à partir des années 1970 en France, qui favorise l'éloignement résidentiel. Résider loin de la ville-centre où se trouvent les principaux lieux d'activités (lieu de travail, commerces et services) entraîne systématiquement l'allongement de la distance des déplacements quotidiens. La construction des réseaux routiers et autoroutiers durant la *suburbanisation* qui précède, ainsi que l'usage de la voiture dans le cadre des mobilités quotidiennes rendent possible l'élargissement de l'étendue géographique des activités.

Ainsi, les classes moyennes et aisées sont parmi les premières à bénéficier de l'habitation individuelle dans le périurbain. Avec la banalisation de l'achat

d'automobiles des ménages, les classes moins nanties commencent quant à elles à quitter le centre-ville ou les banlieues pour résider dans l'espace périurbain pavillonnaire (Dezès, 2001). Les départs sociétaux des citadins pour s'établir dans un pavillon individuel périurbain déclenchent le vrai processus de l'étalement urbain sous sa forme actuelle. Il « […] *s'agit en effet d'une croissance urbaine discontinue, généralement accrochée aux anciennes villes et aux villages ruraux de la périphérie de l'agglomération-mère, et qui laisse dans l'intervalle de larges espaces voués à l'agriculture, à la forêt et aux loisirs de plein air* » (Steinberg, 2003, p. 77).

Ainsi, l'engouement pour l'habitat individuel constitue le promoteur idéologique de la mobilité résidentielle se déplaçant du centre urbain vers les fragments périurbains, l'avancement socio-technologique sert de support matériel de la promotion de mobilité quotidienne, dans la mesure où il permet de réaliser le projet périurbain par l'établissement de la liaison entre le lieu de résidence et le lieu de travail. Dès lors, c'est la mobilité résidentielle vers le périurbain qui élargit l'étendue géographique de la mobilité quotidienne, que ce soit pour la navette domicile-travail ou pour les déplacements répondant à d'autres motivations. L'éloignement résidentiel infléchit l'urbanité traditionnelle, dont le modèle intensif évolue vers un schéma de plus en plus éclaté. Dans ce sens-là, la périurbanisation peut être considérée comme l'une des conséquences des interactions entre les mobilités spatiales et l'espace urbain dont le moteur initiateur s'alimente par l'idéal-type de la résidence (habitat pavillonnaire) et de la mobilité (déplacement en voiture).

Si la périurbanisation concerne l'ensemble de l'espace urbain de l'Europe de l'Ouest comme celui du continent outre-Atlantique, le processus de *métropolisation* n'implique quant à lui que les grandes villes. Comme le constatent Bauer et Roux (*op. cit.*), les plus petites communes périurbaines nouvellement formées ou transformées s'assujettissent aux plus grandes agglomérations. La périphérisation mise à part, l'étalement urbain avance désormais parallèlement à la mise en réseau des espaces, les

plus grandes villes gagne de plus en plus de ressources par suite de leur poids pesant sur la région.

Le terme de *métropole* - ou de *métropolisation* qui en dérive - devient un néologisme de plus en plus utilisé dans les analyses relatives à la recomposition de l'espace urbain de nos jours. Loin de son origine étymologique de *metropolis*, qui signifie la ville-mère sur laquelle on prend appui pour développer des colonies, cette notion connaît un glissement aussi bien sémantique que conceptuel au fil du temps. Aujourd'hui, une *métropole* désigne une grande ville qui englobe plusieurs centaines de milliers, jusqu'à un million d'habitants. Le seuil de référence varie selon le contexte socio-géographique (Bassand, 1997). L'un des ouvrages pionniers de F. Ascher (1995) propose une première approche approximative de la *métropolisation* . L'auteur la définit comme un processus qui « *[…] concentre de façon croissante les hommes, les activités et les richesses dans des agglomérations […] multifonctionnelles, fortement intégrées dans l'économie internationale. Elle s'accompagne de transformations significatives des grandes villes, de leurs banlieues et de leur environnement, constituant des espaces urbanisés de plus en plus vastes, hétérogènes, discontinus, formés parfois de plusieurs grandes cités, de moins en moins liées à une économie régionale, et dont les arrière-pays se transforment en espaces de services et de loisirs* » (p. 33).

Le même auteur propose encore le terme de *métapole,* lequel ne s'applique pas uniquement aux grandes villes mais à toutes sortes d'espace urbain en cours de réorganisation. Ce terme de *métapole* a donc pour objectif de rendre compte du système polycentrique de l'organisation spatio-économique de la *métropole*. Une *métapole* est ainsi « *l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien (ordinaire) d'une métropole. [Elle] constitue généralement un seul bassin d'emploi, d'habitat et d'activités. Les espaces qui composent une métapole sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus. [Elle] comprend au moins quelques centaines de milliers d'habitants* » (Ascher, 1995, p. 34).

Encore floues et loin d'être suffisantes pour comprendre l'ensemble des mécanismes impliqués autant dans le processus que dans ses conséquences, toutes les définitions et les descriptions de la métropolisation dans la revue de littérature révèlent la force gravitationnelle des grandes villes : s'y accumulent davantage de ressources financières, humaines et informationnelles, rendant d'autres villes de la même région des arrière-pays d'une hiérarchie inférieure et au plan secondaire. Ainsi, la métropolisation est tout d'abord une concentration. Ce volet de la définition du processus renvoie à son signifié originaire de *ville-mère* dotée d'une importance politique et économique. Certains chercheurs considèrent qu'une métropole se reconnaît avant tout à la concentration de la population et à l'étalement de l'espace urbanisé (Brunet et al., 1992; Da Cunha et Both, 2004) qui l'est d'ores et déjà pendant l'urbanisation. D'autres ajoutent des aspects complémentaires de la concentration pour enrichir la définition de la métropolisation, tels que la concentration des capitaux, des biens matériels et immatériels. Ces derniers auteurs envisagent donc la métropolisation comme un processus plus économique que spatio-démographique (Bonneville, 1993; Linossier et Bonneville, 2006; Veltz, 1996). De fait, nous remarquons qu'en France métropolitaine, près d'un tiers des emplois se concentre sur neufs territoires métropolitains comme Paris, Lyon et Marseille (Reynard et Vallès, 2019). Ces grandes agglomérations regroupent d'ailleurs davantage les emplois intellectuels, de gestion et de décision. Paris se singularise avec 28,4 % des emplois dans les domaines de la gestion, de la recherche et des prestations intellectuelles (Van Puymbroeck et Reynard, 2010)

Aussi la métropolisation est-elle un processus de sélection, dans le sens où la fonction de métropole se situe au plus haut niveau d'une hiérarchie (Vandermotten, 2009). Un tel processus de sélection s'accompagne de la tertiarisation de l'économie mondiale. L'importance d'une métropole est désormais évaluée par son pouvoir d'attirer et de maintenir les sièges des grandes entreprises pourvoyeuses de services, en particulier dans le domaine de l'économie de la connaissance qui bénéficie d'une plus grande plus-value, avec des secteurs tels que la finance, la consultation et l'innovation

informatique, pour ainsi connaître une qualification générale de la main-d'œuvre métropolitaine (Roo, 1993; Veltz, 1996).

Par ailleurs, la métropolisation est considérée différemment en France qu'aux États-Unis. Les chercheurs nord-américains envisagent la métropolisation comme un processus durant lequel une grande ville s'intègre dans les échanges mondialisés (Ghorra-Gobin, 2015). Par exemple, S. Sassen (1996) préconise une distinction entre une métropole de type « ville globale » et une agglomération urbaine « ordinaire ». Alors qu'en France, l'on souligne la connexion entre les grandes agglomérations et les fractions d'espace en discontinuité spatiale avec ces premières. La principale différenciation tient à l'intégration à l'armature mondiale en ce qui concerne leur connexion avec d'autres métropoles. Tandis que tous les deux courants affirment le rôle de la mobilité spatiale fréquemment réalisée entre ces espaces. C'est pour cela que la métropolisation dépasse la logique de proximité spatiale, mais fonctionne davantage sur le développement réticulaire des points fixes dans l'espace (des villes comme des villages), l'aire d'influence d'une métropole ne se restreint plus à une échelle géographique locale ou régionale, parce que les mobilités spatiales permettent de relier la ville-centre à ses périphéries, voir d'autres espaces se situent sur d'autre continents (Mangin, 2009).

Bassand et Kaufmann (2000) remarquent aussi la relation entre la métamorphose de l'espace métropolitain et les mobilités spatiales à travers le développement des infrastructures de transports rapides, notamment les aéroports et les gares de trains à grande vitesse. Ainsi, le modèle métropolitain peut être interprété comme une expression nouvelle du modèle *centre-périphérie*. Or, dans cette version renouvelée de la formule christallérienne, à la place de la prépondérance de proximité topologique, c'est la maîtrise de la distance-temps qui règne l'urbanité. Ce que F. Ascher (1995) utilise pour désigner la *métapole* semble également pertinent pour appréhender la métropole, qui est « *[…] un espace de mobilité, dans lequel les relations de proximité se dissolvent en grande partie. Elle est connectée à de multiples réseaux nationaux et internationaux*

(formels : réseaux aériens, ferroviaires à grande vitesse, autoroutiers, fibres optiques ; informels : réseaux économiques, financiers, culturels) et entretient parfois ainsi avec des territoires éloignés des relations plus intenses qu'avec son environnement proche » (p. 175).

C'est dans cette acception-là que la métropolisation est à la fois une restructuration économique et une recomposition spatiale, dont l'étalement urbain constitue l'une des caractéristiques les plus manifestes du processus (Ghorra-Gobin, 2014). La métropolisation et la périurbanisation créent toutes les deux de la discontinuité spatiale entre la périphérie et la ville-centre, accélérant la dissémination socio-spatiale de l'espace urbain réticulaire, alors qu'elles ne sont pas deux processus parallèles. La métropolisation s'élabore en prenant appui sur la périurbanisation qui la précède, mais elle accentue en retour la périurbanisation. J. Steinberg (2001) remarque dans son étude de la périurbanisation en Europe que l'espace périurbain des zones métropolitaines est plus dédié à la fonction résidentielle pour les individus qui travaillent dans la métropole. Les activités 'intra-périurbaines' y sont moins dynamiques que les activités entre les périurbains et la métropole. De ce fait, C. Ghorra-Gobin (2015) considère que la périurbanisation signifie non seulement l'étalement de la fonction résidentielle de l'espace urbain, mais qu'elle est également une composante de la métropolisation.

L'ensemble des interactions entre la périurbanisation et la métropolisation - leurs mécanismes tant économiques que spatiaux - allonge encore la distance de la navette domicile-travail. Par conséquent, on constate entre 1970 et 1990 que les mobilités résidentielles entraînent systématiquement un éloignement croissant entre le lieu de travail et le lieu de résidence pour presque toutes les PCS en Île-de-France, où se concentrent le plus de navetteurs français : de 7,4 kilomètres en 1975, à 9,4 kilomètres en 1990, jusqu'à 9,9 kilomètres en 1999 (Baccaïni, 1996). Les navetteurs franciliens ne sont pas forcément ceux qui parcourent la plus longue distance pour se rendre au travail, et la tendance générale indique une augmentation de la distance des trajets quotidiens entre le domicile et le travail réalisés par l'ensemble des Français (aller simple) : de 9

kilomètres en moyenne en 1982, elle passe à 12 kilomètres en 1994 et atteint 14,7 kilomètres à l'aube du nouveau millénaire (D. François et Tregouët, 2010). Ce chiffre ne cesse de croître et la moyenne de la distance parcourue dans le cadre de la navette augmente encore de 2 kilomètres entre 1999 et 2013 (Coudène et Levy, 2016). La stabilité relative de la durée du trajet tient essentiellement à l'augmentation de la vitesse.

II. « Stratégies résidentielles » face à l'allongement de la navette

Si la périphérisation urbaine a largement favorisé les mobilités résidentielles, la consolidation de l'espace périurbain à la fin des *Trente Glorieuses* marque l'apogée de ce type de mobilité spatiale, qui commençait pourtant à diminuer entre 1975 et la fin des années 1990 (Vignal, 2006a). En même temps que le processus de métropolisation, nous constatons une distanciation croissante entre le lieu de travail et le lieu de résidence. Face à cet éloignement domicile-travail, les actifs recourent à différentes stratégies mobilitaires. V. Kaufman (2010) présente deux formes de mobilité spatiale en Suisse qui concernent des individus ayant un emploi dans une autre agglomération urbaine que celle de leur résidence. Il s'agit donc de la *pendularité à longue distance* et de *la bi-résidentialité*. L'approche de l'auteur s'appuie sur le capital social (Putnam, 1995) développé à l'échelle locale du lieu de résidence, qu'il s'agisse de l'habitation principale ou secondaire. Les analyses qualitatives mettent en évidence la manière dont la mobilité quotidienne se substitue à la mobilité résidentielle pour les pendulaires. Ces travailleurs mobiles disposent d'une attache forte à leur espace résidentiel et/ou le réseau social qu'ils y ont développé, de telle sorte qu'ils choisissent de s'ancrer dans ce point fixe résidentiel tout en faisant quotidiennement l'aller-retour domicile-travail à longue distance. Les bi-résidentiels sont pour leur part plus 'malléables' et disposés à développer de nouveaux liens sociaux, en particulier sur leur lieu de travail où se situe aussi leur logement secondaire. Ainsi, pour ce groupe de travailleurs, ce n'est plus une

forme de mobilité qui se substitue à l'autre, mais de nouveaux liens sociaux qui remplacent (partiellement) les anciens. Par conséquent, nous constatons que l'ancrage socio-spatial joue ici un rôle d'importance dans le déploiement de stratégies mobilitaires face à la dispersion des lieux d'activité.

La déconnexion progressive de ces deux lieux est en effet liée à la flexibilisation de l'emploi, à l'instar l'introduction de relations contractuelles dans le travail, les formes spéciales de contrat (Contrat à durée déterminée, ou contrat d'intérim) et le déclin du travail rural (J.-P. Lévy et Dureau, 2002). L'ancrage résidentiel devient alors une stratégie de plus en plus généralisée au sein des sociétés. Ainsi, les mobilités quotidiennes augmentent (en termes de nombre et de distance parcourue) au détriment des mobilités résidentielles. De nombreuses hypothèses sont formulées au sujet de ce phénomène qui oppose les mobilités spatiales à l'ancrage résidentiel, comme par exemple la construction de résidences « entre-soi » des classes moyennes (Donzelot, 2004), ou bien le repli sur le périurbain des classes populaires qui sont reléguées du centre urbain et qui rejettent l'urbanité (J. Lévy, 2003).

Néanmoins, d'autres recherches montrent que la mobilité vers des espaces lointains ne supprime pas la proximité et que l'ancrage n'est pas forcément l'antonyme de la mobilité. Au contraire, ces recherches mettent en évidence une pratique mobilitaire basée à la fois sur l'ancrage résidentiel et la navette quotidienne. J. -Y. Authier (1999) introduit le concept de '*quartier'* à proximité de la résidence dans lequel l'individu exerce d'autres activités que des activités professionnelles. Le '*quartier'* existe ainsi pour compléter le lieu de travail. L'étude de l'auteur montre que les individus sont affectivement attachés à leur *quartier* défini à l'échelle géographique variable et le *quartier* reste toujours un lieu valide d'activités du temps libre. L'ancrage résidentiel n'est pas uniquement spatial mais également territorial (Berger, 1990), et la succession des points fixes résidentiels sur la trajectoire peut servir (à part entière) des lieu de transition. C'est la raison pour laquelle on constate que l'attache résidentielle peut être si forte que les individus, à l'issue d'une mobilité résidentielle de longue durée, ont

tendance à revenir vers leur ancien lieu de résidence en Île-de-France (Bonvalet et Maison, 1996).

Si les approches pour envisager la relation entre la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne paraissent volontaristes pour ainsi la qualifier comme des '*stratégies'* mobilitaires, d'autres études montrent que l'ancrage résidentiel est vécu comme un refuge par les individus ne pouvant répondre à l'injonction à la mobilité (Bacqué et Fol, 2007; Fol, 2010a). R. Dodier (2012) fait ressortir la diversité sociodémographique dans l'espace périurbain de la France de l'Ouest, dont la pratique mobilitaire des résidents s'appuie sur l'ancrage résidentiel et la mobilité quotidienne. Des *habitus résidentiels* sont identifiés selon leur localisation résidentielle (différenciée par rapport à la distance vers un centre-ville ou une métropole) et leur modèle de pratique mobilitaire (fréquentation du centre-ville ou de la périphérie, accès aux ressources urbaines ou à l'emploi). Les résultats d'une étude récente portant sur les navetteurs franciliens concordent avec les constats rennais : la polarisation des pratiques spatiales et de l'ancrage résidentiel constitue le socle de sociabilité pour l'espace périurbain à l'orée de Paris, bien que la pratique mobilitaire soit nettement différenciée selon les PCS (Berroir et al., 2017).

L'ancrage résidentiel est aussi genré, car les femmes-navettrices ont le plus souvent recours à l'aide de connaissances situées à proximité de leur résidence pour gérer les tâches domestiques, notamment la garde de leur(s) enfant(s). Malgré le fait qu'une mobilité résidentielle puisse diluer le temps de la navette, elle augmente très probablement le coût économique des navettrices pour accéder aux infrastructures *'péri-travail'* ; elle intensifie également le stress généré par la navette en termes du coût psychologique (Le Breton, 2008). L'ancrage résidentiel dépend des classes socio-professionnelles. Les ménages ouvriers recourent le plus souvent aux '*ressources'* développées à l'échelle locale de leur lieu de résidence (quartier ou village) : le marché de l'emploi, les réseaux sociaux (voisins ou membres de la famille). Ils mobilisent même la valeur identitaire pour renforcer leur appartenance socio-spatiale, afin de compenser

leurs épreuves de violence symbolique du monde 'extérieur' (Fol, 2010b). La précarisation du marché de l'emploi joue donc un rôle important dans une telle conjugaison de la mobilité quotidienne et de la mobilité résidentielle. La résidence, dans la mesure où elle offre une garantie de stabilité, supplante le travail précarisé pour constituer l'identité sociale des acteurs sociaux (Palmade et Dorval, 1999).

Ainsi, la pratique de l'ancrage résidentiel est socialement structurante. Même si l'éloignement domicile-travail se généralise pour les classes populaires comme pour les classes aisées, il existe une segmentation entre la localisation géographique du lieu de résidence, notamment en termes de proximité de la ville-centre et de pratique mobilitaire, qui n'implique pas les mêmes conséquences pour toutes les classes sociales (Baccaïni, 1996; Pochet et Routhier, 2002). J. Remy (1996) le souligne lorsqu'il propose de définir l'ancrage résidentiel : « *L'ancrage peut être pour certaines personnes le point de référence à partir duquel des explorations extérieures se font. Pour d'autres, au contraire, le fait d'être de plusieurs lieux, de se sentir devenir soi-même en changeant d'espace peut constituer l'élément fondateur qui leur permet de s'investir en un lieu même provisoirement* » (p. 135).

Nous venons de voir que les mobilités spatiales sont en permanente interaction avec l'espace urbain. À ce propos, J. -P. Lévy et F. Dureau (2002) résument avec pertinence la relation entre la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle, ainsi que leur place dans le développement de l'espace de nos jours : « *La mobilité résidentielle exprime les processus d'expansion urbaine dans la mesure où elle se développe au-delà des limites actuelles de la ville. C'est elle qui participe à la construction des métropoles*

et met à mal la distinction traditionnelle entre l'urbain et le rural ; c'est elle qui va construire les points fixes à partir desquels vont s'organiser les réseaux de circulation. Quant à la mobilité quotidienne, elle permet de construire un continuum dans un espace de plus en plus éclaté en unités résidentielles ou de consommation. Les réseaux de circulation permettent de relier entre elles les différentes unités et d'assurer une continuité urbaine dans les pratiques et l'organisation de l'espace, bouleversant ainsi l'organisation spatiale traditionnelle entre le centre et la périphérie. Si ces liaisons ne sont pas assurées, alors les métropoles apparaissent éclatées entre leurs unités résidentielles. » (p. 117).

b. Mobilité résidentielle et mobilité sociale

La stratégie d'ancrage résidentiel s'avère efficace pour les navetteurs confrontés à la distanciation des lieux, de sorte que les mobilités résidentielles se réduisent en France au profit des mobilités quotidiennes entre les années 1970 et 1990 (Baccaïni et al., 1993). Cependant, il est toujours nécessaire de remarquer que la mobilité résidentielle est un outil approprié pour les mobilités socio-professionnelles. À ce propos, nous constatons que la distance de mobilités résidentielle demeure très importante si elles sont liées aux événements professionnels (Baccaïni, 1993). La région parisienne demeure toujours très attractive pour les personnes jeunes en quête de leur premier emploi (Baccaïni, 2005). Ces constats nous conduisent à se concentrer sur la relation potentielle entre la mobilité résidentielle et la mobilité professionnelle.

I. Déménager pour s'insérer

La mobilité résidentielle et la mobilité professionnelle sont depuis longtemps en interaction. À part ce que nous avons constaté sur les ouvriers qui résident à la proximité de l'usine, le lien le plus étroit entre ces deux formes concerne les professions indépendantes (commerçants ou professions libérales). Ce type de travailleurs habitent le plus souvent à proximité de leur emploi afin de se bâtir une réputation et de fidéliser leur clientèle (Baccaïni, 2002). Il s'agit d'ailleurs du groupe le plus sédentarisé en termes de trajectoire résidentielle (Bertaux-Wiame, 1999). Cependant, la stratégie résidentielle n'est pas la même pour les salariés que pour les indépendants. Concernant les travailleurs salariés, tout comme nous l'avons évoqué dans l'étude menée en Suisse, l'éloignement domicile-travail incite les individus soit à effectuer une navette à longue distance, soit à

opter pour la bi-résidentialité à proximité de leur lieu de travail. Alors que la genèse de ces deux choix dépend non seulement de l'attache socio-spatiale disposée, mais également des circonstances du terrain helvétique en termes d'infrastructures de transport, de régime politique et de marché de l'emploi (Kaufman, 2010). Ainsi, l'ancrage résidentiel est en général une tactique appliquée pour faire face à la mobilité professionnelle sans changer de bassin d'emploi. Pour les navetteurs salariés, les déménagements à courte distance sont les plus souvent liés à des facteurs privés ou familiaux, tandis que les mobilités résidentielles à longue distance sont davantage motivées par des raisons professionnelles (Gobillon, 2001).

C. Brutel, M. Jegou et C. Rieu (2000) ont découvert un effet positif réciproque entre la mobilité résidentielle et la mobilité professionnelle. Dans le contexte conjoncturel où la mobilité sociale ascendante est favorisée (20 % des actifs connaissent une promotion entre deux recensements réalisés en 1968 et 1990), la mobilité résidentielle devient synonyme de promotion professionnelle, et la migration inter-régionale est plus proportionnelle à la mobilité sociale ascendante que la migration intra-régionale. D'ailleurs, une équivalence entre la mobilité résidentielle et la mobilité professionnelle s'établit en fonction du type d'espace urbain délaissé et de la destination du déménagement : la promotion professionnelle est plus remarquée lorsque l'individu déménage vers une aire urbaine de taille plus importante, en raison des offres d'emploi plus abondantes dans les agglomérations urbaines, en particulier dans une métropole.

Malgré le fait qu'il est encore difficile d'établir un lien de cause à effet entre la mobilité résidentielle et la mobilité sociale, les mobilités spatiales (quotidienne comme résidentielle) sont de plus en plus souvent assimilées comme une condition entraînant des conséquences socialisées : d'une part, pour les PCS aisées, les mobilités spatiales peuvent garantir une mobilité professionnelle ascendante ; d'autre part, pour les ouvriers et les employés, les mobilités spatiales auraient pour but d'éviter le déclassement social (Authier et al., 2012). Ainsi, nous constatons dans une étude sur les mobilités spatiales et la mobilité socio-professionnelle du secteur bancaire, un changement de lieu de travail

– donc une « mutation » – précède souvent une progression professionnelle. La mobilité spatiale est valorisée comme une compétence complémentaire aux évaluations institutionnalisées (à l'instar le diplôme et les expériences de travail) : les cadres avec un diplôme relativement bas connaissent souvent plus de mobilité que les cadres plus diplômés (Grafmeyer, 1990). Cette même situation apparaît plus clairement contrastée lorsqu'il s'agit de la délocalisation d'une entreprise : les cadres sont plus à l'aise pour déménager et poursuivre une trajectoire carriériste, alors que les ouvriers se trouvent souvent confrontés au dilemme de la mobilité résidentielle et du maintien de leur emploi. La mobilité spatiale est ici considérée comme une condition *sine qua non* pour préserver l'activité professionnelle, au détriment de la solidarité développée à l'échelle locale (Vignal, 2005, 2006b). La même mobilité résidentielle est vécue différemment selon la catégorie socio-économique des individus.

La mobilité résidentielle s'avère genrée lorsqu'elle est confrontée à la mobilité socio-professionnelle. Toujours dans le secteur bancaire, l'étude de I. Bertaux-Wiame (2005) montre que les femmes sont moins disposées à choisir une mobilité géographique au bénéfice d'une trajectoire professionnelle ascendante. Si nous confirmons que la mobilité résidentielle est souvent liée à une mobilité professionnelle ascendante, et *vice versa*, ce sont pourtant souvent les femmes qui sacrifient leur activité professionnelle lorsque la mobilité résidentielle est initiée par leur conjoint pour une meilleure opportunité de travail (Courgeau et Meron, 1995).

Enfin, la mobilité résidentielle semble particulièrement pesante pour les jeunes diplômés qui cherchent à entrer sur le marché du travail, parce que 25 % d'entre eux y sont confrontés au début des années 2000 (Margirier, 2004). Cependant, pour les nouveaux diplômés de l'enseignement supérieur, seules les mobilités résidentielles vers la région parisienne permettent une stabilité professionnelle et de meilleures conditions d'emploi en termes de rémunération et de type de contrat (Perret et Roux, 2004). En plus, les novices les plus diplômés (Bac +5) qui entrent sur le marché de l'emploi n'obtiennent

pas systématiquement une compensation économique proportionnelle à la distance parcourue dans le cadre de la mobilité résidentielle (Magrini, 2007).

II. « *Élire domicile* »

L'étalement urbain (essentiellement la *périurbanisation*) et la mise en réseau des espaces, en l'occurrence la *métropolisation* et la *métapolisation*, bouleversent l'organisation de l'urbanité traditionnelle sur le plan spatial. Ces recompositions territoriales sont d'ailleurs aussi sociales, car, à l'exception de la mixité socio-spatiale, les acteurs issus de différentes classes sociales prennent souvent des positions géographiques divergentes lors du déploiement de leurs « *stratégies* » résidentielles et rendent ainsi les territoires de plus en plus spécialisés en termes de composition socio-professionnelle des habitants. Par exemple, deux constats généraux s'imposent concernant la résidentialité de l'espace périurbain : d'un côté, il n'y a pas *un périurbain* mais *des périurbains* (Charmes et al., 2013), car la fracture socio-résidentielle entre l'habitat pavillonnaire archipelisé et la continuité de la banlieue des classes ouvrières souligne le processus de ségrégation socio-résidentielle de l'espace périurbain (Berger, 2017). De l'autre côté, l'ensemble de ces périurbains constitue la '*France périphérique'* où nous trouvons un *continuum* socio-culturel (Davezies et al., 2013).

La façade sociologique de l'espace périurbain est depuis longtemps ignorée par les sociologues, et ce n'est qu'à partir du nouveau millénaire que ce phénomène commence à être intégré dans les débats sociologiques. M.- C. Jaillet (2004) propose trois aspects pour comprendre la logique sociale de la périurbanisation :

Primo, la « *logique d'auréole* » désigne les cercles concentriques de l'espace urbain. La composition sociale des habitants est déterminée par les facteurs socio-

économiques tels que les prix immobiliers et fonciers. Ce modèle d'organisation socio-spatiale s'inscrit toujours dans le cadre christallérien. Ainsi, les classes moyennes sont distribuées sur l'ensemble du tissu urbain, du centre à la périphérie, alors que les classes aisées s'installent quant à elles dans les couronnes proches de la ville-centre, formant des *Edges Cities* intensifiées, dotées d'infrastructures scolaires et socio-culturelles (Garreau, 2011). Les populations les plus démunies sont parmi les plus éloignées dans l'espace périurbain.

Secundo, la distribution socio-spatiale des résidents suit également une « *logique d'axe* » selon laquelle les espaces autour des voies de communication (autoroutières, routières, voies ferrées) sont socialement privilégiés. Cette logique assure de plus ou moins bonnes conditions temporelles pour accéder au lieu d'activité plus ou moins éloigné, et la mobilité quotidienne se résume surtout à la navette domicile-travail. Ainsi, en étudiant la relation entre la localisation géographique du lieu de travail et le lieu de résidence des actifs périurbains en Île-de-France, M. Berger (2006) a découvert une accentuation des logiques ségrégatives socio-résidentielles et socio-professionnelles relativement à l'accessibilité à la mobilité quotidienne. Les navetteurs franciliens qualifiés habitent plus près de la ville-centre et utilisent davantage les transports en commun pour travailler à Paris, alors que la résidence des navetteurs moins qualifiés est plus éloignée du centre. Ils dépendent plus fortement du marché du travail périphérique à proximité de leur lieu de résidence.

Tertio, la « *logique de site* » qui s'appuie sur le paysage et l'environnement naturel du lieu de résidence n'est pas non plus à négliger. Les résidents choisissent (ou non) leur lieu de vie en fonction de ces éléments. Ce comportement d'investissement dans l'environnement résidentiel est lui-même socialisé : les classes populaires rurales donnent la priorité à la tenue intérieure du logement, alors que les classes périurbaines aisées privilégient la qualité paysagiste de leur entourage (Dodier, 2012).

Dans les logiques socio-résidentielles susmentionnées, nous assistons à un déplacement de l'échelle d'observation du phénomène ségrégatif concomitant à l'étalement urbain. Ainsi, l'approche traditionnelle pour envisager la ségrégation socio-résidentielle à partir des quartiers d'une ville s'élargit maintenant pour atteindre une échelle plus grande, de manière à différencier le centre de la périphérie d'une agglomération. Néanmoins, la *métropolisation* et la *métapolisation* exigent encore un changement de degré d'observation. La mise en réseau des espaces urbains nécessite en effet d'étudier la ségrégation socio-spatiale des populations métropolitaines à l'échelle communale, afin d'affiner les recherches portant sur les dynamiques socio-spatiales de la spécialisation des territoires. Une telle spécialisation - avec la concentration métropolitaine - renforce l'importance socio-économique de la ville-centre pour englober la majorité du marché de l'emploi, alors que la périphérie de l'aire métropolitaine connaît davantage une transformation fonctionnelle vers la résidentialité des navetteurs métropolitains (Gerber et al., 2010).

La Région Île-de-France offre un parfait exemple pour mettre en exergue le processus de métropolisation indissociable de la disjonction sociale. Ainsi, depuis les années 1990, malgré l'augmentation générique de revenus des résidents dans la région, on constate des fractures socio-résidentielles de plus en plus fortes en Île-de-France en matière de revenus : les classes les plus aisées résident à Paris intra-muros et à l'Ouest de la Région, alors que les plus pauvres habitent à l'Est, excentré, et au nord de Paris (J.-C. François et al., 2011). Il faut dire aussi que les emplois industriels ont disparu durant la métropolisation et la tertiarisation de l'Île-de-France, et que les ouvriers ont connu une décroissance en effectif. Cette auto-ségrégation résidentielle identifiée concerne surtout les cadres, les professions intermédiaires et les employés sont plutôt mixtes sur le plan spatial (Préteceille, 2006). L'étude portant sur la relation entre la mobilité résidentielle et la navette complète ces constats en région parisienne. Il s'avère qu'un déménagement a souvent moins de répercussions sur la navette domicile-travail pour un cadre, alors qu'il tend à allonger le trajet journalier d'un ouvrier (Wenglenski et Korsu, 2013).

En faisant des analyses comparatives à propos de la ségrégation socio-spatiale entre les aires urbaines en France, nous constatons que celle-ci se manifeste par des prises de position spatiale différentes non seulement selon les classes sociales (Gaschet et Le Gallo, 2005), mais également sous des formes urbaines nuancées en fonction de la distribution de pôles d'emploi et de la pratique mobilitaire (Aguiléra et Mignot, 2007). Par exemple, G. Fusco et F. Scarelle (2011) distinguent une ségrégation socio-résidentielle résultant des flux de mobilité résidentielle dans la région métropolitaine polycentrique de Provence-Alpes-Côte d'Azur. La principale segmentation socio-spatiale a lieu entre les cadres et les chômeurs, tout en soulignant la distance inégale d'une potentielle navette sur le plan géographique. Ainsi, les cadres résident plus près de leur lieu de travail métropolitain, alors que les chômeurs habitent davantage dans une zone qui se situe au carrefour de plusieurs métropoles pourvoyeuses d'emplois. Les classes moyennes et populaires se trouvent dispersées entre les deux classes susmentionnées, mais à proximité de leur propre lieu d'emploi.

Un autre processus de transformation intra-urbaine vient encore renforcer la ségrégation durant la métropolisation, à l'instar le processus de gentrification. Il s'agit d'un processus d'ores et déjà apparu durant l'urbanisation de territoire, mais la gentrification sert souvent de signe précurseur ou simultané de la métropolisation (Clerval et al., 2011). En tant que processus de réhabilitation des espaces populaires par des résidents au profil socialement aisé, la gentrification se fait au bénéfice de certaines catégories sociales et au détriment d'autres. Le « *stock gentrifiable* » d'une commune urbaine se forme souvent durant le processus de métropolisation, en particulier la financiarisation de l'économie métropolitaine (Lebreton et Mougel, 2008). D'une part, la métropolisation fait augmenter le prix immobilier et foncier de l'ancien quartier résidentiel, les habitants démunis sont (partiellement) rejetés vers des logement moins onéreux. D'autre part, l'embourgeoisement du quartier populaire signifie non seulement la création d'une barrière économique sous le signe de la solvabilité, mais également une barrière socio-culturelle selon laquelle le choix résidentiel se construit à partir de l'habitus et de la trajectoire sociale des individus (Authier et al., 2010). Il est également

à noter que la gentrification n'est toutefois pas perçue de manière négative par tous et dans toutes les situations, car elle peut donner lieu à la mixité sociale et le tissage de liens sociaux interpersonnels, voire inter-groupaux (Bacqué et Vermeersch, 2013; Bidou-Zachariasen, 1996).

c. Mobilité quotidienne et mobilité sociale

Nous avons évoqué au début du présent chapitre le fait que la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne sont liées ensemble étant donné leur nature, la première périphérisation de la résidence mène les travailleurs à devenir les premiers navetteurs à effectuer la navette domicile-travail. Nous nous rendons compte, d'une part, que la distribution du lieu de résidence est un révélateur des inégalités socio-spatiales (Berger et al., 1980; Jaillet, 2004) ; d'autre part, la segmentation socio-spatiale du lieu de l'emploi vient souligner les conséquences sociologiques des mobilités spatiales des navetteurs. Si la mobilité spatiale est aujourd'hui vécue comme un nouveau pilier d'insertion sociale, elle peut en même temps s'avérer un instrument d'exclusion sociale. Comme le souligne É. Le Breton (2008), « *La mobilité est une norme sociale, et comme toutes les normes sociales elle distingue des populations conformes et des marginaux* » (p. 12).

I. « *Bouger pour s'en sortir* »

Les études qui abordent la relation entre la mobilité spatiale et la catégorie socio-professionnelle ont tendance à esquisser le profil des élites qui s'intègrent dans les réseaux d'échanges de l'économie mondialisée (Butler, 2002; Le Galès et Andreotti, 2008; Sauvage et al., 2002). Les cadres sont effectivement en général plus mobiles que les classes démunies (ouvriers, agriculteurs, retraités) en termes de voyages de nature professionnelle (Andreotti et al., 2016). Quant à la mobilité quotidienne et à l'éloignement du domicile par rapport au lieu de travail, ce sont les classes populaires qui rencontrent le plus de difficultés pour l'accès à l'emploi (Haumont, 2000).

L'émergence de la thématique de l'accès au marché du travail en termes de mobilité quotidienne n'est toutefois pas récente. Dans les années 1960, les sociologues urbains étatsuniens ont déjà remarqué un '*spatial mismatch*' (Kain, 1992) entre les classes sociales et le taux d'emploi : la population la plus vulnérable connaît un plus grand décalage entre les opportunités de travail et l'éloignement résidentiel. Elle est la moins capable de répondre aux offres qui se présentent sur le marché du travail en raison de son faible niveau de motorisation.

Les travaux sur une telle segmentation socio-spatiale en relation avec le marché du travail s'effectuent en France comme aux États-Unis. On mesure notamment la contrainte de la mobilité quotidienne effective en termes de distance topologique ou de distance-temps parcourue pour se rendre au travail. B. Baccaïni (1996) constate au début des années 1990 que les travailleurs indépendants en Île-de-France parcourent en général moins de kilomètres que les salariés (cadres, intermédiaires, employés et ouvriers). Alors que la distance de la navette domicile-travail est plus courte pour les cadres (9,5 kilomètres) que pour les ouvriers (9,9 kilomètres), ce sont les professions intermédiaires qui effectuent le plus long trajet pour se rendre au travail (10 kilomètres). Cette tendance s'inverse pourtant pour la période plus récente : au début des années 2000, la distance de la navette s'élève en moyenne à 11,8 kilomètres pour les cadres, et à 10,6 kilomètres pour les ouvriers (Sari, 2011).

Néanmoins, l'inégalité de la mobilité mesurée ne coïncide pas avec l'inégalité des chances, parce que B. Baccaïni (*op. cit.*) découvre en même temps une ségrégation socio-spatiale concernant la distribution des emplois : les postes de cadres se concentrent essentiellement dans le centre-ville de Paris, alors que ceux des ouvriers non-qualifiés sont dispersés partout dans la Région, sauf au sein du centre-ville. Ainsi, S. Wenglenski se réfère à la mesure de l'accessibilité au marché du travail pour appréhender la relation entre la pratique mobilitaire et le marché du travail. Pour une distance-temps de navette égale, un cadre a le plus d'opportunités de trouver un emploi, alors que les chances d'un ouvrier sont moindres, quelle que ce soit la structure urbaine du marché de l'emploi

(Paris, petite couronne ou grande couronne) (Wenglenski, 2004). Il ressort aussi que les classes populaires, dont la résidence se trouve géographiquement la plus éloignée, ont « le plus besoin » d'être mobiles pour s'intégrer au marché du travail. Ce sont aussi celles qui disposent le moins d'outils de mobilité (mode de transport collectif et/ou privé). D'ailleurs, l'auteure constate que la distance entre le lieu de résidence et le lieu de travail[5] est encadrée par un gradient social : en 1999, les cadres habitent en moyenne à 18 kilomètres de leur emploi, les professions intermédiaires à 23 kilomètres, les employés à 24 kilomètres, et enfin les ouvriers à 28 kilomètres (Wenglenski, 2006). Ces indicateurs traduisent donc de manière directe la stratification sociale en termes de mobilité quotidienne et de facilité à entrer sur le marché de l'emploi. Elle correspond exactement à ce que l'on a constaté aux États-Unis il y a trois décennies.

Si pour un individu de classe modeste, la position socio-résidentielle peut s'avérer une contrainte qui réduit l'opportunité de travail, cette position peut en même temps pénaliser l'individu ayant un emploi en termes de pratique mobilitaire. En calculant le '*taux d'effort*' (proportion de revenus) dépensé pour le logement et pour la mobilité quotidienne, A. Polacchini et J.- P. Orfeuil (1999) confirment la variation sociale du budget monétaire. Ainsi, la résidence excentrée, souvent occupée par des classes démunies, ne permet pas de diminuer de manière significative le coût du logement mais augmente à l'inverse largement le coût du transport, de sorte qu'elle renforce le coût total pour ces individus. En plus du coût de la mobilité quotidienne, l'accès à la voiture constitue une problématique qui est également socialisée. Dans l'étude de S. Wenglenski réalisée en 2006, près de 85 % des cadres disposent d'un accès à la voiture, tandis que ce taux baisse à 76 % pour les ouvriers et à 67 % pour les employés. L'effet se renforce encore compte tenu de l'éloignement résidentiel de ces

[5] La distance de la navette se différencie de la distance à vol d'oiseau entre le lieu de résidence et le lieu de travail.

deux dernières catégories socio-professionnelles. Une étude portant sur la pratique de la mobilité quotidienne dans l'agglomération lyonnaise parvient au même constat pour montrer l'aspect contraignant de la mobilité des classes moins nanties : entre 1995 et 2005, les cadres et les professions intermédiaires se tournent vers l'utilisation des modes de transport collectifs, alors que les ouvriers persistent à utiliser leur voiture, principalement en raison des contraintes spatiales liées à leur lieu de résidence et à leur lieu de travail, tous deux peu desservis par les transports en commun (Havet et al., 2019). Par conséquent, la mobilité quotidienne au lieu d'emploi favorise la progression socio-professionnelle face à la distanciation entre la résidence et le travail. L'étude réalisée au Québec tend à confirmer le constat fait en France – dans le contexte de l'amélioration de l'accès à l'emploi à l'issue de l'amélioration de l'accessibilité au lieu de travail, ce sont toujours les individus motorisés qui en bénéficient davantage. Les banlieusards disposent de moins d'opportunités d'emploi en raison de l'absence de capacité d'accéder au bassin d'emploi (Vandersmissen, 2003).

La dispersion géographique de la localisation de résidence s'accomplit également par le processus de périphérisation des emplois. Dans cette perspective, la périurbanisation n'est plus envisagée uniquement comme l'extension de l'habitat urbain, mais également comme un desserrement fonctionnel dédié aux emplois (Chalonge et Beaucire, 2007). Les études sur la déconcentration géographique des emplois confirment en effet une refonte spatiale des lieux de travail. Une telle dispersion spatiale se manifeste aussi sur le plan socio-économique : avec la métropolisation, on constate en Île-de-France que les producteurs de services se concentrent plus dans la ville-centre de Paris, alors que les secteurs comme le transport et les télécommunications se déplacent vers la grande couronne de la Région. Ce desserrement se répercute sur la navette domicile-travail selon le lieu de résidence (Halbert, 2005). Cette facette de l'étalement urbain concerne en particulier les emplois qui demandent peu de qualifications, tels que ceux des ouvriers et des employés non-spécialistes (Le Breton, 2008). La gentrification des quartiers périphériques augmente quant à elle également la distance de la navette et conduit les résidents du centre-ville à effectuer l'aller-retour au travail dans le sens

inverse de la plupart des navetteurs. À Paris, ce phénomène concerne en particulier les cadres supérieurs qui habitent Paris intra-muros et travaillent dans le quartier de la Défense (Aguiléra et al., 2009).

II. « *Les 'salariées' à bout de souffle* »

Si maintes études s'appuient sur la différenciation de la pratique mobilitaire en fonction des catégories socio-professionnelles, une telle distinction existe également entre les femmes et les hommes. En effet, B. Baccaïni remarque déjà en 1996 la surreprésentation des femmes dans les professions intermédiaires. Cette catégorie socio-professionnelle constitue d'ailleurs le groupe qui parcourt le plus de kilomètres pour se rendre au travail. Cela implique que les femmes ont une grande chance de parcourir une plus grande distance que les hommes dans le cadre de la navette. En effet, la mobilité est directement liée à l'accès au marché du travail des femmes. M. -H. Vandersmissen, P. Villeneuve et M. Thériault (2001b, 2001a) en apportent la confirmation dans une étude couvrant une longue temporalité (de 1977 à 1996) au Québec. Ces auteurs démontrent que l'amélioration des réseaux de transports en commun, ainsi que la démocratisation de l'automobile ont largement contribué à sortir les femmes du confinement spatial et à leur accès à l'emploi.

Cependant, la capacité à se déplacer n'est pas uniquement un avantage pour les femmes pour favoriser la cherche d'un emploi, mais également un désavantage bien genré quand il s'agit de leur rôle dans la gestion des tâches domestiques et des éléments socio-psychologiques. Par exemple, la garde des enfants constitue l'une des problématiques auxquelles se trouvent confrontées les mères actives, notamment dans le ménage monoparental. Elles sont rarement sûres d'arriver à l'heure à la garderie ou à l'accueil périscolaire en fin de journée. Le stress durant la navette est si important qu'il

entraîne souvent une rotation de l'emploi pour les femmes actives (Le Breton, 2008). D'ailleurs, une sensibilité plus importante à l'environnement peut expliquer la vitesse relativement basse de la navette des femmes au volant par rapport aux hommes (Olmo Sánchez et Maeso González, 2016).

L'aptitude à la mobilité quotidienne contribue à la représentation que se font les employeurs de l'individu. Lors d'une étude expérimentale menée en Île-de-France, on a constaté que les employeurs réduisent la probabilité d'embaucher les usagers du RER mais favorisent ceux qui utilisent le bus. Cette représentation est aussi genrée, car les femmes ont moins de chances d'être invitées à un entretien d'embauche que les hommes à conditions de mobilité égales. La déclaration d'être titulaire d'un permis moto diminue largement les opportunités d'embauche, notamment pour les femmes (Du Parquet et al., 2011).

d. Conclusion du chapitre 2

En guise de conclusion, nous avons constaté dans ce chapitre l'état de connaissance sur les relations des trois types de mobilité. Ces relations sont souvent étudiées par paire, mais sans exclure qu'une troisième forme de mobilité y intervienne pour former des interactions assez complexes. En général, deux facteurs d'externalité servent de l'appui pour comprendre le processus du développement des mobilités géographiques auprès des navetteurs : d'un côté, l'introduction de la relation contractuelle dans l'activité professionnelle qui entraîne la séparation spatio-temporelle des sphères professionnelles et privées. Il s'agit du contexte socio-historique qui donne lieu au développement des mobilités sociales et spatiales. De l'autre côté, l'invention, l'application et la démocratisation des modes de transport à grande vitesse (nous pouvons y inclure l'automobile compte tenu de l'augmentation de sa vitesse) impulsent la généralisation de la pratique de mobilités spatiales. Cela sert du support socio-technologique du phénomène.

Par conséquent, le lieu de résidence des navetteurs est de plus en plus éloigné du lieu de travail, les mobilités résidentielles ont tendance à être indépendantes des mobilités socio-professionnelles. Les déménagements à courte distance (*i. e.* dans le même bassin de vie) sont souvent pour motifs socio-familiaux ou privés, c'est ainsi les mobilités quotidiennes qui substituent aux mobilités résidentielles, nonobstant des mobilités socio-professionnelles dans le même bassin d'emploi.

Cependant, nous avons témoigné que la complexité des interactions de ces mobilités est développée conforme aux spécificités du territoire. Lorsque les mobilités socio-professionnelles accompagnement l'éloignement du lieu de travail, la mobilité quotidienne à longue distance et la mobilité résidentielle sont toutes les deux mises en œuvre. Alors que l'éloignement de l'emploi n'implique pas systématiquement des

ajustements de position socio-professionnelle (les cas de V. Kaufman en Suisse). En revanche, les mobilités socio-professionnelles vont presque tous le temps de pair avec le changement de lieu de travail, que ce soit intra- ou inter-régional (les cas du secteur bancaire en France).

D'ailleurs, la complexité des mobilités est vécue différemment selon les groupes sociologiques : comparées aux classes aisées, les classes sociales modeste ont tendance de plus pratiquer les mobilités quotidiennes (en termes de fréquences et distance), mais moins de mobilités résidentielles, leur coût de mobilités quotidiennes est proportionnellement plus élevé. Le changement de lieu de travail ne porte pas une même signification pour les classes ouvrières et les cadres : il s'agit d'une promotion socio-professionnelle pour des cadres, mais une condition de ne pas tomber en chômage pour les ouvriers (les cas de la délocalisation de l'entreprise de C. Vignal).

Toutes ces pratiques différenciées des mobilités nous conduisent à déplacer notre focale sur les perceptions des mobilités et la signification que porte les mobilités d'après les acteurs sociaux. Nous nous posons la question si ces significations différenciées de mobilités entrent sur les perceptions des sujets-acteurs sociaux ? Dans le prochain chapitre, nous allons présenter l'approche représentationnelle pour étudier les mobilités.

Chapitre 3. Représentations sociales et mobilités

« *Le terme représentation est utilisé dans bien des secteurs des sciences humaines (et au-delà), avec des sens bien différents, et souvent très flous* » (Flament, 2003, p. 224), témoigne C. Flament à propos de la généralisation de l'utilisation du terme dans la recherche en sciences humaines et sociales contemporaines. Malgré son extension d'usage récente dans le domaine scientifique, la *représentation* n'est pas une invention conceptuelle nouvelle. En effet, la *représentation* tire son origine à la mise en scène artistique, elle se réfère aux différentes formes symboliques, métaphoriques et sémiologiques dans la communication entre les acteurs. L'emploi actuel du terme s'inscrit dans la tradition des réflexions épistémologiques et fait partie d'un véritable héritage philosophique. La notion de *représentation* est depuis longtemps envisagée en tant qu'un intermédiaire mobilisé pour comprendre le processus de la construction de la réalité et du partage de connaissances entre les sujets.

Pour en connaître sa définition, il convient de recourir au *Dictionnaire de l'Académie française* [6] . L'entrée qui nous intéresse (entrée II) explique que la *représentation* consiste dans une « *Action de faire voir ou de rendre présent à l'esprit* ». Les philosophes l'empruntent ensuite pour désigner un raisonnement analogique « *par lequel une chose devient présente à l'esprit et, par là, un objet de pensée* ». Ainsi, la *représentation* peut être appréhendée comme une image produite à l'issue du traitement cognitif des informations objectales. Toutefois, ce processus de mentalisation ne se dispense jamais de la relation interhumaine : une représentation mentale est partagée au sein d'un groupe d'individus, et la représentation mentale est mobilisée pour faciliter la communication avec autrui (Mannoni, 2016). Ainsi, les représentations participent non seulement au processus psychologique individuel, mais revêtent également des caractéristiques collectives et sociales.

[6] *Dictionnaire de l'Académie française*, la nouvelle édition (9e) en vigueur actuellement. URL de l'entrée « *représentation* » : https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9R1936. Consulté le 22 juin, 2019.

a. De représentations collectives à représentations sociales

Le champ d'application en sociologie française de la notion de *représentation* peut remonter jusqu'à la fondation de la discipline. É. Durkheim conçoit le concept de *représentation* à l'interface du social et du psycho-social, tout en distinguant les *représentations individuelles* et *collectives*. Selon l'auteur, il existe des différences entre ces deux aspects de représentation. Les *« valeurs, idées et symboles qui appartiennent aux traditions d'un groupe social, d'une communauté et qui s'imposent à leurs membres. Les mythes constituent des représentations collectives* ». [7] Selon la perspective sociologique durkheimienne, « *[…] les représentations collectives sont extérieures aux consciences individuelles* » (Durkheim, 1898, p. 17), le social existe au-delà des individus et des groupes sociaux : il constitue un objet *sui generis* qui ne peut se réduire à la simple somme des individus. La société est ainsi consciente d'elle-même et dotée d'une autonomie. Elle peut fonctionner et se développer sans que les unités (individus, sous-groupes ou groupes) s'en rendent compte et n'interviennent. Par conséquent, partant du même principe, les *représentations collectives* vont également au-delà des *représentations individuelles* et ne sont pas une fusion simplifiée de ces dernières (Durkheim, 1894).

De facto, Durkheim envisage les *représentations collectives* comme une réalité psychosociale prenant la forme de mythes folkloriques, de légendes populaires et de conceptions religieuses ou morales, voire de connaissances scientifiques. Une telle réalité psychosociale se propage au sein du peuple et y subsistent pendant des générations. Elle revêt par conséquent un caractère stable, voire statique, qui évolue peu

[7] *Dictionnaire de l'Académie française*, la nouvelle édition (9e) en vigueur actuellement. URL de l'entrée « *représentation* » : https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9R1936. Consulté le 22 juin, 2019.

malgré les changements de la société, à l'exception d'événements suffisamment conséquents pour les bouleverser. Au contraire, les *représentations individuelles* sont selon Durkheim des constructions fondées sur les sensibilités et les perceptions des matériaux psychiques du monde extérieur. Ces sensations se réfèrent à des images changeantes que se fait l'individu en harmonie avec son caractère psycho-physiologique. Ainsi, la facette statique des *représentations collectives* se distingue du dynamisme des *représentations individuelles*. Le statisme des *représentations collectives* promeut la cohésion sociale, tandis que le dynamisme des *représentations individuelles* contribue à l'hétérogénéité de la société, voire à la dissidence (Durkheim, 1898). En tout cas, Durkheim considère que le lien reste mécanique entre les *représentations collectives* et les *représentations individuelles*, car ces dernières ne servent que de substrat aux premières (Durkheim, 1912).

D'ailleurs, la raison pour laquelle É. Durkheim établit une distinction stricte entre les *représentations collectives* et les *représentations individuelles* peut être considérée comme conjoncturelle, puisque la constitution de ces deux aspects de représentation est avec pour l'objectif de répondre à la crise institutionnelle de la discipline psychologique depuis la fin du XIX^{e} siècle. Les sociologues à cette époque rejettent la perspective de la psychanalyse freudienne en raison de sa « pseudo-scientificité » résultant de son manque de positivisme (Farr, 1996). Ainsi, la sociologie durkheimienne dessine bien la frontière disciplinaire avec la psychologie, tout en considérant que la réalité subjective individuelle constitue un objet de recherche uniquement pour la psychologique, les *représentations collectives* émanent toutefois des faits sociaux qui sont à l'origine du collectif ou du social organique qui existe au-delà des individus (Durkheim, 1911) et doivent faire l'objet d'étude légitime de la sociologie.

Riche en connotations, le terme de *représentation* n'est pas seulement adapté à la sociologie mais également à d'autres disciplines comme l'anthropologie. L. Lévy-Bruhl intègre la notion de *représentation* dans ses observations, tout en redoutant l'opposition que Durkheim propose entre la pensée individuelle et la pensée collective.

Selon l'anthropologue, l'esprit groupal et les faits sociaux relèvent des raisonnements individuels et *vice versa* (Lévy-Bruhl, 1927). Ainsi, dans la conceptualisation lévy-bruhlienne, il n'existe pas de collectivité proprement dite située au-dessus des individus, ni d'individualité qui se mettrait hors de la portée d'influence de la collectivité.

Bien que S. Moscovici admette l'influence du travail de Durkheim sur sa théorisation, l'hypothèse structuraliste de Lévy-Bruhl s'avère la pierre d'édifice de la pensée moscovicienne pour l'élaboration des *représentations sociales* (Moscovici, 1989). Cette notion est donc pour la première fois développée par le psychologue social qui est aussi fondateur et contributeur principal du courant de psychologie sociale européenne, dans laquelle les psychologues sociaux cherchent à développer la discipline tout en se basant sur les réflexions déontologiques et épistémologiques de la tradition de philosophie continentale (Duveen, 2000).

Dans son ouvrage princeps *« La psychanalyse, son image et son public »*, S. Moscovici (1961) se concentre sur la transformation sociale consécutive à la vulgarisation des connaissances scientifiques et sur le processus de la communication quotidienne. Contrairement au rôle de solidarisation attribué aux *représentations collectives*, l'attention de recherche sur les représentations est déplacée vers la communication quotidienne qui s'accorde d'une place primordiale à l'interaction des individus, révélant ainsi la dimension sociale des *représentations*. Celles-ci ne sont plus un objet qui existe à l'intérieur des individus – en tant que *représentations individuelles*, ou en dehors des individus – en tant que *représentations collectives :* il s'agit d'un objet à la fois généré et acquis par l'individu, de sorte qu' « *il n'y a pas de coupure entre l'univers extérieur et l'univers intérieur de l'individu* » (Moscovici, 1969, p. 9). « *[…] ce qui permet de qualifier de sociales les représentations, ce sont moins leurs supports individuels ou groupaux que le fait qu'elles soient élaborées au cours de processus d'échanges et d'interactions* » (Codol, 1982; cité par Moscovici, 1989, p. 99).

Effectivement, l'opposition entre la collectivité et individualité, ainsi que l'aspect statique des *représentations collectives*, constituent la différenciation la plus remarquable entre les *représentations collectives* et les *représentations sociales* de Moscovici. Dans la perspective moscovicienne, les *représentations sociales* sont considérées comme dynamiques, et la frontière entre l'individu et le social s'estompe dans le contexte de la socialisation. Ainsi, Moscovici (1961) propose de définir les représentations sociales comme « *une organisation psychologique, une forme de connaissance particulière à notre société, et irréductible à aucune autre* » (p. 43).

Afin d'expliquer le processus d'élaboration des *représentations sociales* dans les échanges et la communication, Moscovici recourt au postulat de la stabilité cognitive, selon lequel l'être-humain cherche toujours à exprimer ou à dissimuler sa perception subjectiviste du monde, tout en veillant à ne pas bouleverser sa structure cognitive en cohérence avec sa structure idéologique et identitaire. En réalité, ni la cognition individuelle ni la cognition sociale n'accepte une transformation idéologique ou identitaire faite de manière brutale, et ce bouleversement serait perçu comme une menace par le système sociocognitif. Il est donc nécessaire de mobiliser une sorte d'intermédiaire pour coordonner les connaissances familières et non-familières. De ce fait, Moscovici distingue deux types de processus cognitifs principaux pour appréhender la mise en forme des représentations sociales, *i.e.* l'*objectivation* et l'*ancrage* (Moscovici, 1961). Ces deux processus consistent, selon l'auteur, à « […] *rendre familier quelque chose de non-familier* » (Moscovici, 2000, p. 24).

L'*objectivation* désigne un processus qui consiste à reproduire et à concrétiser, par le biais de la *personnalisation* et de la *figuration*, des notions-concepts abstraits en les transformant en des réalités, des images ou des schèmes figuratifs (Deaux et Philogène, 2001). Dans ce processus, le sujet absorbe la surabondance d'informations de la communication et la transforme en des réalités matérielles telles qu'il se les approprie. L'activité intellectuelle consiste ainsi en des perceptions « visuelles » familières au sujet, qui sont donc plus faciles à appréhender. Si ce fonctionnement de

l'objectivation recouvre un processus cognitif plutôt individuel que relationnel, le déroulement de ce processus relève également de la dimension sociale où les informations sémiotiques sont socialement élaborées dans la psyché individuelle. L'objectivation peut effectivement faciliter la communication interindividuelle en se basant sur un système de symboles et de métaphores plus ou moins consensuel au sein d'un groupe social. Les différents sujets impliqués dans une communication se placent ensemble dans un scénario imaginable pour saisir l'idée qui circule. Pourtant, le défaut de cette mise en scène est évident, puisqu'objectiver un schème conceptuel revient également à le tordre et à le transformer. Le concept assimilé n'obéit plus aux normes selon lesquelles il se définit, mais à celles qui définissent le schème matérialisé. La mise en figure d'un notion-concept suggère la transformation de la nature relationnelle du savoir scientifique vers un caractère imaginaire du sens commun, et une telle transformation entraîne finalement la dissociation du notion-concept même (Moscovici, 2000).

Le processus de l'*ancrage* consiste à intégrer de nouveaux éléments dans une structure relationnelle préalablement acquise, c'est-à-dire à positionner la nouvelle connaissance dans des catégories plus familières à un individu, de manière à permettre l'incorporation des connaissances étrangères. Par *nommer* ou *catégoriser*, l'élément nouvellement perçu dispose désormais des caractéristiques du nom et de la catégorie préexistante de la structure cognitive individuelle. Comme la structure cognitive auparavant érigée relève largement de la disposition d'un individu qui appartient à certains groupes sociaux de référence, les caractéristiques attribuées à cet élément récent revêtent des affinités des éléments préexistants. C'est dans ce sens-là le processus de l'ancrage est à la fois socialisé et socialisant. Autrement dit, si l'objectivation détermine à un moment donné la manière dont un individu comprend la réalité telle qu'il la perçoit, l'ancrage redéfinit la réalité qui doit être conforme au rapport social que l'individu entretient.

À travers ces processus cognitifs valables dans le champ représentationnel, Moscovici (1976) nous incite, en se basant sur la pensée systémique, à admettre la coexistence de deux systèmes cognitifs dans la psyché humaine, l'un servant de métasystème à l'autre (Doise et al., 1992). Partant de cette idée, D. Jodelet considère que les *représentations sociales* sont à la fois le constituant et le constitué de la psyché humaine, c'est-à-dire que la *représentation sociale* est simultanément le processus et le produit de la psychologie individuelle et « *On doit prendre en compte d'un côté le fonctionnement cognitif et celui de l'appareil psychique, de l'autre le fonctionnement du système social, des groupes et des interactions pour autant qu'ils affectent la genèse, la structure et l'évolution des représentations et sont concernés par leur intervention* » (Jodelet, 2003, p. 58). W. Doise envisage quant à lui les *représentations sociales* comme des « […] *principes organisateurs de ces rapports symboliques entre acteurs sociaux, il s'agit donc de principes relationnels qui structurent les rapports symboliques entre individus ou groupes, constituant en même temps un champ d'échange symbolique et une représentation de ce champ* » (Doise, 2003, p. 248).

b. Les approches dans l'étude des représentations sociales

Pour évoquer l'état actuel des recherches sur la représentation sociale, nous nous référons essentiellement à deux approches aujourd'hui le plus souvent utilisées dans l'étude des représentations sociales. La première approche présentée sera l'approche structurale développée au sein de l'école d'Aix-Marseille ; la deuxième sera l'approche dynamique introduite par l'école de Genève de la psychologie sociale des représentations. Les méthodes de recueille et d'analyse issues de toutes ces deux approches seront d'ailleurs utilisée dans la partie empirique plus loin.

I. Approche structurale du noyau central

Initiée dans la thèse de J.-C. Abric (1976), l'approche structurale de la représentation sociale enrichit la théorie de *représentations sociales*, elle se concrétise plus spécifiquement en introduisant le *noyau central* de la représentation (Abric, 1987). Selon cette approche, les psychologues sociaux d'Aix-Marseille proposent de rendre compte non seulement du contenu des représentations, mais également la manière dont les éléments s'organisent. En conséquence, on découvre, par le biais de nombreuses études d'expérimentation et de terrain (voir notamment Abric, 2005; Flament, 2003; Vergès, 1992), que la représentation sociale revêt une structure intérieure spécifique dans laquelle des éléments s'organisent autour d'un noyau central et grâce à lui.

Dans le cadre de l'approche structurale, Abric (2005, p. 59) définit la représentation sociale comme « *[…] un ensemble organisé d'informations, d'opinions, d'attitudes et de croyances à propos d'un objet donné. Socialement produite, elle est*

fortement marquée par des valeurs correspondant au système socio-idéologique et à l'histoire du groupe qui la véhicule pour lequel elle constitue un élément essentiel de sa vision du monde ». En se basant sur la définition classique de la notion de représentation sociale, l'auteur propose l'existence de la structure de la représentation et considère que chaque représentation « *constitue un système sociocognitif particulier composé de deux sous-systèmes en interaction : un système central (ou noyau central) et un système périphérique* » (Abric, 2001, p. 82).

Tous les éléments de représentation ne disposent pas de la même importance d'après un sujet : les éléments centraux sont plus importants que d'autres, parce qu'ils sont dotés de trois fonctions essentielles pour assurer le fonctionnement de la cognition humaine. La première fonction du noyau central est la *fonction génératrice*, c'est-à-dire celle qui donne du sens à la représentation dans son ensemble. La signification du noyau central est donc celle de la représentation, et la signification des éléments périphériques n'est là que pour la compléter, l'expliquer ou la concrétiser. Deux caractéristiques sont par ailleurs à souligner concernant le noyau central : tout d'abord, le noyau central est le plus souvent consensuel, c'est l'élément le plus partagé dans un groupe social donné et il est fortement lié à la valeur idéologique des membres du groupe référent (Flament, 2003).

Ensuite, le nombre d'éléments centraux est restreint, le contenu en est souvent abstrait et polysémique pour pouvoir s'adapter aux différentes situations que rencontre le sujet (Bataille, 2002). Cela correspond effectivement au principe économique de la cognition humaine, car trop d'éléments centraux ou des éléments centraux trop précis risquent d'entraîner une consommation énergétique cérébrale qui serait trop lourde à porter lorsque le sujet se trouve confronté à des nuances entre des *scenarii* ressemblants (Mannoni, 2016). De ce fait, changer le noyau central d'une représentation bouleverse la représentation elle-même. Ce changement donne souvent lieu à des dissonances et à des désordres du système cognitif, voire social, si la situation est brutale et irréversible (Rouquette et Guimelli, 1995). Il faut donc veiller à conserver la stabilité du noyau

central. Nous pouvons ainsi inférer une autre fonction du noyau central, *i.e.* la *fonction stabilisatrice*.

En outre, la stabilité (relative) du noyau central d'une représentation sociale peut être argumentée par la dimension sociale la pensée humaine, parce que la *pensée sociale* se fonde sur des *schèmes* (ou *schémata*) prédéfinis de la mémoire collective d'une société et ne sont pas négociables. La remise en cause de ces schèmes peut entraîner le rejet social d'un individu en le situant à l'opposé de l'identité sociale de son groupe référent et du système de normes commun. Dans ce sens, nous avons tendance à unifier les terminologies de différents auteurs pour nous référer à le centralité d'une représentation, telle que les « *principes organisateurs* » (Doise, 1985) de l'école genevoise en psychologie sociale.

En dernier lieu, le noyau central dispose de la *fonction organisatrice*. Cet aspect peut être abordé en particulier quand on prend en compte les relations qu'entretiennent les éléments centraux avec d'autres éléments, c'est-à-dire des éléments périphériques. Mais cette fonction est également un attribut de la représentation selon une approche structurelle qui met l'accent sur l'intégralité des éléments centraux et périphériques. Aucun des deux n'est négligeable, même si les éléments périphériques s'organisent toujours autour le noyau central et sont souvent accordée d'une place secondaire.

Ces trois fonctions qu'endosse le noyau central signifient que repérer le système central devient le travail primordial de l'étude d'une représentation sociale : comprendre la représentation c'est d'abord, et surtout, en comprendre le noyau central, parce que deux représentations différentes renvoient toujours à deux noyaux centraux différents autour desquels les éléments périphériques peuvent s'organiser différemment (Abric, 2001). L'un des avantages à connaître le noyau central d'une représentation est de saisir la signification de cette représentation tout en allant au-delà de son contenu et de pouvoir rendre compte également de sa structure, en particulier lorsque le contenu de plusieurs représentations est identique. Par conséquent, déterminer le noyau central renforce la

dimension consensuelle de la représentation sociale, parce que disposer d'un même noyau central implique que l'on partage la même signification vis-à-vis de l'objet d'étude et que l'on se réfère à la même valeur sociale entre individus (Abric, 2001). Un tel attribut du noyau central de la représentation permet une étude « monographique » de la représentation qui cherche également la correspondance entre la structure sociocognitive et la structure sociale des membres de groupes sociaux diversifiés.

Dans des travaux empiriques, la principale méthodologie utilisée pour réaliser des recherches relatives à la RS consiste à discerner l'univers sémantique des éléments de représentation. Pour ce faire, les techniques les plus souvent utilisées sont la récolte des RS verbalisées comme l'association libre de mots (A. S. de Rosa, 1988, 2005) qui demandent donc aux sujets de l'enquête de verbaliser leur représentation à partir d'un objet donné (que l'on appelle le *stimulus* ou le mot d'inducteur). Des analyses statistiques peuvent ensuite intervenir afin de relever les éléments centraux et périphériques d'une représentation (*analyse prototypique* que nous allons représenter dans la partie suivante). La répartition des éléments représentationnels est déterminée par la saillance et l'importance d'un élément. L'élément devient saillant dès lors qu'il est évoqué à de nombreuses reprises par des sujets, et les éléments importants sont ceux qui apparaissent en premier (Vergès, 1994; Vergès et al., 1994).

Par conséquent, les éléments centraux désignent ceux qui sont à la fois saillants et importants, ce qui se traduit statistiquement par des éléments qui disposent des occurrences fortes et d'un rang d'apparition (ou d'importance) inférieur à la moyenne du rang de l'ensemble des éléments (*cf. infra Tableau 2*). Nous pouvons ainsi repérer le noyau central d'une représentation dans la première case du tableau. Néanmoins, un élément central doit pouvoir organiser et expliquer la signification de la représentation de manière générale et adaptable. Ainsi, « *Tous les éléments du noyau sont, ici, accompagnés éventuellement d'autres éléments sans grande valeur 'significative' : des synonymes ou des prototypes associés à l'objet. Tout ce qui se trouve dans cette case n'est donc pas central, mais le noyau central est dans cette case* » (Abric, 2005, p. 64).

		Importance	
		Éléments plus importants	Éléments moins importants
Évocation	Plus évoqués	***NOYAU CENTRAL***	***PÉRIPHÉRIE 1***
	Moins évoqués	***ZONE DE CONTRASTE***	***PÉRIPHÉRIE 2***

Tableau 2. Répartition des éléments représentationnels de l'approche structurale

II. Approche dynamique des principes organisateurs

Comme elle est telle présentée, l'approche du noyau central s'appuie sur des saillances psychologiques des éléments pour révéler la structure de la représentation, empruntant ainsi à cette représentation une ou des significations. La méthode d'analyse de l'approche structurale se base tout d'abord sur des principes statistiques pour distinguer un noyau central qui se complète avec un système de périphérie de représentations sociales. Différenciée de ces principes avant tout statistiques, l'approche dynamique des principes organisateurs insiste sur les réciprocités entre le psychosocial et le social de l'élaboration de connaissance de notre monde. Par conséquent, révéler la structure sociocognitive est en même temps de dégager la structure sociale dans laquelle s'incarne la structure sociocognitive.

Selon ces deux points de vue différents, l'approche structurale s'intéresse au consensus de la représentation et insiste sur le processus d'*objectivation* de la genèse des représentations sociales. Cependant, développée par W. Doise de l'école de psychologie sociale de Genève, l'approche dynamique des principes organisateurs considère que « *Les représentations sociales désignent des principes générateurs de prises de position*

liées à des insertions spécifiques dans un ensemble de rapports sociaux et organisant les processus symboliques intervenant dans ces rapports » (Doise, 1985, p. 245). Par conséquent, cette approche s'appuie sur des dissimilarités des représentations sociales venants des sujets de groupes sociaux variés, elle s'inscrit ainsi plutôt dans le processus d'*ancrage* des représentations sociales (Valence, 2010). Comme le processus de l'*ancrage* souligne l'incorporation des nouvelles connaissances dans une grille socialement prédéfinie, l'élaboration des représentations sociales des individus n'échappent donc pas à des institutions sociales. Les représentations sociales des individus sont censées reproduire les prises de position des individus dans la société. La structure socio-cognitive de représentations sociale correspond ainsi à la structure sociale, comme la division sociale, l'opposition sociale et la hiérarchie sociale (Roussiau et Bonardi, 2001).

Par cette caractéristique qui remarque la relation entre des représentations sociales et la structure sociale, l'analyse des représentations sert d'une méthode pour approcher les structures sociales qui détermine les classes d'appartenance des individus mais qui échappent à la conscience des sujets. Une telle méthode suppose d'inclure les conditions matérielles et immatérielles des dispositions sociales et des *habitus* des acteurs sociaux. Dans l'empirique, les analyses factorielles, telles que l'analyse de correspondance multiples, sont souvent l'outils pour réaliser les analyses de l'approche dynamique des principes organisateurs. L'avantage de tel type d'analyse est qu'on peut y intégrer la structure socio-cognitive des individus tout en mobilisant des catégories de représentations sociales, et introduire en même temps les variables sociodémographique avec lesquelles nous pensons pertinentes pour rapporter la structure cognitive avec la structure sociale.

c. Représentations sociales, pratiques et attitudes

Les recherches s'appuyant sur les représentations sociales peuvent se contenter de l'étude des représentations elle-même, faisant connaître la circulation des notions ou des concepts dans la société. Pourtant, elles assument également la fonction de relier plusieurs objets dans l'études de la sociologie et psychologie sociale, telle que la pratique et les attitudes. Dans cette section, nous allons aborder les relations des représentations sociales avec la pratique, avec les attitudes, ainsi que les relations entre les représentations sociales elles-mêmes.

I. Représentations sociales et pratique

La représentation sociale n'est pas seulement un processus mental qui s'effectue à l'intérieur du système cognitif mais s'inscrit également dans la quotidienneté d'un individu en relation avec ses comportements. En effet, les représentations sociales peuvent être comprises comme « *[…] les représentations construites dans le cadre des pratiques quotidiennes et partagées par l'ensemble d'un groupe social au-delà des particularités individuelles* » (Moscovici, 1969, cité par Vergès, 1989, p. 407). Si l'approche structurale permet de connaître le contenu ainsi que la structure d'une représentation, la plupart des recherches tentent de privilégier l'étude des éléments centraux et de secondariser les éléments périphériques, car c'est le noyau central qui donne du sens à la représentation sociale. Cependant, la périphérie ne sert pas seulement à surligner la centralité : elle constitue un matériau important pour comprendre la représentation sociale, parce que « *Le système périphérique, […] C'est la partie la plus accessible et la plus vivante de la représentation. Si le noyau central constitue, en*

quelque sorte, la tête ou le cerveau de la représentation, le système périphérique en constitue le corps et la chair » (Abric, 2001, p. 82-83). Pour résumer, si le noyau central d'une représentation sociale permet de saisir sa signification, le système périphérique favorise l'appréhension de la pratique sociale selon laquelle la représentation se construit.

Abric (2001) affirme qu'il existe cinq fonctions du système périphérique d'une représentation sociale. 1) la fonction de concrétisation transforme la valeur et la signification du noyau central en des éléments qui sont liés à la pratique. 2) La fonction de régulation joue le rôle de « pare-chocs » qui résiste aux modifications brutales de la signification du système central, permettant ainsi des changements progressifs (Flament, 1987). 3) Le système périphérique peut prescrire directement ou indirectement des comportements individuels par référence au système de normes sociales. 4) La fonction de protection du noyau central est assurée par les éléments périphériques qui coordonnent la signification du noyau central et la réalité où l'individu se situe. Si le sujet trouve des désaccords entre la réalité et le noyau central, ce sont souvent les éléments périphériques qui sont modifiés au lieu des éléments centraux. Cette fonction rejoint celle de régulation mais poursuit un objectif différent. Enfin 5) la fonction de personnalisation, ou bien l'individualisation de la représentation, s'inscrit dans la subjectivité individuelle de l'expérience du sujet pour la caractériser.

Par ailleurs, il arrive qu'un élément central ne revête pas une signification claire, comme par exemple le terme *complexe* dans l'étude des RS de la psychanalyse (Moscovici, 1961). Dans ce cas, c'est souvent en saisissant la signification du système périphérique que l'on peut prétendre comprendre le sens de la signification. Ainsi, dans le cas d'une absence de signification du noyau central, c'est la signification du système des éléments périphériques et le rapports qu'entretient le noyau avec la périphérie qui manifestent la signification de la RS d'un objet donné (Bataille, 2002).

Si nous revenons à l'organisation structurale de la représentation sociale (*cf. supra Tableau 2*), la première zone périphérique d'une représentation sociale regroupe

les éléments périphériques qui sont les plus importants dans la pratique. Les éléments de la deuxième périphérie sont peu présents et peu importants. Enfin, nous repérons des éléments de contraste qui se produisent surtout à l'issue du processus de l'individualisation. Abric (2005) considère que « *Cette configuration [de contraste] peut révéler l'existence d'un sous-groupe minoritaire porteur d'une représentation différente, c'est-à-dire dont le noyau central serait constitué par l'élément (ou les éléments) présents dans cette case, en sus du noyau central repéré dans la case 1. Mais on peut aussi trouver ici, bien entendu, un complément de la première périphérie* » (p. 64).

II. Représentations sociales et attitudes

À côté des représentations sociales, les psychologues sociaux s'appuient sur l'attitude pour comprendre la relation existant entre le processus psychologique et les comportements des individus (Festinger, 1957). Depuis sa première apparition en psychologie sociale (Thomas et Znaniecki, 1918), la notion d'attitude est devenue à la fois un construit social indispensable et un outil efficace (Doise, 2003). Cependant, les analyses sociologiques fondées sur l'attitude semblent de plus en plus détachées de la valeur sociale, en particulier lorsqu'elles se trouve sous l'influence du positivisme et de l'individualisme de la psychologie étatsunienne. En réalité, plusieurs auteurs à l'époque des années 1930 (Allport, 1935; Thurstone, 1928) proposent d'étudier l'attitude à partir de la réaction de l'individu face au *stimulus* provenant du monde extérieur. La notion d'attitude est alors réduite lors de l'évaluation à la valence favorable/défavorable d'un objet donné, et ce notamment en raison de l'invention et de l'application des outils psychométriques élaborés en vue de mesurer l'attitude individuelle (Likert, 1932; Osgood et al., 1957).

Plusieurs auteurs (voir Doise et Mapstone, 1986a; Jaspars et Fraser, 1984; Moscovici, 2013) remarquent d'ailleurs que l'attitude, en tant que notion revêtant initialement une dimension sociale et collective, ne se réduit finalement qu'à un concept de faible niveau d'explication interindividuel et situationnel (Duveen, 2000). Néanmoins, les militants de la psychologie attitudinale suggèrent que la notion d'attitude n'est pas seulement une propension ou une disposition évaluative vis-à-vis d'un objet du monde extérieur à l'individu, mais recouvre également un contenu (Pettigrew, 1958; Smith et al., 1956), à l'instar de la théorie de Rosenberg et Hovland (1960). Il s'agit de la théorie la plus appliquée dans les analyses attitudinales qui enrichit l'attitude en la dotant de trois dimensions : a) la dimension *affective* : c'est l'équivalent de la disposition positive/négative comme dans la conception de l'attitude environnementaliste évoquée ci-dessus ; b) la dimension *cognitive,* qui met en évidence le contenu de la perception ou la croyance de l'individu ; et enfin c) la dimension *conative,* qui prescrit au sujet un certain comportement à adopter dans le futur. Le développement connotatif de la notion d'attitude oriente de nouveau, comme d'autres notions à l'initiative de l'attitude, certaines recherches en psychologie sociale se tournent vers la combinaison entre l'individuel et le social, un aspect déjà pris en compte dans l'étude de la représentation sociale. De ce point de vue, l'attitude ne devient rien d'autre qu'« *une position spécifique que l'individu occupe sur une dimension ou plusieurs dimensions pertinentes pour l'évaluation d'une entité sociale donnée* » (Doise, 2003, p. 242).

Les théoriciens de la représentation sociale affirment que la prise de position et la manifestation d'une attitude sont fortement liées au processus d'ancrage lorsque l'on représente un objet donné. Cela signifie que l'attitude ne peut se manifester qu'à partir de la mise en forme de la représentation sociale, comme souligne W. Doise (2003) : « *Les représentations sociales sont toujours des prises de position symboliques, organisées de manières différentes, par exemple, comme des opinions, des attitudes ou des stéréotypes, selon leur imbrication dans des rapports sociaux différents* » (p. 248). Si les attitudes consistent en des stabilités cognitives servant de base à la construction des RS, ce sont pourtant les RS qui s'ancrent d'une manière plus forte dans l'esprit des

individus. La modification des RS représente un travail plus lourd et plus long que la modification des attitudes (Depeau, 2006). D'autre part, si le processus d'objectivation de la représentation mobilise davantage de dispositifs cognitifs acquis de manière individuelle, le processus d'ancrage agit pour placer l'objet dans un réseau de rapports qui est socialement élaboré et assimilé par le sujet. Des recherches successives dirigées par É. Tafani (1997, 2001) et Tafani & Souchet (2001) permettent d'éclairer ce phénomène : en étudiant les RS des « *études* » auprès des étudiants dont la représentation sociale est déjà préalablement révélée (Moliner, 1995), ces travaux démontrent que la modification de la valence des RS entraîne le changement de celle des attitudes, alors que le changement d'attitude n'implique pas systématiquement celui des RS. Il nous semble donc que « *les attitudes dépendent de représentations, mais les représentations ne dépendent que superficiellement des attitudes* » (Abric, 2001, p. 96).

En plus, comme les analyses de l'attitude peuvent recouvrir plusieurs dimensions, il peut parallèlement y avoir différentes dimensions dans l'analyse des représentations sociales. En général, toute les représentations sociales comprennent un dimension évaluative analogue à l'attitude (Moliner, 1994). Dans un article consacré à l'organisation cognitive des connaissances, P. Rateau (1995) propose trois dimensions pour comprendre la représentation sociale, en l'occurrence la dimension descriptive, affective et évaluative.

III. Les relations entre les représentations sociales

L'approche structurale s'avère une méthode pertinente pour questionner les problématiques liées aux représentations sociales, autant dans la pensée des sujets que dans leurs pratiques (Moliner, 2001). Elle permet non seulement de dégager les relations entre les éléments à l'intérieur d'une représentation sociale, mais également des relations

entre les représentations sociales diverses. En général, trois types de relation sont repérés entre les différentes représentations sociales : l'antonymie des représentations, l'emboîtement des représentations et la réciprocité des représentations (Le Moël, 2015; Pianelli et al., 2010).

Le rapport antonymique se décèle souvent entre des objets de représentations autonome ou antagoniste, comme ce qui est repéré par L. Milland (2002) dans plusieurs études de représentations sur le travail et le chômage, mais également par C. Guimelli et M. -L. Rouquette (Guimelli et Rouquette, 2004) dans une étude de la représentation sociale de la sécurité et l'insécurité. Lorsque les éléments de représentations sociales manifestent des relations d'antonymie entre elles, il n'existe souvent de l'antonymie ou de l'autonomie entre le noyau central de chaque objet de représentation.

La relation emboîtée entre les représentations sociales implique la dépendance du noyau central d'un objet de représentation par rapport à celui un autre objet, et une telle forme de dépendance représentationnelle paraît souvent hiérarchisée entre les éléments de représentations (Abric, 2001). C'est dans les travaux de représentations sociales concernant l'argent (Vergès, 1992) et la banque (Abric et Vergès, 1994) que les psychologues sociaux ont découvert ce type de rapport. Par exemple, dans ces études, les auteurs trouvent que le « travail » se trouve au noyau central de l' « argent », et l' « argent » apparaît dans le noyau de la « banque », et la « banque » est présent dans le noyau central du « prêt ». Ce type de relation d'emboîtement entre les représentations a la fonction de favoriser l'assimilation de nouvelles connaissances d'après les sujets, car la dépendance des objets est considérée « transitoire » pour être ultérieurement de formuler les nouvelles représentations sociales indépendantes (Milland, 2001).

Enfin, la relation de la réciprocité se distingue de l'emboîtement par l'absence de la dépendance entre les noyaux centraux, mais la présence de l'influence réciproque entre les représentations sociales. Toujours dans les recherches de P. Vergès (*op. cit.*) sur l'argent, nous trouvons que l' « argent » se trouve dans la zone centrale de « travail »,

et le « travail » dans le noyau central de l' « argent ». D'ailleurs, la réciprocité ne se limite pas de la présence réciproque respectivement dans la zone centrale des objets de représentation, mais joue souvent un rôle de fonctionnalité : comme le « travail » apparaît dans le noyau central de de l' « argent » mais sert d'un moyen pour gagner la vie.

d. Représentations sociales et pratiques mobilitaires

Dans notre premier chapitre, nous avons évoqué le fait que la représentation de la mobilité connaît un glissement sémantique depuis un aspect abstrait vers une conceptualisation plus matérialisée. Elle se trouve ensuite transformée par un processus de spatialisation. Une telle représentation spatialisée de la mobilité est aujourd'hui ambivalente, en particulier lors que la mobilité est abordée sous le prisme de l'activité professionnelle. D'une part, c'est souvent *l'hypermobilité* (Frétigny, 2015) des cadres supérieurs ou des chefs d'entreprise qui véhicule une image de succès social carriériste. D'autre part, ce sont les classes populaires qui souffrent le plus de l'injonction contemporaine à la mobilité. Comme nous l'avons constaté dans le deuxième chapitre, les études inter-mobilitaires montrent une relation plutôt déterminante entre la catégorie sociale et la position spatiale qui induit ensuite une mobilité spatiale. Alors que *« la mobilité c'est aussi dans la tête […] c'est un comportement complexe articulant des compétences cognitives et psychomotrices, psychiques et interactionnées en un cadre de socialisation* » (Le Breton, 2005a, p. 210). Partant d'une approche opérationnelle de la psychologie clinique, É. Le Breton confirme une inscription du processus psychologique des individus dans la pratique mobilitaire qui est d'ailleurs socialisée. Ce processus sociopsychologique peut être appréhendé sous différents aspects.

Dans une étude consacrée aux mobilités quotidiennes des habitants au Québec, T. Ramadier (2002) va au-delà de l'approche quantitative souvent appliquée dans les recherches sur la mobilité spatiale, il se tourne vers une approche sociopsychologique liée à l'espace de pratique mobilitaire. Ses résultats d'analyses confirment une différenciation sociocognitive du rapport avec l'espace de vie. Une telle différenciation constitue en effet une source de pratique diverse de la mobilité quotidienne et le rapport sociocognitif avec l'espace se manifeste davantage *via* les représentations sociales disposées au quartier d'habitat des sujets. La construction de ce rapport à l'espace

dépend fortement du capital culturel qui prédispose l'individu à faciliter son appropriation de l'espace (Ramadier, 2009; Ramadier et al., 2007). Le processus d'une telle construction de rapport peut être appréhendé à travers les représentations socio-spatiales de l'espace urbain. Ainsi, les représentations sociales des lieux reflètent souvent la catégorie socio-spatiale des acteurs sociaux (Dias et Ramadier, 2017).

Il est vrai que l'appropriation d'un lieu a des effets sur la pratique mobilitaire. Dans une étude qualitative des personnes très mobiles pour des raisons professionnelles, S. Vincent-Geslin, V. Kaufmann et E. Ravalet (2016) distinguent trois types d'individus *grands-mobiles* dans la manière dont ils s'approprient leur lieu de mobilité lié au travail. Ces auteurs concluent que la *grande mobilité* ne peut être considérée comme un synonyme de nomadisme, parce que ce dernier ne dispose pas d'appui fixe, alors que les grands mobiles ont tous un lieu de primarité (lieu de résidence familial) sans lequel les lieux de mobilité ne peuvent construire une secondarité (Sansot, 1986). La grande mobilité réversible est ainsi liée à l'ancrage résidentiel qui sert de source symbolique à la pratique de grande mobilité.

Partant du même principe, l'attachement au(x) lieu(x) associé(s) au travail influence non seulement des grandes mobilités - souvent des voyages de plusieurs nuitées -, mais également des mobilités quotidiennes. Une étude récente de P. Gerber *et al*. (2020) établit que l'attachement au lieu de travail et le niveau de satisfaction procuré par celui-ci constituent des variables latentes qui jouent un rôle dans le dynamique de satisfaction associée à la navette domicile-travail. À l'issue d'une délocalisation du lieu de travail, les individus qui déclarent s'approprier mieux un nouveau lieu de travail sont plus satisfaits de leur mobilité quotidienne pour se rendre au travail. L'attachement au lieu de travail et la satisfaction acquise au lieu de travail constituent même des éléments identitaires des travailleurs.

De facto, la représentation du lieu, mais également celle de la mobilité elle-même peut tout à fait participer à constituer l'identité individuelle. Dans une étude menée

auprès des travailleurs précaires qui résident dans la périphérie lointaine de Paris, Y. Jouffe (2016) prouve que les différentes manières d'auto-compréhension dans la sphère familiale et celle de la carrière professionnelle peuvent aboutir à deux formes de mobilité quotidienne distinctes. Les personnes qui pensent « investir dans la mobilité » sont souvent plus mobiles sur le plan spatial et intègrent mieux le marché de l'emploi que les travailleurs appartenant au groupe de « modération de la mobilité », qui eux s'ancrent dans leur lieu de résidence et limitent l'étendue de leurs mobilités spatiales.

À notre connaissance, peu d'études ont été consacrées à la mobilité quotidienne d'après une approche représentationnelle. L'une des rares études, mais également l'une des recherches pionnières dans ce domaine, est le travail réalisé par J. -C. Abric et M. Morin en 1990 sur les représentations sociales du déplacement en train interurbain (Abric et Morin, 1990). Dans cette étude de cas, les auteurs ont découvert que l'évaluation de la mobilité réalisée en train dépend de la nature du rapport que l'individu entretient avec le trajet (motif professionnel ou personnel), du statut socio-professionnel du sujet, voire de l'image de soi. Ainsi, un trajet pour motif professionnel ne sera pas évalué de la même manière à l'aller et au retour : le niveau de satisfaction est plus élevé pour le trajet aller que celui de retour, car le premier est davantage lié au travail et au statut socio-professionnel, donc à une vision positive de soi. Nous constatons à cette occasion que l'activité professionnelle occupe une place importante dans les RS de la mobilité spatiale.

Bien que la mobilité quotidienne ne puisse être réduite au mode de transport, ce dernier s'avère indispensable pour évoquer les mouvements dans l'espace. Le mode de transport constitue un prisme pour relier le groupe socio-professionnel (PCS, genre et âge) à la localisation résidentielle (en termes de distance du centre urbain ou de disponibilité de transports en commun), ainsi qu'à la mobilité spatiale elle-même. S. Carpentier (2007, 2016) aborde la question du mode de transport en adoptant une approche représentationnelle des résidents au Luxembourg. Son étude montre qu'à part l'utilisation importante d'un certain mode de transport, ce sont les pratiques

résidentielles et la position socio-spatiale de l'individu qui déterminent le rapport individuel au mode de transport. D. Marchand et K. Weiss (2009) s'appuient quant à elles aussi sur les RS du moyen de transport, en particulier sur la dimension de confort du déplacement en TGV. Il s'avère que la nature de la pratique mobilitaire l'emporte sur la représentation du confort de la mobilité, et les sujets n'ont pas la même représentation du confort selon qu'il s'agit d'un voyage occasionnel ou d'un trajet routinier.

Conclusion de la 1ère partie

Dans cette 1ère partie de la thèse, nous avons présenté l'état de l'art actuel à propos des pratiques et des représentations sociales des mobilités, sont aussi introduit les éléments théoriques qui seront impliqués dans les analyses de notre recherche. Nous avons pu constater que la notion de mobilité connaît en particulier un processus de spatialisation et réification dans son développement conceptuel, jusqu'à ce qu'elle soit traitée comme une norme sociale, un critère institutionnel voire un capital symbolique.

Les recherches en quantité abondante sur les pratiques de mobilité spatiale – et leur lien avec la mobilité sociale, – permettent de donner chair au processus de la sacralisation de la notion de mobilité. Cependant, la réciprocité entre les pratiques généralisées de mobilité reste complexe à éclaircir, les conséquences sociales restent différenciées entre les individus qui participent à la pratique de mobilité spatiale et ceux qui y reculent. La configuration géographique du territoire et les dispositions socio-économiques de l'individu peuvent constituer des facteurs spécifiques d'influences sur

les pratiques mobilitaire. On sollicite ainsi l'approche systémique pour envisager les trois types de mobilités étudiées.

N'oublions pas non plus la réciprocité entre les représentations sociales et les pratiques de mobilité. Les différences de représentations sur l'objet de mobilité (par exemple, un lieu, un mode de transport donné) ou sur la mobilité elle-même peuvent servir des sources de pratiques mobilitaires différentes – ces différenciations peuvent au moins pour le but de mieux comprendre les différences pragmatiques.

Pourtant, nous ne voyons encore pas si les affinités et les différences entre les représentations ou entre les pratiques sont capables de favoriser notre compréhension du positionnement socio-spatial des acteurs. La prochaine partie sera donc consacrée à précision de notre question au départ, mais également à la conception d'un protocole de recueil et d'analyses de données pour tenter de renouveler ce blanc de connaissances.

2ÈME PARTIE – PROBLÉMATIQUE ET MÉTHODOLOGIE

Comme impliqué dans le titre, la 2ème partie de la thèse présentera la problématique principale, ainsi que les méthodes appliquées dans la recherche. Nous allons dans un premier temps préciser nos questionnements sur les correspondances socio-cognito-pragmatiques vis-à-vis des trois mobilités étudiées. Ensuite, nous justifierons notre choix de terrain d'étude entre la Lorraine et le Luxembourg, parce que les navetteurs frontaliers résidant en Lorraine et travaillant au Luxembourg constituent un exemple par excellence des acteurs sociaux pratiquant la mobilité quotidienne, en particulier la navette à longue distance. Enfin, le dernier chapitre de cette partie précisera la méthodologie mixte conçue dans le cadre de notre recherche pour agencer les analyses de données quantitatives et qualitatives.

Chapitre 4. Problématique et hypothèses théoriques

Comme exposé dans la première partie du positionnement théorique, la revue de littérature indique que, dès la première décennie des années 1990, la notion de *métropole* (Leresche et al., 1995), ou bien encore celle de *métapole* (Ascher, 1995), commence à paraître dans la communauté scientifique francophone, tendant à décrire la phase la plus récente du développement urbain (*cf. supra* page 35). Au même moment, la notion de *mobilité* commence à se substituer progressivement à celle de *déplacement* (Borja et Ramadier, 2014). Si le processus de métropolisation est davantage envisagé comme une concentration des hommes et des activités, il ne s'achève pas sans interactions avec les mobilités spatiales (Roncayolo, 1993). De ce fait, chacun des éléments de ce couple de notions *métropole-mobilité* mérite d'être étudié pour mieux comprendre le phénomène de métropolisation et la pratique des mobilités spatiales, en particulier celle de la navette domicile-travail entre le 'centre métropolitain' et la 'périphérie résidentielle'. Les recherches portant sur les mobilités spatiales montrent d'ailleurs que la navette domicile-travail ne peut être envisagée indépendamment de la mobilité résidentielle (J.-P. Lévy et Dureau, 2002), tandis que cette dernière est encore étroitement liée à la position sociale des personnes (Authier et al., 2010; Charle, 1977; Korsu et Wenglenski, 2010).

Les questions suivantes se posent alors :

- Vis-à-vis de la métropolisation, comment la pratique de la navette transforme-t-elle la configuration spatio-résidentielle du territoire qui est impliqué dans l'aire d'influences métropolitaines mais se situe dehors de la métropole ?

- Dans quelle mesure une telle transformation spatio-résidentielle recouvre-t-elle également une mutation sociale, compte tenu que le processus de gentrification s'accompagne souvent la métropolisation ? Autrement dit, nous cherchons à savoir de quelle manière la pratique en masse de la navette pour aller travailler dans la métropole modifie-t-elle l'organisation spatiale et sociale de l'espace résidentiel qui se situe en dehors de la ville-centre ?

- Pour aller plus loin, à l'issue d'une telle transformation, quelles sont les conséquences socio-spatiales imposées à la quotidienneté des navetteurs ? Existe-t-il des navetteurs vers la métropole[8] qui se trouvent socialement et spatialement défavorisés ? Qui sont-ils et où résident-ils ?

Pour répondre à ces questions, nous sommes amenés à examiner des relations dans l'articulation de la pratique en masse et à travail du temps des trois types de mobilité évoqués - en l'occurrence la mobilité quotidienne, résidentielle et sociale, et comment elles interviennent et interagissent dans le processus de métropolisation. Plusieurs hypothèses théoriques sont émises en ces termes :

La métropole se développe à l'ère post-industrielle de l'espace urbain. Avec la reconversion économique vers le secteur tertiaire et l'essor de l'économie de

[8] La thèse s'intéresse particulièrement aux navetteurs qui travaillent dans la métropole tout en résidant en dehors. Le terme de '*navetteur'* se réfère dans ce texte uniquement à ce type d'acteurs métropolitains sauf mention spéciale.

connaissance, la force de travail se déplaçant vers la métropole devient systématiquement de plus en plus qualifiée. L'arrivée et le devenir des navetteurs métropolitains reconfigurent inévitablement la structure socioprofessionnelle des habitants dans l'espace résidentiel hors de la ville-mère. Ainsi, (H1) différenciée de la phase pré-métropolitaine, l'espace résidentiel est de plus en plus soumis aux influences de la métropolisation, de telle sorte que certaines communes connaissent une gentrification introduite par la recomposition socioprofessionnelle des habitants-navetteurs plus diplômés qui exercent un emploi de gestion des personnes et qui appartiennent aux classes sociales favorisées.

Les recherches menées sur la métropolisation mettent essentiellement l'accent sur la concentration de ressources (capital, biens et information), mais moins sur la concentration démographique. Lorsque cette dernière est abordée, ces recherches soulignent souvent la facette sélective du processus métropolitain et ignorent toutefois la composition sociologique de la population au sein de la population de navetteurs métropolitains. En revanche, maints sociologues urbains confirment dans leurs recherches de mobilité spatiale que la mobilité quotidienne n'est pas pratiquée de manière homogène en fonction des caractéristiques sociales (Bourdin, 2005; J.-P. Lévy, 2009). Par exemple, contrairement aux cadres, les ouvriers augmentent l'étendue géographique de leur mobilité quotidienne afin d'obtenir la même accessibilité au marché de l'emploi (Wenglenski, 2003). En conséquence, il n'y a pas de raison que les classes populaires soient absentes de cette pratique de mobilité quotidienne qui entre en interaction avec la métropolisation. Désormais, notre raisonnement concernant la gentrification sous l'influence des navetteurs métropolitains sous-entend une autre idée : (H2) la métropolisation est un processus durant lequel les classes populaires se manifestent et auquel elles participent. C'est-à-dire que les classes populaires ne sont pas aussi absentes qu'on le dit du processus de métropolisation. Les ouvriers et les employés sont, tout comme les cadres et les professions intermédiaires, des navetteurs qui contribuent à la métropolisation et à l'économie métropolitaine.

Ainsi, bien que la métropolisation et les mobilités spatiales soient considérées en permanente interaction et que l'une serait le produit de l'autre, les mobilités résidentielles hors de la métropole obéissent toutefois à des logiques socio-spatiales de l'espace (Jaillet, 2004) : le choix de la localisation résidentielle serait une forme de cristallisation spatiale des rapports sociaux qu'entretiennent les navetteurs, et la métropolisation ne permet pas éliminer non plus la disparité socio-spatiale tout comme l'urbanisation qui la précède. En d'autres termes, l'espace résidentiel qui se trouvait auparavant hors d'influence métropolitaine n'est pas pour autant un territoire vierge, car une configuration socio-spatiale du contexte socio-historique lui préexiste. Une telle disposition socio-historique pré-métropolitaine peut différer de la disposition de l'espace métropolisant ou métropolisée de l'heure actuelle. Nous faisons une troisième hypothèse selon laquelle (H3) la disposition socio-spatiales est préconfigurée par le contexte socio-historique du territoire. Certaines configurations socio-résidentielles de l'espace résidentiel résistent à la transformation métropolitaine et continuent d'exister aujourd'hui, nonobstant la gentrification intercommunale évoquée plus haut. Autrement dit, malgré le fait que l'espace résidentiel autrefois dédié aux classes populaires se soit gentrifiés à l'issue de l'installation d'habitants-navetteurs qualifiés, nous constaterons que le niveau de gentrification varie en fonction du contexte socio-historique des communes de résidence des navetteurs.

Les trois hypothèses émises jusqu'à maintenant illustrent une image dynamique socio-spatiale pour comprendre la recomposition de l'espace résidentiel des navetteurs métropolitains. Une telle dynamique de recomposition urbaine résulte certainement des pratiques mobilitaires des navetteurs. En effet, avec l'extension de la portée d'influence métropolitaine, les navetteurs adaptent leur pratique de mobilité spatiale. Dans certains cas, les personnes abandonnent complètement la situation de navettage pour trouver un emploi aux alentours de leur résidence, ou déménager à proximité de leur lieu de travail, ou encore s'installer dans un logement secondaire situé près de leur travail. Dans d'autres cas, la navette à longue distance ne génère ni la mobilité résidentielle en vue de la réduire, ni la bi-résidentialité, ni une tentative de changement de lieu de travail dans

le but d'en trouver un plus proche du domicile. Vis-à-vis de cette persistance de la stratégie de mobilité quotidienne, l'espace résidentiel des navetteurs connaît une réorganisation consécutive par des ajustements de localisation résidentielle en réalisant des déménagements à l'intérieur de l'espace résidentiel hors de la métropole.

De ce fait, nous verrons que certains espaces peuvent être plus ou moins facilement transformés pour/par l'accueil des navetteurs métropolitains de classes sociales favorisées, et qu'il y aura des espaces qui seront plus ou moins impliqués dans le processus de reconfiguration socio-spatiale par les mobilités résidentielles. Plus précisément, tout comme ce que montre B. Baccaïni (1993) dans les études de mobilité résidentielle en France, certaines fractions d'espace résidentiel sont mieux loties en *attractivité résidentielle* que des autres – les communes plus attractives connaissent un plus grand nombre d'emménagements de navetteurs, alors que les communes les moins attratives assistent à davantage de déménagements. Le départ ou l'arrivée résidentiels ne peuvent simplement être saisis comme une volonté ou une stratégie résidentielle individualisée, mais s'inscrivent plutôt dans les empreintes sociologiques des acteurs. Ainsi, nous formulons l'hypothèse selon laquelle (H4) les navetteurs métropolitains ajustent leur localisation résidentielle (par mobilités résidentielles) pour mieux adapter aux pratiques de navette métropolitaine, et ces ajustements sont effectuées plus ou moins « bien » selon les dispositions socio-économiques des navetteurs. Autrement dit, les navetteurs qui résident dans les espaces moins attractifs sont très probablement ceux qui rencontrent le plus de difficultés dans leur mobilité quotidienne, parce que l'espace est désormais l'incarnation spatiale des rapports sociaux par les pratiques de mobilités spatiales et tout le monde ne dispose pas d'égaux dispositions pour y accéder.

Les questions et les hypothèses émises jusqu'à présent s'appuient davantage sur l'angle macrosociale pour saisir le dynamique socio-spatiale de l'espace résidentiel hors de la métropole. La validation de ces hypothèses nous permettra de distinguer les navetteurs métropolitains en fonction de leurs caractéristiques sociodémographiques et socio-spatiales, alors qu'il est encore difficile de comprendre la manière d'articulation

des mobilités en protéiforme dans la quotidienneté des individus qui vivent la navette métropolitaine.

- Que signifie-t-il d'habiter loin du lieu de travail qui est dans une métropole ? Et quelle signification portent-ils la résidence, l'emploi et la navette qui représentent respectivement la sphère privée, la sphère professionnelle et la pratique qui relie ces deux premiers éléments dans la quotidienneté des navetteurs métropolitains ?

- Comment ces navetteurs métropolitains conjuguent-ils leurs représentations sociales de ces objets et leurs pratiques mobilitaires ? Existe-il des correspondances entre les représentations sociales et les pratiques ?

- S'il est prouvé que les représentations relèvent par définition la dimension sociale, sont-elles également capables de dégager une dimension spatiale lorsque les objets de représentation sont en relation avec des mobilités ?

Il nous semble pertinent d'introduire une vision microsociale dans l'optique de répondre à ces questions. À ce terme, l'approche représentationnelle est désormais introduite pour étudier la pratique de mobilités spatiales et la pratique de l'activité professionnelle, ainsi que leur relation.

La première hypothèse microscopique que nous émettons sera sur la base de la théorie des représentations et de la pratique des sujets : (H5) bien que la relation entre les représentations et la pratique reste encore à déterminer, nous trouverons cependant des correspondances entre les représentations des objets de mobilité et les pratiques mobilitaires des navetteurs métropolitains. Si l'hypothèse H5 met en particulier l'accent sur la correspondance cognito-pragmatique, l'hypothèse de la suite sera sur la base des hypothèses précédentes formulées plus haut sur l'aspect social (H3 et H4) des pratiques mobilitaires : ni l'espace ni la mobilité n'est socialement neutre (Ramadier, 2007), les

représentations sociales ne sont pas non plus des processus et produits psychologiques qui reflètent une réalité objective du monde extérieur, mais une réalité subjective selon laquelle les représentations sociales sont des grilles d'interprétation (Abric, 1994a). Ainsi, si l'espace résidentiel des navetteurs est socialement différencié (*cf. supra* H1 à propos de la gentrification et H4 à propos de la pratique de mobilité résidentielle), (H6) il existerait des correspondances entre les représentations et les pratiques des individus de l'aspect socio-spatial. Autrement dit, comme l'espace résidentiel des navetteurs sont dotées des caractéristiques socialement différentes et ne le sont également des pratiques mobilitaires, les représentations sociales différenciées des navetteurs permettraient dégager des différents patterns de pratiques mobilitaires.

Enfin, nous nous interrogeons que, si ces hypothèses respectivement sur un type de donné de mobilité est confirmée, comment ces trois types de mobilités peuvent-elles relier l'une à l'autre en termes de pratique et représentations ? Peut-on envisager une perspective inter-mobilitaire, voire transmobilitaire, pour étudier intégralement ces mobilités de nature différente ? À notre avis, les études sur les correspondances cognito-pragmatiques seront un point d'entrée pertinent pour tenter d'unifier les mobilités. Et nous posons donc l'hypothèse H7, à part les correspondances cognito-pragmatiques qui existe indépendamment de chaque typologie de mobilité étudiée, il existe également des correspondances cognito-pragmatiques entre les trois types de mobilités pratiquées par les navetteurs métropolitains.

Cet ensemble de questions et hypothèses théoriques nous incite à choisir attentivement un terrain d'étude (*a priori* un terrain métropolitain) et à élaborer des méthodologies pertinentes pour concrétiser les démarches de recherche afin d'y répondre. En vue de mieux adapter aux caractères du terrain d'étude et aux spécificités des démarches empiriques, des hypothèses théoriques susmentionnées pourront être transformées en une ou plusieurs hypothèses opératoires, elles seront précisées chaque fois dans l'introduction des chapitres empiriques plus loin.

Chapitre 5. Terrain et population d'étude

Dans l'optique de répondre à notre problématique, il convient de définir un terrain d'étude de manière à mettre nos hypothèses théoriques à l'épreuve dans un contexte plus concret. Le premier critère consiste à choisir un territoire qui contient une métropole afin d'observer les dynamiques de transformation socio-spatiales et les interactions entre cette nouvelle évolution et les mobilités spatiales. Ensuite, l'ampleur de la métropolisation constitue d'ailleurs un indicateur de la *qualité quantile* pour être un terrain d'étude, car seul un territoire qui accueille une population suffisamment nombreuse et se caractérise par une étendue géographique assez importante peut engendrer une complexité socio-spatiale du phénomène. Enfin, la dimension temporelle compte également si nous parvenons à comparer les différences entre la dynamique pré-métropolitaine avec celle valable durant la métropolisation ou métropolisée.

a. Choix de terrain et population

Compte tenu de l'ensemble de ces critères, la Grande Région, constitué des territoires partenaires allemands (Sarre, Rhénanie-Palatinat), belge (Wallonie) et français (Lorraine de la Région Grand Est), ainsi que le Grand-Duché du Luxembourg, nous semble être un cas pertinent pour étudier la question de la navette domicile-travail des travailleurs métropolitains, mais également la triangulation entre la mobilité quotidienne, résidentielle et sociale, et ce pour plusieurs raisons :

Tout d'abord, au sein de la Grand Région se trouve une métropole récemment développée : la métropole transfrontalière luxembourgeoise (Sohn, 2012). Depuis cinq décennies, le Grand-Duché du Luxembourg reconvertit en effet son économie en une place financière, transformant de manière fulgurante le paysage du sud du pays, qui est aujourd'hui un bassin d'emploi frontalier important. Ce processus récent de métropolisation reconnu à partir des années 2000 permet de distinguer les phases pré-métropolitaines et métropolisant de l'espace. Il devient donc possible pour nous de tracer les empreintes sociodémographiques pour réaliser aisément des études comparatives.

Ensuite, la prospérité luxembourgeoise déborde la frontière étatique du Grand-Duché en étendant sa portée d'influence économique aux pays voisins. Cette prospérité suscite de nombreux flux de personnes provenant des pays voisins qui effectuent des navettes transfrontalières pour travailler au Luxembourg. Selon *STATEC* (2020)[9], 205 438 travailleurs frontaliers franchissent la frontière pour travailler au Luxembourg,

[9] Statec est l'Institut national de la statistique et des études économiques du Grand-Duché de Luxembourg. Les statistiques relatives aux frontaliers datent du 3e trimestre de l'année 2020. L'effectif des frontaliers est tiré du registre de l'emploi, sans prendre en compte la réduction des mobilités quotidiennes engendrée par la pandémie de SARS-CoV-2.

lequel devient le bassin d'emploi transfrontalier le plus important dans le cadre de l'Union Européenne. L'ampleur du phénomène offre une base de population navetteurs très intéressante pour réaliser l'étude des mobilités spatiales.

Enfin, il existe une frontière étatique entre la métropole luxembourgeoise et les espaces résidentiels des pays voisins qui délimite nettement le lieu de travail (le Luxembourg) et le lieu de résidence (les territoires résidentiels des pays voisins du Luxembourg). Nous sommes d'avis que cette frontière constitue un outil méthodologique pertinent pour d'une part repérer plus facilement les navetteurs qui habitent hors de la métropole, et d'autre part analyser l'évolution socio-spatiale et sociodémographique de l'espace résidentiel. En réalité, la frontière étatique entre le Luxembourg et les pays voisins s'avère révélatrice des inégalités sociodémographiques existant entre les différentes populations actives - en l'occurrence les travailleurs résidents qui habitent au Luxembourg et les travailleurs frontaliers (Belkacem et Pigeron-Piroth, 2012b), ainsi que des inégalités socio-spatiales en termes de prix foncier et immobilier (Diop, 2011b).

La question de la frontière entre ainsi sur notre champ d'étude une fois le terrain choisi. La mobilité spatiale émerge comme sujet suscitant l'intérêt de plus en plus de chercheurs spécialisés dans le domaine des *Border Studies* à l'échelle mondiale (Gerber, 2012 ; Heinz & Ward-Warmedinger, 2006 ; Rivière D'Arc, 1994 ; Xu, 2015). Dans le contexte de la construction européenne et des tentatives d'estomper la notion de frontière, nous nous demandons si l'évolution du concept et la métamorphose de la frontière étatique au sein de l'Union Européenne a des répercussions sur la pratique des mobilités spatiales, notamment dans une aire métropolitaine (Drevon, 2016; Schiebel, 2011). Néanmoins, compte tenu de l'amplitude du phénomène du travail transfrontalier au sein de la Grande Région, nous ne pouvons étendre notre analyse aux dispositifs économiques, temporels et linguistiques valables pour l'ensemble des frontaliers résidant dans les trois pays de provenance. Par conséquent, le terrain d'étude dans le cadre de la thèse se circonscrit à la fraction franco-luxembourgeoise de la Grande Région,

c'est-à-dire la Lorraine en France (comme lieu de résidence) et le Grand-Duché du Luxembourg (comme lieu de travail). Cette fraction de territoire contient d'ailleurs plus de la moitié des travailleurs transfrontaliers allant quotidiennement travailler au Luxembourg[10].

Ayant choisi la Lorraine et le Luxembourg comme terrain d'étude, les navetteurs-frontaliers qui habitent en Lorraine et travaillent au Luxembourg (désignés dorénavant comme les *frontaliers*) deviennent notre population parente pour relever des échantillons. Il convient dans un premier temps d'esquisser le périmètre socio-historique (du contexte) du terrain d'étude, ainsi que le profil sociodémographique de la population frontalière.

[10] Jusqu'au 3e trimestre de 2020, l'effectif des frontaliers qui habitent en France et qui travaillent au Luxembourg atteint 108 164 individus, soit 52,7 % de la totalité des travailleurs frontaliers.

b. Contexte du terrain d'étude et population parente

Le Grand-Duché du Luxembourg est l'un des plus petits pays en Europe en termes de superficie territoriale, mais son exiguïté géographique n'empêche pas pour autant sa prospérité économique. Place financière européenne et mondiale, la capitale éponyme du pays fait partie avec Bruxelles, Strasbourg et Francfort-sur-le-Main [11] comme l'une des Capitales européennes, et revêt-elle aussi une importance politique.

Toutefois, à l'époque où cet État-nation voit le jour au début du XIX^{e} siècle, le Luxembourg est un pays pauvre qui dispose d'un territoire agricole de taille limitée et d'une fertilité médiocre. En raison de ces contraintes naturelles, le pays connaît inéluctablement un faible rayonnement économique et politique, mais sa position de carrefour entre différentes puissances européennes lui donne une importante position militaire, de sorte que des invasions de belligérants, ainsi que des annexions entreprises par les souverainetés voisines s'enchaînent dans l'histoire du pays. Cependant, la relation entre le Luxembourg et les pays voisins ne saurait être réduite à l'antagonisme, car les affinités que le Luxembourg développe avec les pays limitrophes suscitent souvent des apports bénéfiques. Ces derniers contribuent largement à son émergence en tant que pays contemporain prospère.

Nous allons tenter de mieux cerner les circonstances historiques du terrain d'étude en nous intéressant aux transformations socio-historiques qui concernent le Luxembourg et ses pays limitrophes, tout en soulignant la relation existante entre la Lorraine et le Grand-Duché. Cela nous permettra d'une part d'appréhender l'origine du

[11] À Francfort-sur-le-Main se trouve la Banque centrale européenne. La ville est dotée d'une importance économique plus forte que son pouvoir politique.

phénomène du travail transfrontalier au sein de la Grande Région et d'autre part de mieux comprendre les dynamiques sous-jacentes au processus de métropolisation. Dans cette perspective, nous allons diviser la temporalité du contexte en deux périodes de manière à mettre en exergue la métropolisation du territoire : *1)* la période pré-métropolitaine du Luxembourg, marquée par sa transformation du secteur métallurgique en place financière (Baptista Barra *et al.*, 2009). *2)* la période métropolisante, durant laquelle les aires d'influence métropolitaine prennent forme sous l'effet de l'augmentation des mobilités spatiales dans lequel l'imperméabilité[12] de la frontière étatique joue un rôle prépondérant dans ce processus.

Néanmoins, c'est bien l'ensemble des interactions entre les différentes facettes politiques, sociales et économiques qui a forgé l'émergence et l'évolution du bassin d'emploi transnational du Luxembourg. La division en deux périodes ne prétend pas saisir la globalité du processus de modernisation et de métropolisation du terrain. Du même principe, la limite temporelle entre ces périodes chronologiques ne peut guère être nettement établie, ni permettre une compréhension déductive de l'histoire. D'ailleurs, comme le terrain d'étude choisi porte sur la fraction franco-luxembourgeoise de la Grand Région, nous accorderons une attention toute particulière à la relation entre le Luxembourg et la Lorraine.

[12] Nous évitons d'utiliser ici l'expression « *ouverture de frontière* » qui sous-entend une volonté de la pratique transfrontalière, alors que cela n'est pas toujours le cas dans l'histoire. Cette ouverture a parfois été forcée en période de conflits européens, ou s'est faite de manière plus passive sous l'impact de la conjoncture socio-économique.

I. Vers une Europe unie : transition économique et coopération transfrontalière (jusqu'aux années 1990)

Actuellement spécialisée dans le secteur financier, l'économie du Luxembourg s'appuyait depuis longtemps sur la sidérurgie. Cette dernière se développe dans le Grand-Duché avec l'aide des Allemands après l'adhésion des Luxembourgeois au *Zollverein* en 1842, une union douanière protectionniste dont l'objectif est d'unifier le régime fiscal des États membres et de favoriser les échanges économiques intra-douaniers (Kreins, 2015). Mais l'ambition allemande ne s'arrête pas à cette affiliation. Afin d'accélérer la production de produits sidérurgiques et de favoriser les échanges, les Allemands construisent la première voie ferrée transfrontière en 1859 reliant Esch-sur-Alzette (*L*) et Thionville (*F*) (Gengler, 1991a). Les échanges franco-luxembourgeois consistent à l'époque en particulier en l'importation de charbon depuis le bassin houiller de la Lorraine pour la production sidérurgique au Luxembourg. Par la suite, ce type de coopération se développe entre l'Est de la Lorraine, le Luxembourg et le Land de Saar de l'Allemagne durant l'annexion de l'Alsace-Lorraine à l'Empire allemand. Dans le cadre de notre terrain d'étude, nous pouvons envisager cette pratique comme l'une des initiatives d'appropriation transfrontalière et comme le prototype de la future eurorégion *Saar-Lor-Lux*, voire la *Grande Région*.

Après s'être désengagés du *Zollverein* au lendemain de la Première Guerre mondiale, les Luxembourgeois se montrent davantage désireux de coopérer avec les Français, bien que ces derniers manifestent moins d'intérêt pour ce projet bilatéral (Trausch, 1989). C'est dans ce contexte que les Luxembourgeois signent des accords de coopération politico-économique avec les Belges. En 1921, cette coopération devient effective avec la création de l'Union économique belgo-luxembourgeoise (UEBL). Au sein de l'UEBL, les frontières douanières sont supprimées avec pour objectif de favoriser le libre-échange de biens et de personnes. C'est également en 1921 que l'UEBL crée un

système de *carte-frontière*[13], un régime moins rigoureux du contrôle de passeports entre les deux États-nations. Ce nouveau dispositif favorise l'arrivée des travailleurs du pays voisin de chacun des deux côtés, mais la crise économique de 1929 y met rapidement un terme. La coopération se poursuit toutefois entre les deux pays, et une tentative d'entente plus aboutie se concrétise en 1935 avec l'unification monétaire et la parité parfaite entre le franc belge et le franc luxembourgeois (Boyer, 1994).

Le ralliement du Luxembourg à l'UEBL semble servir de prémices à une autre union avec les Pays-Bas, *i.e.* le *Benelux*, alors que ce dernier fonctionne apparemment moins bien que l'UEBL. En effet, le *Benelux* est un produit du *Plan Marshall* au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Signé avec les Néerlandais en 1944 par les Belges et le gouvernement luxembourgeois en exil, le *Benelux* témoigne davantage d'une préoccupation politique que d'une coopération économique réelle, puisque c'est l'idée de construire une Europe unie qui place le *Benelux* au plan secondaire. Avec la création de la CECA en 1951 et le Traité de Rome en 1957, le Luxembourg devient l'un des six membres fondateurs de l'Union Européenne.

En même temps de la construction de l'Union Européenne, le gouvernement grand-ducal se rend vite compte de la structure d'économie monolithique du pays et décide d'apporter des changements. Pour ce faire, la première loi-cadre luxembourgeoise pour la diversification économique est promulguée en 1962, et c'est grâce à cette dernière que le Luxembourg survit à la crise sidérurgique qui advient dans les années 1970-80. Cette crise affecte directement le secteur sidérurgique, en Lorraine comme au Luxembourg. Le taux de chômage en Lorraine atteint un pic en raison de la fermeture en masse des usines sidérurgiques (Raggi, 2013). La forte baisse de production

[13] Pour plus d'information sur la carte-frontière, voir le Mémorial A n° 10/1921, Ministre d'État du Luxembourg, publié le 19 février 1921.

d'acier au Luxembourg entraîne une diminution significative de l'importation de charbon de la Lorraine, ce qui empire encore la situation socio-économique de cette région.

Deux stratégies de transformation socio-économique élaborées de part et d'autre de la frontière franco-luxembourgeoise mènent à des résultats différents. Du côté luxembourgeois, la lutte contre le monolithisme de la structure économique porte ses premiers fruits. La proportion d'emplois occupés par d'autres secteurs industriels augmente au détriment de la sidérurgie, et cela permet de limiter les conséquences économiques pendant la crise. Cette même amplification sectorielle explique que le Grand-Duché devient un pourvoyeur d'emplois pour les chômeurs lorrains, que ce soit dans le bassin minier au sud du pays ou dans la capitale (Deshayes et al., 2010). La Lorraine s'appuie quant à elle davantage sur la désindustrialisation et opte pour une tertiarisation plus radicalisée. Les mesures socio-économiques qu'elle prend se heurtent à de fortes contestations de la part de la classe ouvrière durant la période de transition (Raggi, 2019).

Au Luxembourg, sur le plan géographique, la diversification économique prend la forme d'un déplacement de la concentration démographique. Celle-ci se situait auparavant à l'extrémité sud du pays où se localisait le bassin sidérurgique, se délocalisant au fur et à mesure vers la capitale du Grand-Duché. La conjonction de deux événements vient encore renforcer cette métamorphose. Tout d'abord, la Communauté Européenne adopte en 1961 le plan d'urbanisation du plateau de Kirchberg, qui invite les Institutions Européennes à s'installer au Luxembourg. Avec la construction des bâtiments à l'aube des années 1990, Luxembourg-Ville devient dorénavant un véritable *quartier européen* qui attire de plus en plus de fonctionnaires européens en provenance des États membres (Pesch, 1994). Par la suite, avec l'instauration du marché financier européen, les banques étrangères commencent à s'implanter au Luxembourg et le nombre de banques se multiplie par cinq entre 1970 et 1980 (Kirsch, 1994).

Pour résumer, cette période historique se caractérise par une transition économique qui touche aussi bien le Grand-Duché que la Lorraine. Cette dernière subit une crise sidérurgique en même temps que le Luxembourg, mais sa politique de transition se voit plus contrainte du fait de son autonomie limitée en tant que région de France (Filho, 2012). Le Luxembourg joue pour sa part un rôle plus actif en diversifiant ses structures de production à l'échelle nationale et en adhérant aux organismes de coopération à l'échelle internationale. C'est au sein de ces coopérations économiques qu'est constaté pour la première fois le statut institutionnel des travailleurs-frontaliers (belgo-luxembourgeois dans un premier temps). Les épreuves subies dans le cadre de la crise économique fédèrent d'ailleurs la Lorraine, le Luxembourg et le Land de Saar pour mettent en place des coopérations informelles sous la forme de *Saar-Lor-Lux*. La mise en place de ces accords transfrontaliers sert de prélude à la succession de coopérations qui voient le jour entre les régions frontalières du Luxembourg et qui se trouvent à l'origine de la *Grande Région*.

La coopération entre la France et le Luxembourg semble quant à elle toujours fortement limitée durant cette période de crise entre les années 1970-80 même jusqu'à la période post-crise des années 1990. Les échanges économiques se cantonnent à l'espace *Saar-Lor-Lux*, tandis que les entreprises sidérurgiques se font de l'ombre de part de d'autre de la frontière. La survie de l'industrie luxembourgeoise permet d'absorber une proportion de chômeurs lorrains, de même que le processus de forte urbanisation au Luxembourg rend possible l'embauche d'un plus grand nombre d'ouvriers-frontaliers en provenance des trois pays voisins.

II. La *Grande Région* : vers une métropolisation transfrontalière (de 1990 à nos jours)

Nous avons pu constater l'essor de l'économie financiarisée au Luxembourg entre les années 1970-90 qui constitue la période pré-métropolitaine. L'installation des institutions européennes et des établissements financiers dans le pays déclenche en effet une série de réactions en chaîne. L'économie du Grand-Duché connaît un essor sans précédent résultant non seulement de l'arrivée des fonctionnaires européens, mais également du développement des professions de services qualifiées, telles que celles d'experts-comptables, d'avocats et de consultants. Le secteur de la restauration et de l'hôtellerie profite également de ces flux captivés du tourisme politique et commercial. En 1988, le nombre d'emplois du secteur financier dépasse pour la première fois celui de la sidérurgie, marquant le succès de la tertiarisation de l'économie grand-ducale (Kirsch, 1994).

Les multiples mutations du marché du travail luxembourgeois modifient non seulement la structure sectorielle de la population active, mais également la composition initiale de la force de travail, en particulier sous l'effet de l'arrivée en grand nombre des travailleurs frontaliers. Dès les années 1970, le Luxembourg ne cesse en effet de faire appel à une main-d'œuvre qualifiée dans le cadre de sa politique de diversification sectorielle et de l'essor de l'économie bancaire. Cependant, les Luxembourgeois sont moins diplômés du fait de leur trajectoire économique fortement industrialisée. Par ailleurs, les jeunes Luxembourgeois tendent à privilégier des emplois stables, qui bénéficient d'une meilleure valorisation sociale et d'une plus forte rémunération. La pénurie de force de travail qualifiée sur le long-terme devient une préoccupation pour l'État luxembourgeois (Gengler, 1991a). Le travail transfrontalier devient ainsi de plus en plus encadré au Luxembourg, car les frontaliers diplômés constituent une force de travail essentielle pour répondre aux attentes du Grand-Duché.

Dans le secteur financier, ce sont les frontaliers belges qui font partie des premiers à travailler au Luxembourg. Une enquête menée par la Banque internationale du Luxembourg en 1990 montre en effet que neuf frontaliers sur dix travaillant au Luxembourg sont des Belges (Gengler, 1991b). Cela remonte certainement à l'histoire de l'UEBL, qui a permis d'introduire le régime du travail transfrontalier. Afin de renforcer la coopération bilatérale dans les domaines économique et politique, les deux États créent même une banque centrale commune : la Banque nationale de Belgique, qui double son siège au Luxembourg en 1973. Le secteur financier devient ainsi le domaine où le nombre d'emplois frontaliers est le plus important à l'aube de la métropolisation luxembourgeoise. Le développement du travail transfrontalier est entre-temps favorisé par la mise en place de l'Accord de Schengen en 1985, qui facilite la circulation des personnes (Dollat, 1998).

Dès lors, le Grand-Duché étend son cercle d'influence aux régions voisines par le recrutement transfrontalier, et trois raisons principales semblent contribuer à la qualification de la population active au Luxembourg (Trausch, 2003). *Primo*, avec l'arrivée inéluctable de la société de connaissance, le Luxembourg crée son Centre universitaire de Luxembourg en 1970, puis l'Université de Luxembourg en 2003 pour former des citoyens plus qualifiés. *Secundo* l'installation des Institutions européennes au Luxembourg dans les années 1960 attire des fonctionnaires européens dans le pays qui viennent avec leur famille, et renforcent de cette manière la force de travail qualifiée. *Tertio*, la tertiarisation économique et la reconversion vers le secteur bancaire engendrent la création d'entreprises dépendant fortement de la population active diplômée. Elles emploient des personnes avec un niveau d'éducation plus élevé, principalement des frontaliers.

Alors que depuis les années 1980, les conséquences de la crise sidérurgique continuent d'affecter les anciens bassins houillers et sidérurgiques en Lorraine comme au Luxembourg. Dans le but de revitaliser l'économie de ces régions, le Pôle européen de développement (PED) est créé en 1985 à proximité d'Athus en Belgique, de Longwy

en France et de Rodange au Luxembourg. Ce projet sera considéré dix ans plus tard comme un échec, car le nombre de créations d'emplois prévues par le plan n'est jamais atteint (Arnould, 2008). Le Grand-Duché devient dans ce contexte un pourvoyeur d'emplois pour les chômeurs lorrains. Au début des années 1990, le nombre des frontaliers français - majoritairement lorrains - dépasse progressivement celui des frontaliers belges. Il devient le contingent le plus nombreux de travailleurs qui font la navette domicile-travail transfrontalière chaque jour de la semaine. Il s'agit pourtant davantage des ouvriers employés par l'ancienne industrie sidérurgique, pour citer une description de C. Gengler (2003) : « *Le frontalier type au Luxembourg est donc de nationalité française, de sexe masculin, âgé d'une bonne trentaine d'années et bénéficiant du statut d'ouvrier (sachant que les employés sont en train de gagner du terrain)* ».

Par conséquent, le processus de qualification ne se déroule que de manière progressive. Le profil des travailleurs frontaliers au début du nouveau millénaire reste encore majoritairement la classe ouvrière. Une étude plus récente de P. Gerber et G. Drevon (2012) montre l'effet de la qualification en dessinant un nouveau portrait socio démographique des frontaliers travaillant au Luxembourg. Ce sont généralement des hommes d'une quarantaine d'années, titulaires d'un diplôme post-secondaire, qui travaillent comme techniciens ou employés et gagnent entre 40 000 et 60 000 euros par an. Ils sont pour la plupart (co-)propriétaires de leur résidence dans les régions avoisinantes.

Jusqu'au 1e trimestre de 2019, quand les mobilités ne sont pas encore réduites par la pandémie de SARS-CoV-2, 197 484 travailleurs traversent chaque jour la frontière entre leur pays de résidence et le Luxembourg pour travailler dans ce dernier. Parmi eux, le contingent français, se dénombrant à hauteur de 103 661 individus, dépasse la moitié

de l'effectif total[14]. Cette concentration forte des flux de capitaux et des travailleurs contribue à la formation d'une métropole transfrontalière émergente (Sohn, 2012).

Par conséquent, cette seconde phase chronologique, qui s'étend des années1990 à nos jours, est marquée par la tertiarisation de l'économie et la qualification de la force de travail. Ces mutations prennent la forme dans l'espace socio-géographique d'une métropolisation transfrontalière dont les bassins d'emploi du Sud-Luxembourg constituent la ville-centre. Les travailleurs frontaliers contribuent largement à ce processus de transformation socio-géographique du territoire, non seulement par leur participation à la croissance économique, mais également par leur pratique de la mobilité quotidienne transfrontalière, qui crée d'une part de fortes tensions sur les infrastructures de transport aux des régions limitrophes comme au Luxembourg, et d'autre part revitalise ces régions avoisinantes par le biais d'une « économie de résidence ». En même temps, le développement du travail ne semble pas induire de nivellement socio-économique dans les perspectives de *l'Europe des régions*, que ce soit entre les résidents (luxembourgeois) et les frontaliers (Brosius et al., 2014), ou entre les frontaliers et les non-frontaliers (J.-P. François et Moreau, 2010).

Comme nous avons choisi le Luxembourg et la Lorraine comme terrain d'étude, l'ensemble des frontaliers habitant en Lorraine et travaillant au Luxembourg constitue notre population parente pour enquêter sur le phénomène de navettage domicile-travail transfrontalier. Les parties consacrées plus haut aux contextes socio-historiques du terrain d'étude, ainsi qu'à l'évolution générale du profil des frontaliers au Luxembourg, permettent de saisir les différentes configurations propices à l'émergence du travail

[14] Statistiques provenant de Statec, consultées le 2 février 2021.

transfrontalier et les mobilités spatiales qui y sont liées, pour appliquer ensuite des méthodes d'analyse et investigation.

Chapitre 6. Une méthodologie mixte

Maintenant que nous avons délimité notre terrain d'étude et la population concernée, il convient de choisir la méthodologie adéquate pour répondre à nos questions et valider nos hypothèses. Ayant connu les éléments théoriques sur les représentations sociales et les pratiques des mobilités, l'approche macro- et micro-sociale sont toutes les deux introduites dans la formulation de problématique et l'émission d'hypothèses. D'une part, nous constatons que le phénomène de mobilité spatiales est de plus en plus généralisé, il nécessite donc les observations à partir des données en masse pour favoriser à mieux comprendre les pratiques de mobilité en tant qu'un fait social total. D'autre part, ce fait social ne concerne pas d'une même façon des groupes sociaux et des individus différents. Investiguer les expériences inter-groupales, voire inter-personnelles, permet d'appréhender d'une vision phénoménologique la thématique de mobilités spatiales. Une telle complexité du sujet de recherche nous incite à appliquer des méthodes mixtes dans notre étude, non seulement dans l'acquisition des données, mais également dans les analyses de données de natures diversifiées.

En général, deux types de données sont impliqués dans notre recherche sur le terrain d'étude entre la Lorraine et le bassin métropolitain de Luxembourg. D'un côté, de l'approche macrosociale, nous entreprenons d'interroger l'évolution des influences

métropolitaines imposées sur les espaces résidentiels lorrains. Dans une telle optique, il nous paraît idéal de nous mettre à disposition des données quantitatives sur l'ensemble de la population impliquée dans le travail transfrontalier, et ce à travers certainement une période suffisamment longue. Des bases de données de recensement de population (du Luxembourg et/ou de la France) nous sont pertinentes de répondre à nos besoins d'analyses historico-géographiques et socio-résidentielles. De l'autre côté, nous cherchons également à connaître le phénomène du travail transfrontalier à une échelle microsociale, nos interrogations s'appuient sur les représentations sociales des individus vis-à-vis de leurs pratiques de la navette transfrontalière, et sur comment ces pratiques de mobilités quotidiennes sont liées avec leurs pratiques d'autres types de mobilité (à l'instar la mobilité résidentielle et socio-professionnelle). Par conséquent, nous sommes également amenés à entamer une enquête sur le terrain d'étude afin d'acquérir des données de nature qualitative.

Avec ces deux entrées de données quantitatives et qualitatives, il nous importe non seulement de réaliser des analyses dans chacun de ces deux domaines, mas également de les croiser pour relier la vision macrosociale et microsociale (*cf. infra Figure 1*). Dans un premier temps, les données quantitatives intercensitaires seront traitées de façon spécifique - probablement des procédures comme nettoyage et/ou harmonisation qui sont souvent envisagées. Les données se prêtent ensuite à de répondre nos questions sur les caractéristiques sociales que revêtent les espaces résidentiels lorrains. Ces analyses se réalisent à partir des propositions de catégorisation des espaces résidentiels en Lorraine (ces catégories seront abordées plus loin). D'ailleurs, les variables géographiques sont souvent impliquées dans les données intercensitaires à l'échelle géographique différente. Cela nous donnera des possibilités d'effectuer des analyses cartographiques, afin de visualiser les évolutions socio-spatiales de la population frontalière.

En parallèle, les données qualitatives sont prévues d'entrer dans la procédure d'analyse en forme d'entretien semi-directif. Dans les entretiens, nous recueillons

notamment les données de représentations sociales des objets de mobilité (la navette, la résidence et l'emploi au Luxembourg), ainsi que les pratiques mobilitaires des frontaliers à propos de la mobilité quotidienne, de la mobilité résidentielle et de la mobilité socio-professionnelle. Une fois le corpus d'entretien est construit, il nous est possible de réaliser des analyses qualitatives (notamment l'analyse thématique des verbatim) et des analyses quantitatives relationnelles (analyse prototypique, analyse factorielle et analyse de classification). Ces analyses quantitatives relationnelles serviront de l'interface du croisement de nos résultats d'analyses socio-spatiales de la catégorisation et des analyses de contenu des entretiens. Chaque démarche de ces analyses mobilise un ou plusieurs outils différents.

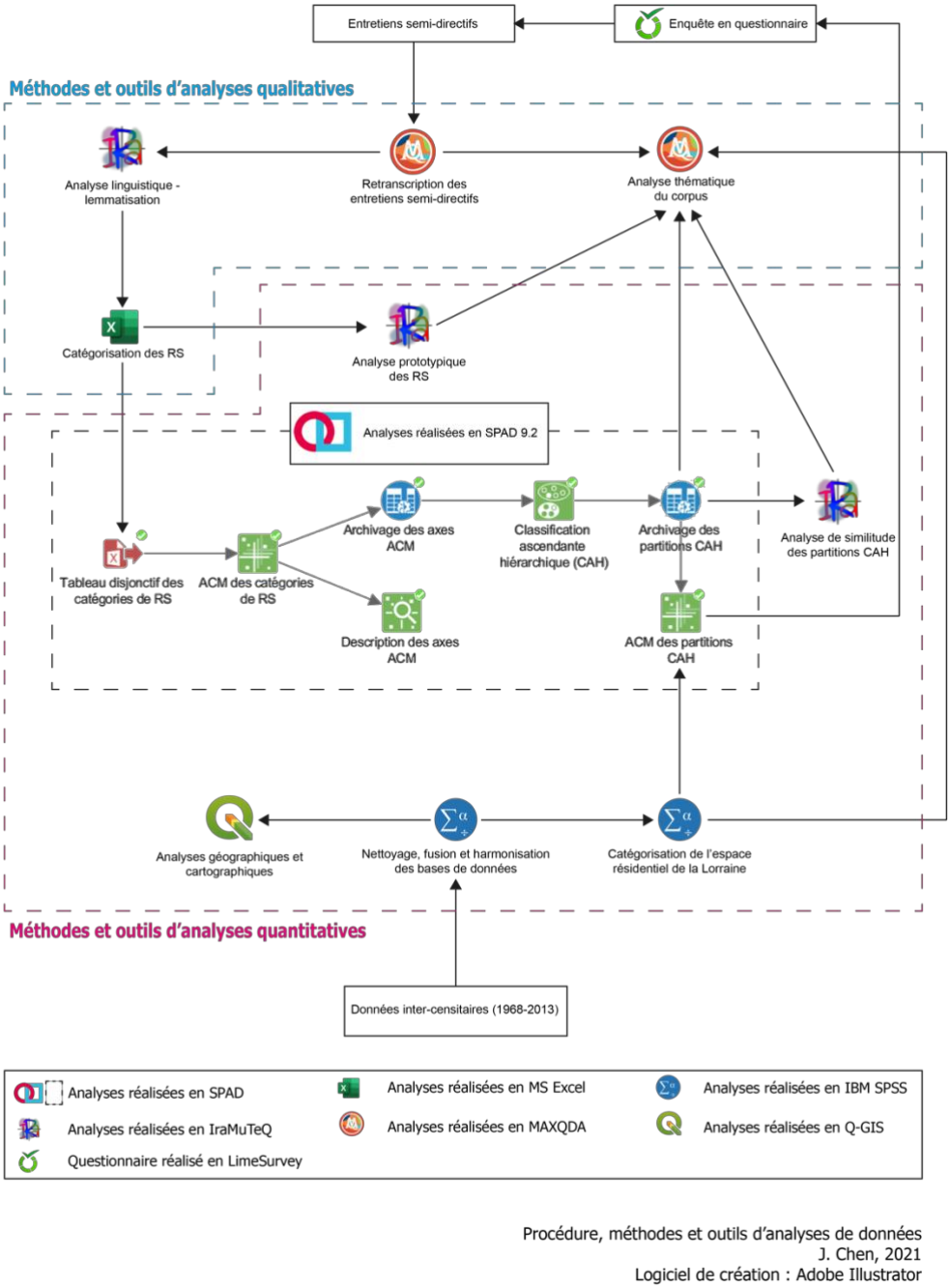


Figure 1. Procédure, méthodes et outils d'analyse de données

a. Méthodes d'analyse de données quantitatives

Comme nous venons de préciser, nous nous intéressons à des bases de données en masse et à travers d'une longue période. Les analyses spatio-temporelle peuvent satisfaire nos besoins de mieux saisir le développement de la métropole transfrontalière de Luxembourg et ses influences imposées en Lorraine. À ce propos, les bases de données de l'Inspection générale de la sécurité sociale du Luxembourg (IGSS) ou celles des recensements de population française de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) sont appropriées pour ces démarches. Nous avons enfin acquis des bases de données intercensitaires françaises de l'INSEE en raison de la non-disponibilité des données luxembourgeoises[15]. Dans cette section, nous allons présenter notre source de données pour des analyses macrosociales, ainsi que certaines procédures préalables pour traiter les données quantitatives. Ensuite, nous allons présenter deux manières de catégoriser l'espace résidentiel lorrain afin de mieux comprendre les dynamiques socio-spatial de la Lorraine sous l'influence de la métropolisation luxembourgeoise.

[15] Les bases de données de l'IGSS constituent un panel qui permettait de suivre à l'échelle individuelle leur mobilités résidentielles et socio-professionnelles. En 2015, l'État luxembourgeois a mis en place des mesures pour renforcer la protection de données personnelles, ces bases de données ne sont plus disponibles dans le domaine de recherche scientifique.

I. Bases de données intercensitaires françaises

Les recensements de la population française sont souvent des données sur lesquelles les chercheurs s'appuient pour étudier les mobilités spatiales. Pour comprendre le phénomène du travail transfrontalier au Luxembourg, il est également possible de faire appel à cette riche base de données, même si d'autres sources d'information ont déjà été exploitées (voir par exemple Ramm et Schneider, 2005; Schmitz et al., 2012). D'une part, l'étendue temporelle des recensements est souvent suffisamment large grâce à leur institutionnalisation et leur mise à jour régulière. D'autre part, les variables dans la base de données intercensitaires sont souvent nombreuses qui facilite l'obtention d'un ensemble de données sur des thématiques d'étude.

Néanmoins, les recensements connaissent leur lot de contraintes pour les cas particuliers transfrontaliers. Par exemple, pour ce qui est de la navette domicile-travail à l'échelle de la *Grande Région*, notamment, les bases de données censitaires couvrent convenablement la commune de résidence en Lorraine, mais pas systématiquement la commune de travail transfrontalier au Luxembourg. Elles ne distinguent pas non plus la fréquence de franchissement de la frontière pour définir le statut des frontaliers (Belkacem et Pigeron-Piroth, 2012a). D'ailleurs, les quelques avantages des bases de données intercensitaires peuvent s'avérer des faiblesses dans les analyses statistiques, à l'instar l'étendue temporelle large que nous désirons, parce que la temporalité signifie souvent l'incohésion des variables ou de leurs modalités, dans la mesure où évoluent le cadre théorique et la démarche scientifique des recensements. La surabondance des variables engendre également des confusions lors du nettoyage des bases. De ce fait, le processus de sélection des variables, ainsi que celui d'harmonisation des modalités et des échelles géographiques sont souvent nécessaires préalable des analyses.

1. Période d'étude et échelle géographique

Les jeux de données de recensement français offrent une étendue temporelle entre 1968 et 2013. Cette offre d'étendue temporelle permet de couvrir les deux périodes présentées dans le contexte socio-historique et socio-économique de notre terrain d'étude : la période pré-métropolitaine où l'économie luxembourgeoise prend l'essor (des années 1970-90) et celle de la métropolisation luxembourgeoise de la fin des années 1990 à nos jours.

Pour cette même période d'étude, les bases de données intercensitaires nous sont disponible en deux échelles géographiques. Les jeux de données harmonisées sont à l'échelle géographique du département français. Cette base de données nous ouvre le champ des possibles pour explorer l'évolution sociodémographique des habitants lorrains qui travaillent au Luxembourg, tout en définissant leur statut frontalier par leur lieu de résidence en Lorraine et leur pays de travail au Luxembourg. En effet, parmi les quatre départements lorrains, trois d'entre eux - la *Meurthe-et-Moselle (54),* la *Meuse (55) et* la *Moselle (57)* - se détachent clairement par le poids de leur effectif de frontaliers. Celui-ci représente 97,4 % du total de la période de référence, comprise entre 1982 et 2013. Dès lors, sur la base de notre terrain d'étude déterminé plus haut, nous délimitons dorénavant le pourtour de l'espace résidentiel des frontaliers à ces trois départements lorrains, désignés par la *« Lorraine limitrophe* » (*infra* comme la ***LL***).

2. Homogénéisation des limites communales

D'ailleurs, nous disposons des bases de données intercensitaires à l'échelle géographique plus affinité, c'est-à-dire celle de la commune française. Si les données à l'échelle du département sont légitimes pour circonscrire l'évolution générique de la population des frontaliers franco-luxembourgeois, et celles à l'échelle de la commune serviront à des analyses plus précises en termes de l'évolution socio-spatiale du territoire

résidentiel lorrain où résident les frontaliers franco-luxembourgeois. Alors que ces bases de données intercensitaires sont acquises en forme indépendante et à être harmonisé à notre propre effort.

Afin d'éviter les éventuelles erreurs d'ordre écologique ou les questions de *Modifiable Area Unit Problem* (Openshaw, 1984) à des fins de comparaison avec les autres pays limitrophes de l'Allemagne et de la Belgique, nombre de recherches sur les questions socio-résidentielles ou du marché de l'emploi des frontaliers français vers le Luxembourg se fondent sur des données à l'échelle géographique du canton. Cependant, si on s'inscrit dans un cas d'étude uniquement français, l'échelle cantonale s'avère souvent inadéquate, car elle peut inclure dans une même unité géographique à la fois des petites communes urbaines et des municipalités périphériques et rurales dont la dynamique résidentielle et la composition sociodémographique des habitants restent différenciés (Berger, 2006). L'échelle communale reste par conséquent la plus pertinente pour préciser l'évolution des mobilités résidentielles des frontaliers, en distinguant les communes d'accueil des frontaliers et les communes sans accueil par la présence ou l'absence résidentielle des frontaliers.

De plus, le pourtour administratif des communes a évolué pendant la période d'étude. Elles ont connu des fusions, des dissociations ou des changements de nom, rendant certaines variables incohérentes entre les recensements des années distinguées. Pour assurer la comparaison de l'évolution démographique de chaque unité géographique, nous avons harmonisé la délimitation géographique des communes de résidence des frontaliers en nous référant à la plus récente nomenclature géographique des communes (INSEE, 2016). Cette démarche s'aligne sur la correspondance entre le Code officiel géographique (COG) et le code INSEE des communes des années concernées. Au total, 1824 communes sont repérées sur les trois départements de la *LL* : 594 se trouvent en Meurthe-et-Moselle, 501 dans la Meuse et 729 en Moselle.

3. Prise en considération relative des frontaliers

Durant la période d'étude, les communes de la *LL* connaissent naturellement des évolutions démographiques imputables aux mouvements des frontaliers, mais également à ceux des travailleurs-résidents lorrains (ceux qui habitent et travaillent en Lorraine). L'effet imposé par la croissance démographique du terrain d'étude est donc à relativiser, afin de réaliser des analyses comparables sur des mobilités résidentielles. D'ailleurs, une commune peut être résidée par plus ou moins de frontaliers selon son étendue géographique et son parc de logement offert. Dans ce cas-là, si nous nous appuyons sur le nombre absolu des habitants frontaliers[16], la taille de la population frontalière peut être difficilement comparable entre les différentes communes et à travers des périodes intercensitaires. Ainsi, il est nécessaire de transformer l'effectif des frontaliers du nombre absolu en proportion.

En plus, les comportements de mobilité résidentielle se diversifient selon des caractéristiques démographiques des individus : les personnes retraitées et les étudiants/élèves disposent par exemple plus de stabilité résidentielle (Driant et al., 2007). Pour prendre en compte des comportements mobilitaires dans une population de caractéristiques homogènes, nous évacuons ces deux groupes d'individus, et le calcul de la proportion de frontaliers ne concerne que la population ayant une activité

[16] Maintes études à la thématique du travail transfrontalier au Luxembourg distinguent les « résidents » et les « frontaliers ». D'une vision « luxembourgo-centrique », ces premiers renvoient aux travailleurs non-frontaliers qui résident au Luxembourg. Pour ne pas confondre le terme de « résident » dans son sens général et celui qui désigne spécifiquement les résidents non-frontaliers au Luxembourg, nous avons délibérément choisi d'utiliser le terme d'« habitants » pour décrire les frontaliers en Lorraine.

professionnelle dans la commune. Nous nous sommes procuré le fichier harmonisé des recensements[17] et le fichier harmonisé thématique sur l'emploi[18].

II. Catégorie socio-spatiale

Pendant très longtemps, les analyses de l'espace urbain se sont appuyées sur la définition traditionnelle de l'urbanité selon laquelle le tissu du bâti relie le centre-ville aux zones périphériques (comme *l'Unité urbaine* définie par l'INSEE). Cependant, une telle approche d'étudier l'espace est difficilement valable lors de la recherche du processus de métropolisation. *De facto*, la métropolisation se caractérise notamment par l'éparpillement des noyaux urbains ou villageois situés plus ou moins à proximité de la ville-mère, la distribution de ces noyaux est ainsi géographiquement discontinue. Ce sont donc les mobilités spatiales qui permettent d'interconnecter entre ces noyaux spatiaux, mais en particulier de connecter ces noyaux « secondaires » à la ville-mère. Ce phénomène - nommé *effet tunnel* - consiste en la jonction de points fixes dans l'espace qui sont reliés à la métropole par la construction des infrastructures de transport à grande vitesse (à l'instar le TGV et l'autoroute), mais non par la trame du bâti. Ainsi, un indicateur comme l'*Unité urbaine*, qui se définit à partir de la continuité du bâti, rend difficilement compte de la dissémination des lieux sous l'effet métropolitain.

---

[17] Extrait de recensement de la population 1968-2013 à l'échelle de la commune : fichier détail harmonisé, INSEE (producteur), ADISP-CMH (diffuseur), octobre 2016.

[18] INSEE : « Position vis-à-vis de l'emploi des actifs de 25-54 ans aux recensements de 1968 à 2014 », séries départementales et communales. URL : https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/1893185/pop-act2554-empl-sexe-cd-6814.zip. Téléchargé le 22 septembre, 2018.

Un autre indicateur souvent utilisé est *l'aire urbaine* qui est plus adapté au contexte des mobilités quotidiennes généralisées. Une *aire urbaine* s'organise au travers des mobilités quotidiennes depuis les *couronnes périurbaines* vers un *pôle urbain* qui offre au moins 5000 emplois. Ce pôle urbain doit encore concentrer au moins 40 % des individus actifs ayant un emploi dans ses couronnes. Cette définition se rapproche de celle de la métropolisation, tandis que dans notre cas, les frontaliers travaillent de l'autre côté de la frontière. La définition de *l'aire urbaine* se limite au cadre national. Par conséquent, au lieu de se pencher sur les indicateurs conventionnellement utilisés pour l'analyse urbaine, nous décidons de nous référer à des catégories que nous allons définir, tout en s'appuyant sur les spécificités de mobilité sociales et spatiales de la *LL*.

La première étape de la catégorisation consiste à choisir une échelle pertinente pour discerner les contours de l'unité socio-spatiale. À ce propos, de nombreuses recherches sur la question socio-résidentielle dans les aires métropolitaines luxembourgeoises reposent sur des données à l'échelle géographique du canton. Cependant, notre étude s'inscrit dans une vision uniquement française afin d'appréhender les complexités des dynamiques associées à la réorganisation socio-résidentielle. L'échelle cantonale s'avère insuffisante pour les comprendre, car elle peut inclure dans une même unité géographique à la fois de petites communes urbaines et des municipalités périphériques ou rurales dont les dynamiques résidentielles et la composition sociodémographique diffèrent. C'est la raison pour laquelle nous construisons désormais les catégories socio-spatiales à l'échelle géographique de la commune.

D'ailleurs, comme nous venons de préciser que les deux indicateurs de l'INSEE (*unité urbaine* et *aire urbaine*) ne sont pas judicieux dans l'étude transfrontalière, nous nous basons sur la limite administrative des communes lorraines pour construire nos catégories socio-spatiales. Un autre avantage de s'appuyer sur le pourtour administratif des communes lorraines est qu'il est en évolution sous les influences de la métropole luxembourgeoise en termes de mobilités spatiales (Carpentier et al., 2011), car depuis le

début de l'étalement urbain en œuvre ces dernières décennies, les centres urbains lorrains intègrent systématiquement des communes périurbaines. Le pourtour administratif serait une traduction de la croissance urbaine sous l'effet de la métropolisation luxembourgeoise.

Deux éléments théoriques sur les évolutions socio-spatiales sont pris en considération dans cette construction de catégories socio-spatiales, qui font écho aux spécificités du terrain d'étude : *Primo*, comme nous avons présenté dans la logique de distribution socio-spatiale de l'espace périurbain, nous considérons que les frontaliers cherchent, quant à eux, également, à équilibrer le coût du transport (notamment le coût économique et le coût temporel de navette) et le coût immobilier (*cf. supra page 51*). En tant que lieu de résidence, les communes lorraines situées à proximité de la frontière doivent être les plus attractives pour les frontaliers et doivent être constamment résidées par les navetteurs métropolitains vers le Luxembourg. D'ailleurs, les frontaliers appartenant aux classes sociales nanties ont donc plus de chance de résider dans ces communes à proximité.

Secundo, la distance-temps vers les centres urbains secondaires (par rapport à la métropole luxembourgeoise) est un élément à prendre en compte dans les « *stratégies résidentielles* » des frontaliers selon leur classes sociales d'appartenance. Si pour les classes sociales aisées, le rapprochement d'un centre urbain lorrain facilite le tissage des liens sociaux ainsi que la vie privée (accès aux activités culturelle, aux services et aux commodités), les frontaliers de classes sociales modestes occupent en revanche des communes rurales dans le sens de relégation socio-résidentielle.

Sur ce principe, trois catégories socio-spatiales se dégagent :

1. Tout d'abord, le groupe « ***Communes d'accueil constant*** » se construit. Ces communes sont celles habitées par les frontaliers chaque année de recensement entre 1968 et 2013 (sauf les *agglomérations urbaines,* qui seront mentionnées plus loin).

2. Ensuite, suivant la logique de la place particulière occupée par les centres urbains secondaires, ***trois agglomérations urbaines lorraines*** concernées par la résidence frontalière[19] se distinguent des *Communes d'accueil constant* : il s'agit des agglomérations urbaines de *Thionville*, de *Metz*, et de *Longwy*[20]. Ces centres urbains lorrains, secondaires par rapport à la métropole luxembourgeoise, offrent aux frontaliers l'opportunité de vivre en ville tout en évitant de vivre dans la métropole. En outre, les communes appartenant à ces trois agglomérations urbaines disposent également d'une meilleure connectivité aux réseaux de transport (ferroviaire et autoroutier). Par exemple, l'agglomération messine est géographiquement éloignée du Luxembourg, mais le fait de se situer sur l'axe principal des flux de transport franco-luxembourgeois peut éventuellement compenser la distance orthodromique par la distance-temps.
3. Enfin, la dernière catégorie s'intitule les « ***Communes d'accueil courant*** ». Contrairement aux *Communes d'accueil constant*, les *Communes d'accueil courant* englobent tout le reste des communes habitées par les frontaliers de manière discontinue dans le temps. Cela signifie qu'il y a au moins deux années d'absence de résidence frontalière.
4. Certes, il existe également des « ***Communes non-frontalières*** » qui ne sont pas concerné dans la pratique de navette transfrontalière.

Ces catégories socio-spatiales seront utilisées dans les analyses des données plus loin, et sera présentée la distribution de notre échantillon selon chaque catégorie socio-spatiale.

---

[19] Le pourtour administratif d'une agglomération est établi à partir de la géographie française de 2016.

[20] Le gentilé de ces trois communes est respectivement *thionvillois-e*, *messin-e* et *longovicien-ne*. Ils seront utilisés *infra* du texte.

III. Catégorie spatio-temporelle

Dans la catégorisation des espaces résidentiels lorrains selon la logique socio-spatiale, nous constatons que certaines communes de résidence peuvent être plus attractives que d'autres pour les travailleurs frontaliers au Luxembourg (notamment les centres urbains lorrains et les communes à proximité de la frontière franco-luxembourgeoise). En nous référant à une telle notion d'attractivité résidentielle, nous nous demandons si les mobilités résidentielles à travers le temps peuvent servir d'un indicateur pour distinguer les communes de résidences ? Et comment ces mobilités résidentielles sont-elles liées à la pratique de la navette transfrontalière vers la métropole de Luxembourg ?

Pour parvenir à répondre à nos questions, il nous semble incontournable d'interroger la conceptualisation et la pratique de la navette *« à longue distance* ». En effet, le phénomène de la mobilité à longue distance connaît un essor en Europe occidentale depuis près de trois décennies, pourtant, à notre connaissance, l'état actuel des recherches sur ce type de mobilité repose essentiellement sur quatre dimensions pour la définir : *1)* le seuil de distance orthodromique, équivalent à 80 ou à 100 kilomètres de mobilité quotidienne (Armoogum et al., 2010; Dorolle, 2015; Madre et Maffre, 1999; Orfeuil, 2000), *2)* la distance-temps selon les conditions du transport (Ravalet et al., 2015), *3)* les nuitées passées hors du domicile de l'acteur s'il s'agit de voyages pour des motifs divers (Meil Landwerlin, 2008), et enfin *4)* l'organisation géopolitique de l'espace qui véhicule la mobilité spatiale - par exemple, franchir une frontière entre deux États-nations ou deux bassins de vie peut impliquer une mobilité à longue distance, sans prendre en compte le cas transfrontalier (Grimal, 2010; V. Kaufmann, 2000). De plus, cette définition de la mobilité à longue ou courte distance peut varier selon le contexte d'étude de la mobilité quotidienne, tandis que le seuil de distinction reste souvent arbitraire – pour les navetteurs franciliens, 2 kilomètres peuvent être considérés comme une navette courte, et plus de 13 kilomètres comme une navette longue (Baccaïni, 1996).

En plus, concernant l'ensemble des critères cités pour définir la mobilité quotidienne à distance longue, nous avons remarqué une séparation opérée entre celle-ci et la mobilité résidentielle, alors que les recherches empiriques montrent qu'elles ne peuvent être étudiées indépendamment, en particulier la mobilité quotidienne à longue distance, qui comprend la « *grande navette* » domicile-travail et représente 40 % de la distance parcourue par an en France (Grimal, 2010). Ainsi, nous allons esquisser dans cette section une nouvelle méthodologie pour étudier la persistance des grandes navettes tout en tenant compte de l'évolution des mobilités résidentielles. Les analyses fondées sur cette méthodologie auront pour objectif de démontrer que la mobilité quotidienne à longue distance ne peut pas uniquement être définie selon un seuil arbitraire de distance établi, mais également à travers la position résidentielle des navetteurs. Cette dernière est donc considérée comme le reflet des rapports sociaux sur l'aspect résidentiel de l'espace.

Nous suivrons les raisonnements suivants : les dynamiques résidentiels des frontaliers peuvent être en relation avec le développement métropolitain, et l'évolution démographique des frontaliers dans chaque commune lorraine est différente. Par conséquent, durant une période donnée, certaines communes gagnent en effectif frontalier tandis que d'autres perdent. De tels gains ou pertes résidentiels de frontaliers doivent non seulement être appréhendés comme le résultat d'une simple volonté individuelle de déménagement, ou d'une décision liée aux seuls aspects fonctionnels des conditions de résidence – comme le style de vie, le prix foncier ou immobilier, ou l'accès aux services et aux réseaux de transports –, mais également comme des conséquences des mobilités résidentielles des frontaliers dans l'objectif d'adapter leurs pratiques de mobilités quotidiennes.

En d'autres mots, le gain et la perte des habitants-frontaliers dans une commune est le produit de faits sociaux qui résultent des interactions entre l'individu et l'espace résidentiel. Par conséquent, si la navette domicile-travail est « *grande* » (ou au contraire « *petite* ») dépendra non seulement de la distance parcourue pendant le trajet, mais

également de la position de l'individu sur sa trajectoire résidentielle (statut d'occupation, localisation résidentielle, type de logement, cycle de vie, etc.) (Bonvalet et Brun, 2002) et de sa position sociale.

Dans la mesure où le développement socio-économique de la métropole luxembourgeoise attire de plus en plus de personnes qui y travaillent sans y résider, il est nécessaire de prendre en considération la croissance soutenue de l'effectif des frontaliers dans les communes résidentielles lorraines, ainsi que les mobilités résidentielles imputables aux mouvements des habitants lorrains non-frontaliers. L'indicateur quantile utilisé pour catégoriser les communes en fonction des mobilités résidentielles sera donc la proportion des frontaliers sur l'ensemble des individus actifs (frontaliers compris) qui résident dans la commune.

En prenant en compte l'ensemble des éléments évoqués, nous considérons les communes qui perdent des habitants frontaliers au cours du temps comme celles qui sont « ***éloignées*** » de la métropole luxembourgeoise, tandis que celles qui en gagnent en sont « ***rapprochées*** ». En général, nous distinguons trois catégories spatio-temporelles de commune :

1. Les « ***Communes rapprochées*** » désignent les communes qui accueillent de plus en plus d'habitants frontaliers durant la période de référence. Sont également classées dans cette catégorie les communes dont l'effectif en pourcentage des frontaliers reste stable, car la stabilité proportionnelle de l'effectif suggère une croissance démographique du nombre absolu dans le contexte de la croissance générale.
2. Les **« *Communes éloignées* »** sont des communes qui perdent des habitants frontaliers (en pourcentage) pendant une période donnée.
3. Les « ***Communes non-frontalières*** » sont celles qui n'accueillent pas de frontaliers.

Tout comme les catégories socio-spatiales précédemment définies, la distribution de notre échantillon d'enquête sera présentée plus loin. Ces catégories spatio-temporelles seront également soumises dans les analyses de données intercensitaires esquisser le profil sociodémographique des habitants frontaliers, afin de valider la dimension socio-spatio-temporelle de ces catégories.

b. Méthodes d'analyse de données qualitatives

Nous venons de présenter les méthodes que nous allons adapter dans la perspective macrosociale basées sur les analyses des données existantes provenant du recensement de la population française. Ces analyses permettront effectivement de mieux comprendre les dynamiques socio-spatiales de la Lorraine qui se mettent en place sous l'influence de la métropolisation luxembourgeoise. Cependant, ces analyses macrosociales ne permettent pas d'appréhender le rapport qu'entretiennent les frontaliers aux trois types de mobilité dans leurs pratiques quotidiennes. Avec pour l'objectif de saisir la quotidienneté des frontaliers d'une vision phénoménologique, nous envisageons de les rencontrer dans le cadre d'entretiens en face à face. Le corpus constitué selon cette perspective a pour but de réaliser des analyses de contenu - plus précisément des analyses thématiques -, ainsi que des analyses quantitatives relationnelles qui relient les résultats d'analyses macrosociales et microsociales. Dans cette section, nous nous attardons sur la procédure et le matériel employés dans notre enquête sur le terrain d'étude, ainsi que les méthodes utilisées dans les analyses des données qualitatives acquises de notre enquête.

I. Enquête « *TrajeLux* » : procédure et matériels

Les bases de données du recensement de la population française regorgent certes d'informations pour réaliser des analyses au niveau macrosocial (ou méso-social si on se place à l'échelle géographique de la *Grande Région*), mais elles ne suffisent pas à comprendre l'ensemble des rapports entre les mobilités spatiales et aspatiales dans la réorganisation socio-spatiale, et cela pour plusieurs raisons :

Tout d'abord, les données censitaires s'avèrent plus adaptées à l'étude des mobilités résidentielles que des mobilités quotidiennes ou socio-professionnelles. La mobilité résidentielle est en effet plus stable, et il est plus facile d'identifier une position sur une trajectoire résidentielle comme par exemple le statut d'occupation d'un logement, le type de logement et la composition familiale (Bonvalet et Brun, 2002). À l'inverse, les variables des mobilités quotidiennes sont plus dynamiques. Par exemple, la distance-temps de la navette domicile-travail varie lorsqu'un individu change de mode de transport ou de lieu de résidence/travail.

D'ailleurs, les données censitaires ne constituent pas un panel permettant de suivre ou reconstituer la trajectoire biographique des individus, alors que le dynamisme des variables sociodémographiques et socio-professionnelles est important dans l'approche longitudinale de la recherche des mobilités spatiales et mobilité sociale. Par exemple, dans le cas de la mobilité socio-professionnelle, on a souvent recours à la Profession et catégories socioprofessionnelle (PCS) pour analyser le statut social des individus, mais cette variable est statique, et ne permet pas d'appréhender la mobilité sociale de l'individu. Du même principe, le dernier diplôme obtenu reflète le capital culturel des individus, mais les données censitaires à elles seules ne permettent pas de saisir le habitus qui peut se manifester dans la pratique mobilitaire (Cailly et Dodier, 2007).

Enfin, il existe une asymétrie d'échelle géographique quand il s'agit du travail transfrontalier, car les recensements de la population se déploient à l'échelle nationale et le travail transfrontalier n'avait pas la même importance dans le passé qu'aujourd'hui. Ainsi, pour les frontaliers domiciliés en France, nous trouvons plus facile d'investiguer le lieu de résidence à l'échelle de commune, alors que lieu de travail reste appréhendé à l'échelle nationale pour uniquement identifier le pays d'accueil. Dans le cas des frontaliers franco-luxembourgeois, le lieu de travail à l'échelle de la commune luxembourgeoise n'est d'ailleurs disponible qu'à partir des années 2000, période à laquelle la méthode de recensement est renouvelée. Les chercheurs utilisaient le plus

souvent les données de l'IGSS pour contourner les aspects contraignants, alors que ces bases de données ne nous sont pas disponibles.

1. Procédure de recrutement

Dans l'objectif de dépasser les contraintes des données intercensitaires françaises, nous avons ainsi mené une enquête sur le terrain d'étude entre octobre 2017 et mai 2018. La conception préalable de l'enquête est d'attirer le plus que possible des frontaliers franco-luxembourgeois à participer à l'enquête. Dans notre approche du travail transfrontalier, la mobilité quotidienne pour aller travailler au Luxembourg devient un sujet prépondérant et commun aux frontaliers (Enaux et Gerber, 2014; Gerber et al., 2018, 2019). Pour tenir compte de ces circonstances conjoncturelles et susciter une plus grande adhésion de la part des personnes interrogées, notre enquête est désormais intitulée « ***TrajeLux*** » (*cf. Annexe 1 pour voir le poster-flyer de l'enquête*). Ce nom d'enquête sert d'un point d'entrée stratégique qui vise à interroger le lien entre la qualité de vie et les mobilités quotidiennes des frontaliers. L'enquête consiste en un questionnaire auto-administré, qui est complété dans un deuxième temps par un entretien semi-directif.

Dans les recherches en sciences humaines et sociales, l'échantillonnage avec un questionnaire auto-administré présente maints avantages pour avoir une représentativité pertinente au sein d'une population cible et pour réaliser des analyses quantitatives (Van Campenhoudt et Quivy, 2011). Or, notre enquête poursuit deux objectifs : nous cherchons d'une part à maximiser le nombre d'échantillons pour mener des analyses des données quantitatives et mettre à jour nos connaissances sur les frontaliers répertoriés par les bases censitaires. D'autre part, dans l'optique d'élaborer une base de données qualitatives pour effectuer des analyses à l'échelle microsociale, nous considérons que ce questionnaire permettra également de construire une base de contact spontané pour

l'entretien semi-directif. Ainsi, les questions posées dans le questionnaire se fondent en réalité sur les critères *infra* : nous avons veillé à ne pas allonger la durée de réponse du questionnaire et avons évité les questions privées « sensibles » de nature à rompre le processus de réponse (statut social des parents, dernier diplôme obtenu, lorsque ce genre de questions sont abordée, elles sont souvent optionnelles). Nous nous sommes limités aux informations permettant de d'embaucher le profil sociodémographique et socio-spatial des frontaliers.

Un protocole de recrutement sert à contrôler le processus de l'échantillonnage, afin d'assurer que les personnes interrogées suivent un même processus de contact (*cf. infra Figure 2*). En principe, les participants à l'enquête commencent par répondre au questionnaire auto-administré, pour ensuite donner (ou non) leur consentement à l'entretien en face à face. Si les individus donnent leur accord, ils reçoivent un message (par courriel ou SMS selon la préférence des personnes enquêtées) contenant l'URL d'un logiciel de gestion de rendez-vous (*cf. Annexe 2*). Cet outil informatisé permet de visualiser les dates et les créneaux horaires disponibles pour réaliser l'entretien. En plus, si la personne interrogée exprime sa volonté de reporter l'entretien à une date ultérieure, elle reçoit plus tard, avec son consentement, un bilan des statistiques du questionnaire avec l'URL du logiciel de gestion de rendez-vous pour l'inviter à participer à l'entretien.

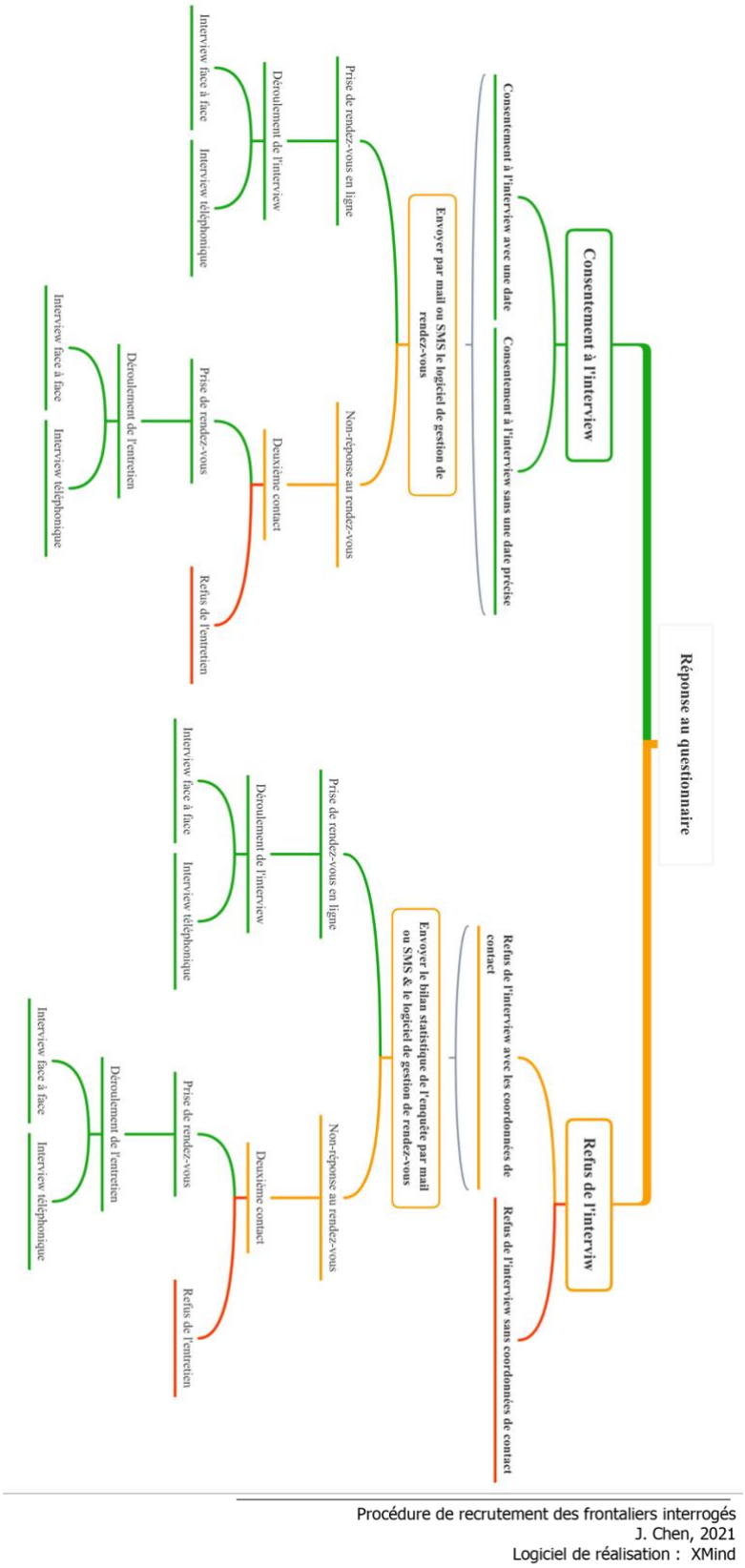


Figure 2. Processus de recrutement des frontaliers interrogés

Pour les analyses quantitatives comme qualitatives, nous ne distinguons pas les personnes interrogées en fonction de leur processus de recrutement. Par exemple, une personne interrogée accepte probablement de participer à l'entretien à l'issue de plusieurs invitations (moins que trois invitations), seulement parce qu'elles n'ont pas répondu à la première sollicitation. En outre, bien que l'ensemble des entretiens soient conçus en face à face, plus de la moitié sont réalisés au téléphone. L'émergence de la forme d'entretien téléphonique est proprement endogène de l'enquête *TrajeLux*, elle reflète effectivement de manière indirecte la réalité du terrain (cette thématique sera abordée à la fin de la section). C'est pourquoi nous n'opérons pas de distinction entre les échantillons récoltés dans le cadre d'un entretien en face à face et celui via téléphone.

Au niveau de la diffusion de l'enquête, deux sources d'information sont proposées aux enquêté(e)s potentiel(le)s : d'une part, un poster-flyer est distribué dans les principales gares du territoire résidentiel du terrain d'étude. Ce poster-flyer en papier est doté d'un QR code associé à l'URL du questionnaire. L'adresse URL du questionnaire est également précisée en texte pour les personnes ne se sentant pas à l'aise avec l'emploi d'un QR code. Lors de la diffusion du poster-flyer, six gares ont été sélectionnées comme lieu de distribution : Metz-ville, Woippy, Hagondange, Uckange, Thionville et Hettange-Grande. Toutes ces gares se situent sur le « sillon lorrain » - l'axe principal du réseau ferroviaire - pour se rendre au Luxembourg depuis la France. D'autre part, des communiqués de presse préalablement rédigés sont mis en ligne avec l'aide du Service de Communication du LISER. Ce dernier mode de communication vise à toucher un public plus large, afin d'étendre la portée d'échantillonnage de la diffusion de poster-flyer sur place.

Encadré 1. Apparition endogène de l'entretien téléphonique

Bien que la conception d'un protocole d'enquête favorise à un meilleur déroulement de notre travail du travail, il n'est pourtant pas rare que des événements imprévus adviennent sur l'exécution empirique - le hasard interfère dans les analyses scientifiques et il importe de saisir la réalité et l'intégralité de l'objet de recherche.

Comme nous l'avons évoqué pour le processus de recrutement, l'entretien semi-structuré devait initialement prendre la forme d'une rencontre physique. Cette voie de communication favorise en effet la compréhension du discours des participants à l'enquête par la prise en compte d'informations supplémentaires, telles que le langage corporel ou l'expression du visage (Sauvayre, 2013). Mais dans les faits, c'est l'entretien téléphonique qui a émergé de façon inattendue, car il a été proposé spontanément par les frontaliers qui ont accepté de participer à l'entretien.

Nous découvrons une telle émergence méthodique dans le logiciel de gestion de rendez-vous où les personnes disposées à prendre part à l'entretien indiquent directement leur numéro de téléphone dans la rubrique « Lieu d'entretien proposé ». Si l'entretien téléphonique apparaît comme un imprévu qui modifie notre méthode d'enquête et mérite une distinction analytique sur notre terrain, ce mode de communication privilégié par certains frontaliers s'explique par la conjoncture du transport transfrontalier et par les situations particulières liées à la mobilité quotidienne de ces individus (cet aspect sera abordé plus loin).

Pour ce qui est de la situation des transports, la période du déroulement de l'enquête a semblé assez problématique aux travailleurs frontaliers. En raison des retards et des aléas affectant la navette domicile-travail, il semblait plus difficile aux enquêté(e)s de convenir d'un entretien en face à face. De plus même, les frontaliers vivent un rythme de vie assez soutenu résultant de la durée longue et incertaine de leur navette quotidienne. Ils ont de ce fait plus de mal à consacrer du temps en dehors de leur travail à un entretien : ils préfèrent profiter d'une pause durant la journée pour l'effectuer. Nous avons ainsi l'exemple d'un participant à l'enquête - un agent de sécurité travaillant la nuit - qui ne savait pas quand il pourrait participer à notre entretien face-à-face.

La méthode de l'entretien téléphonique peut par conséquent être considérée comme endogène au contexte de la recherche, et le corpus obtenu respectivement par le biais de ces deux modes d'entretien sera traité de manière confondue, parce que c'est la mobilité quotidienne conjoncturelle - qui constitue l'un de nos objets de recherche - qui engendre le choix spontané des enquêté(e)s de se diriger vers un entretien téléphonique. Malgré tout, les statistiques élaborées à partir de l'ensemble des entretiens et des participants permettent d'avoir un premier aperçu des deux manières de réaliser l'entretien :

Au total, 69 entretiens ont eu lieu, dont 29 en face-à-face. De manière générale, il n'existe pas de différence significative entre la durée moyenne des entretiens en face à face et celle des entretiens téléphoniques, même si celle des entretiens en face à face est légèrement plus longue (44 minutes vs. 39 minutes). Cependant, la variation de durée entre les entretiens en face à face est plus importante que celle relative aux entretiens téléphoniques, si l'on se base sur une comparaison de l'écart type (14 minutes vs. 10 minutes).

2. Questionnaire auto-administré

Les questions dans le questionnaire auto-administré sont regroupées en quatre thématiques : 1) *Profession*, 2) *Famille et résidence*, 3) *Vous-même* et enfin 4) *Approfondissement de l'enquête* (*cf. Annexe 3 pour la version complète du questionnaire*). La partie ***Profession*** vise non seulement à collecter les informations liées à la situation professionnelle, telles que le type de contrat, la PCS, le temps de travail, mais a également pour fonction de filtrer les participants en vérifiant s'ils sont frontaliers franco-luxembourgeois. Cette dernière démarche recouvre deux questions : 1) Comme nous nous intéressons aux frontaliers les plus fréquemment confrontés au problème de la mobilité quotidienne transfrontalière, et étant donné l'emploi secondaire et intérim occupe une place de plus en plus importante au Luxembourg (Belkacem et Pigeron-Piroth, 2016), l'emploi au Luxembourg des frontaliers doit être leur activité principale. Ainsi, si plusieurs professions sont simultanément exercées au Luxembourg, il est indiqué d'envisager l'emploi le mieux rémunéré comme activité principale. 2) En commençant par poser des questions sur le lieu de travail, il est possible de repérer les frontaliers franco-luxembourgeois, si nous combinons cette variable avec celle du lieu de résidence ultérieurement renseignée. D'ailleurs, compte tenu du fait que le passage au travail à temps partiel est souvent utilisé comme un instrument par certains groupes sociaux réprimés afin de se libérer des situation pénalisée (Nicole-Drancourt, 2004), la durée de travail peuvent servir d'indicateurs quantiles pour manifester le rapport individuel à l'activité professionnelle. Certaines questions dans notre questionnaire permettent de distinguer les personnes qui travaillent à temps plein et à temps partiel.

Les réponses de la partie ***Famille et résidence*** nous fournissent des informations sur la situation individuelle et résidentielle. La question essentielle porte donc sur le lieu de résidence. Il s'agit d'abord du pays de résidence, puis de la commune de résidence actuelle si la personne interrogée habite en France. Comme nous nous intéressons également à la relation entre la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne, nous demandons des renseignements sur la présence éventuelle d'enfants, sur le mode de

cohabitation et sur la situation professionnelle de la personne conjointe du ménage. Si la partie ***Vous-même*** repose sur les informations sociodémographiques des frontaliers, la partie ***Approfondissement de l'enquête*** invite les répondants à fournir leurs coordonnées personnelles, notamment l'adresse courriel et/ou le numéro de téléphone pour un contact ultérieur dans le but de réaliser l'entretien en face à face.

3. Grille d'entretien semi-directif

Le questionnaire auto-administré ne permet pas d'obtenir des réponses directes relativement à l'expérience quotidienne des frontaliers pour à appréhender les liens entre les différentes formes de mobilité. Nous avons par conséquent jugé utile de rencontrer les frontaliers pour un entretien en face à face. Plusieurs variantes d'entretien s'inscrivent dans la méthodologie des sciences humaines et sociales, et notre choix s'est porté sur l'entretien semi-directif pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, notre démarche suit essentiellement le modèle hypothético-déductif selon lequel la problématique et les hypothèses sont préalablement définies. L'entretien compréhensif ne paraît donc pas compatible avec notre étude, dans la mesure où les hypothèses sont souvent formulées au cours du travail sur le terrain ou ultérieurement (J.-C. Kaufmann, 1996). Ensuite, bien que l'entretien non-directif permette de reconstituer la trajectoire des individus en recueillant le récit de vie, la durée et l'absence de thématiques claires nous paraissent difficiles pour orienter l'entretien. Il nous a semblé que l'entretien semi-directif constituait la méthode la plus adaptée à notre sujet : car les questions laissent suffisamment de liberté aux personnes sondées et nous permet à la fois de concentrer sur leurs pratiques des trois types de mobilité. Les personnes interrogées peuvent ainsi développer leur expérience et leur ressenti de la vie frontalière, d'autant plus que nous nous attendons à l'émergence d'éléments sur le terrain. Les questions thématisées que nous posons permettent d'autre part de positionner

aisément les fragments de discours des personnes interrogées dans les analyses de contenu ultérieures.

Ainsi, à l'issue de l'enquête menée avec le questionnaire auto-administré, des entretiens semi-directifs ont été menés afin d'atteindre les objectifs suivants : 1) rétablir la trajectoire biographique des frontaliers de l'aspect résidentiel et professionnel de sorte que nous pouvons aborder l'articulation des mobilités d'une approche longitudinale. 2) repérer leurs représentations sociales, ainsi que les attitudes impliquées, sur les trois objets intimement liés aux trois formes de mobilité, en l'occurrence la navette transfrontalière, la résidence et l'emploi au Luxembourg. 3) comprendre les liens que les frontaliers entretiennent avec leur emploi et les mobilités spatiales.

Pour ce faire, une grille d'entretien est définie (*cf. Annexe 4. Grille d'entretien semi-directif*). Les questions de l'entretien se répartissent entre deux grandes parties : 1) la première partie se penche principalement sur la trajectoire biographique des individus. Les questions de cette rubrique portent en effet sur les différents parcours individuels de vie des frontaliers enquêtés, c'est-à-dire leur situation familiale, professionnelle ainsi que résidentielle. Nous portons une attention particulière aux changements vécus par les individus comme une promotion professionnelle ou un changement d'emploi, l'évolution du mode de cohabitation à la suite d'un concubinage ou une séparation, à l'arrivée ou au départ des enfants, par exemple. Les questions sur la PCS des parents de la personne interrogée sont aussi posées pour connaître la mobilité sociale inter-générationnelle de la personne. Les changements dans le travail des frontaliers permet de connaître les mobilités socio-professionnelle intra-générationelle par la reconstruction de sa trajectoire socio-professionnelle. Ces changements serviront des jonctions pour relier ces événements aux mobilités spatiales ou à la mobilité sociale dans la suite de notre raisonnement. Si les locuteurs ne racontent pas spontanément leur histoire, les questions de la deuxième partie offriront encore l'occasion d'approfondir nos connaissances sur ces points.

2) La seconde partie des questions d'entretien est composée de trois sous-thématiques qui reposent sur la mobilité quotidienne, résidentielle et socio-professionnelle. Au début de chacune de ces sous-thématiques, les représentations sociales associées à chaque objet de mobilité sont recueillies par le bais de l'association libre de mots, et ce réalisé à l'issue d'une question posée « *Pouvez-vous utiliser quelques mots ou expressions pour décrire* ***votre trajet aller-retour/votre résidence/votre emploi au Luxembourg*** *? Essayez de nous donner des mots qui vous arrivent dans un premier temps*. Ça *peut être plus de trois mots, mais au moins trois* ». Sont questionné également les pratiques vis-à-vis des trois formes de mobilité dès l'entrée dans le marché de l'emploi luxembourgeois de la personne interrogée. Par exemple, à part les changements dans le travail, les déménagements constituent une autre catégorie d'information important pour construire la trajectoire résidentielle de la personne. Ces informations recueillies seront utilisées non seulement pour constituer le corpus de l'analyse de contenu, mais également pour les analyses quantitatives relationnelles. Ces analyses spécifiques seront précisées plus loin.

4. Méthode de recueil des représentations sociales

Comme nous venons de préciser, dans l'entretien semi-directif, les représentations sociales des trois objets de mobilités sont acquises par la méthode de l'association libre de mots. Cette méthode associative spontanée à partir d'un mot inducteur tire son origine de la psychologie sociale qui permet de saisir la représentation d'un objet. Le recueil des représentations sociales verbalisées par l'association libre de mots constitue une étape préliminaire pour une série d'analyses spécifiques selon l'approche structurale (*e. g*. analyse prototypique, analyse de similitude) L'association libre est très souvent utilisée dans les études de représentations sociales dans les communautés scientifiques francophones de disciplines diverses, mais aujourd'hui encore peu utilisée pour des objets ou des thématiques géographiques.

Par exemple, concernant les études de l'espace, un objet d'étude peut être un lieu, comme ce que font P. Dias et T. Ramadier dans une étude de représentations sociales des lieux à la commune de Strasbourg en France (Dias et Ramadier, 2015). L'objet d'étude peut également être une thématique liée aux comportements de mobilité quotidienne en termes de choix modal. C'est ce que font C. Enaux et P. Gerber dans une étude sur frontaliers franco-luxembourgeois quand ils posent la question d'association libre dont le mot inducteur est « *énergie* » (Enaux et Gerber, 2014). En termes de mobilité, comme nous l'avons montré dans la partie théorique (*cf. supra page 86*), nous trouvons deux études qui n'appliquent pas directement la même procédure, mais tout en s'en inspirant. Dans sa thèse de doctorat, S. Carpentier (2007) s'appuie sur le corpus des entretiens exploratoires pour dévoiler les champs sémantiques des modes de transport évoqués dans la mobilité quotidienne des résidents luxembourgeois. Une étude de J. Schiebel (2018) est plus récente, il utilise aussi le corpus d'entretien semi-directif sur lequel il réalise l'analyses prototypiques pour connaître la structure des représentations sociales de la *durabilité* et *mobilité quotidienne*, afin de connaître la relation entre ces deux objets.

Dans notre recherche, trois mots inducteurs sont utilisés dans l'entretien semi-directif pour songer les représentations sociales des frontaliers franco-luxembourgeois – la navette transfrontalière, la résidence et l'emploi au Luxembourg. La question suivante est posée au début de chaque série de question respectivement sur la thématique de mobilité quotidienne, de mobilité résidentielle et de mobilité socio-professionnelle : « *Pouvez-vous utiliser quelques mots ou expressions pour décrire votre trajet aller-retour/votre résidence/votre emploi au Luxembourg ? Essayez de nous donner des mots qui vous arrivent dans un premier temps.* Ça *peut être plus de trois mots, mais au moins trois* ». Maintes études utilisant la méthode associative privilégient de relever les représentations sociales dans un questionnaire, dans l'objectif d'avoir une meilleure performance statistique pour mieux comprendre la structure des représentations sociales (A. S. de Rosa, 1988), alors que nous l'adaptons dans l'entretien semi-directif pour mieux saisir la signification et l'attitude impliquées dans les représentations sociales des

frontaliers interrogés, et ce réalisé par une question supplémentaire : « *Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous utilisez ces mots et expressions ?* ». L'emploi de l'association libre dans un entretien est ainsi assez avantageux lors d'un flou sémantique d'un élément de représentation verbalisé. Prenons un exemple, quand l'individu évoque le mot « *amélioration* » sur la navette transfrontalière, cette même expression pourrait renvoyer à la fois « *amélioration réalisée* » et « *amélioration à réaliser* », c'est donc la question supplémentaire dans l'entretien qui nous aide à discerner ce que signifie la personne interrogée en disant « *amélioration* ». Une fois les représentations sociales verbalisées sont enregistrées, elles sont ensuite remises dans une procédure de lemmatisation et catégorisation sémantique pour s'apprêter aux analyses de la structure des représentations sociales.

Concernant la lemmatisation des représentations sociales, nous nous recourons au dictionnaire intégré dans le logiciel d'IraMuTeQ. Cette procédure permet non seulement d'enlever des mots vides et mots-outil, mais également d'évacuer les déclinaisons des mots évoqués spécifiques en langue française[21]. Une telle démarche vise en particulier à réduire le surplus de multiplicité des représentations sociales, en vue d'obtenir le « mot plein » pour les analyses lexicométriques (Bardin, 1997), et chaque mot plein constitue une forme langagière des représentations sociales. Des statistiques sur des mots lemmatisés permet de connaître la morphologie linguistique des représentations sociales des frontaliers à chaque thématique questionnée (*cf. infra Tableau 3*).

[21] Par exemple, « *le rural* » est lemmatisé comme « *rural* », « *étonnamment satisfaite* » est réduit comme « *satisfait* ».

	Représentations sociales sur		
	La navette	***La résidence***	***L'emploi***
Occurrences des mots	209	215	208
Occurrences par sujet interrogé	3,0	3,1	3,0
Nombre de forme langagière	116	124	144
Nombre de forme par sujet interrogé	1,7	1,8	2,1
Nombre d'hapax	87	91	117
% hapax	75,0%	73,4%	81,3%

Tableau 3. Morphologie linguistique des représentations sociales

En général, les statistiques de la morphologie linguistique montrent une équivalence du nombre d'éléments évoqués par les frontaliers sur chacun des objets de représentation, les occurrences en moyenne de chaque thématique oscille approximativement autour de 210, et es occurrences en moyenne par entretien est entre 3,0-3,1. Alors qu'une différence notable est enregistrée entre le nombre de forme langagière des représentation sociales évoquées. Au sujet de la navette transfrontalière, les frontaliers interrogés évoquent en moyenne 1,7 mots pleins différents, tandis que celle sur l'emploi est la plus forte jusqu'à 2,1. Il s'avère que les frontaliers partagent une image plus convergente sur la navette, et sont plus loquaces sur leur emploi au Luxembourg par évoquer des formes plus diversifiées. Une telle diversité des représentations sur l'emploi est d'ailleurs soutenue par le nombre des hapax en hausse (117 sur 208, soit 81,3 %) par rapport aux deux autres objets.

Force est d'ailleurs de constater le nombre d'hapax est important pour tous ces objets stimulants, malgré la lemmatisation des mots et expressions. Afin de pouvoir conserver le plus que possible le signifié originel des frontaliers questionnés, mais également de respecter le plus possible la diversité spécifique à chaque objet de *stimuli*, nous nous recourrons à une catégorisation sémantique de l'ensemble des éléments de

représentations sociales. La catégorisation selon le signifié des représentations sociales constitue d'une méthode appliquée aux cas face à la diversité de la forme langagière des représentations sociales (Vergès et al., 1994), l'objectif en est de réduire la variété des représentations, tout en ré-classifiant les hapax dans une catégorie de représentations existante. La procédure de catégorisation repose essentiellement sur la connaissance de l'enquêteur du champ sémantique de l'ensemble des éléments de RSN. Paraît d'emblée subjective, l'enquêteur dispose effectivement le corpus de l'entretien auquel il peut se référer pour reconnaître le signifié de personnes enquêtées lors de son expression dans l'association libre de mots. Cette méthode de catégorisation sera appliquée dans chaque volet d'analyse des représentations sociales, et les catégories de représentations sociales seront utilisées dans les analyses spécifiques selon l'approche structurale.

Encadré 2. Prise en compte des problématiques des transports en commun

Quand on caractérise l'ensemble des participants dans l'entretien, deux constats s'imposent : la sur-représentativité des femmes (voir la description de l'échantillon par la suite), d'une part, et la sur-évocation de la difficulté des mobilités quotidiennes, d'autre part. L'évocation fréquente des difficultés dans la navette transfrontalière tend à mettre en valeur la présente étude sur la mobilité des frontaliers, mais ce dernier aspect risque en revanche de relativiser la reproductibilité des résultats – ce qui n'est d'ailleurs pas rare dans les recherches en sciences sociales.

La particularité de notre travail sur le terrain d'étude semble de facto souligner le côté défavorable de la navette domicile-travail, qui se trouve généralisé et banalisé au sein du groupe de frontaliers franco-luxembourgeois. Une telle généralisation de la pénibilité de la mobilité transfrontalière ne masque pas pour autant l'inégalité socio-spatiale des acteurs mobilitaires (cette thématique sera abordée lors des analyses des RS sur la mobilité quotidienne). Quelques segments discursifs permettent d'illustrer la situation dans laquelle se trouvent les frontaliers qui se rendent chaque jour au Grand-Duché :

« Là, on est dans une mauvaise période, parce qu'il y a donc très peu de trains. Mais en général, et s'il n'y a pas de problème, de grève, de panne, d'accident, moi, je trouve que l'on prend une heure de trajet, ça va quoi ! Je m'en sors bien ! » (Gaëlle, frontalière utilisatrice de train qui habite dans une commune rurale entre Metz et Thionville)

« Parfois il y a des problèmes comme cette semaine, par exemple, il y a eu un suicide (sur la voie ferrée), donc on a perdu plus d'une heure. » (Muriel, frontalière employée qui prend le train et habite près de Thionville)

« Et en décembre, en fait, il y a eu une grosse grève, j'ai payé mon abonnement de 86 €, et je n'ai pris que quatre fois le train sur le mois à cause des grèves. J'ai dit stop ! » (Mathilde, frontalière jeune cadre qui réside au centre-ville de Thionville)

« On se rend compte de plusieurs choses : il y a les grèves, Il y a les travaux en ce moment qu'ils font. Pourquoi ils font ces travaux, tous ces travaux en ce moment ? C'est parce qu'il n'y a pas eu d'investissements pendant des années, parce que pendant des années, ils n'ont pas investi ni dans les rails, ni dans les trains. » (Sonia, frontalière qui habite au centre-ville de Thionville et utilise le train pour sa navette).

II. Analyses de la structure des représentations sociales

Comme nous avons évoqué dans la partie théorique, selon l'approche structurale de l'école d'Aix-Marseille, les représentations sociales sont structurées et il y a un noyau central et des éléments périphériques dans les représentations des individus vis-à-vis d'un objet donné. Saisir cette structure des représentations sociales favorise d'une part à mieux comprendre la signification centrale de la représentation (le noyau central), d'autre part à mieux comprendre la relation entre les représentations et les pratiques des individus (la périphérie). Dans cette section, nous allons présenter les deux types d'analyses sur lesquelles nous nous appuyons pour éclaircir la structure des représentations sociales verbalisées des frontaliers. Dans un premier temps, l'analyse prototypique qui constitue une typologie d'analyse étroitement liée à la méthode de recueil par l'association libre de mots. Ensuite l'analyse de similitude qui découvrir les interconnexions à l'intérieur d'un type donné de représentations sociales.

1. Analyse prototypique

L'analyse prototypique est un processus d'analyse spécifique qui est le plus souvent utilisé par les chercheurs de représentations sociales de la lignée de l'approche structurale. Ce type d'analyse est développée directement en s'appuyant sur l'approche structurale élaborée par J.- C. Abric en 1976 (*cf. supra page 73*). Dans l'analyse prototypique comme dans l'approche structurale d'étude de représentations sociales, les éléments de représentations sociales exprimés sont généralement catégorisés en un noyau central qui est le plus important et plus partagés par les individus et en une zone périphérique qui sont plus « souple » et adapté à/par la pratique. Une méthode mathématique est développée pour aisément repérer et catégoriser les éléments de représentations sociales dans de différentes zones (*cf. infra Tableau 4*).

		Importance	
		Grande	***Faible***
Occurrence	***Forte***	***Case 1 - NOYAU CENTRAL*** Occurrences > occurrences en moyenne Rang < rang en moyenne	***Case 2 - PÉRIPHÉRIE 1*** Occurrences > occurrences en moyenne Rang > rang en moyenne
	Faible	***Case 4 - CONTRASTE*** Occurrences < occurrences en moyenne Rang < rang en moyenne	***Case 3 - PÉRIPHÉRIE 2*** Occurrences < occurrences en moyenne Rang > rang en moyenne

Tableau 4. Méthode quantitative pour repérer les éléments selon l'analyse prototypique

Selon cette méthode quantitative, il s'agit de croiser l'information sur les occurrences des mots évoqués avec leur rang (le rang d'apparition ou le rang d'importance, cela sera discuté plus loin) :

- les éléments les plus partagés (dont la fréquence est supérieur à celle en moyenne) et qui sont envisagés comme plus les importants (dont le rang est inférieur à celui en moyenne), sont ceux qui entrent dans le noyau central des représentations sociales (case 1).

- Les éléments qui sont plus ou moins fréquemment évoqués par les sujets, mais peu importants (avec un rang supérieur) sont les éléments périphériques qui sont plus liés aux pratiques des individus. Ces éléments sont catégories dans la 1ère ou 2ème périphérie de la représentation sociale selon leurs occurrences d'évocation.
- Enfin, les éléments qui sont peu évoqué mais qui sont considéré comme importants par les sujets, constituent la zone de contraste. Les représentations sociales dans cette zone revêtent surtout la fonction de manifester la particularité des certains sujets qui les évoquent.

Il n'est pas difficile de saisir les occurrences des représentations sociales verbalisées, elles égalent souvent le nombre de sujets qui font apparaître d'un élément de représentation donnée. Dans notre cas selon lequel les éléments sont ultérieurement catégorisés, les occurrences des représentations sociales égalent donc la somme du nombre de catégories évoquées par chaque individu. Concernant l'importance d'un élément de représentations sociales, il existe par généralement deux manière de considération – le rang d'appariation s'appuie sur l'ordre spontané de l'évocation des éléments par le sujet. C'est-à-dire que les éléments qui émergent en premier temps sont envisagés comme les plus importants. Alors que la détermination du rang d'importance se repose sur une technique spécifique qui demande les sujets à hiérarchiser d'une nouvelle fois les éléments évoqués selon l'importance conçue.

Même si certains auteurs tels que J.- C. Abric (2005) privilégie le rang d'importance caractérisé par le sujet, nous utiliserons directement le rang d'apparition dans notre étude comme indicateur d'analyses prototypique. La validité du rang d'apparition s'appuie d'une part sur la méthodologie originelle développée par P. Vergès (1992, 1994) qui utilise le range d'évocation spontanée comme indicateur d'importance des représentations sociales. D'autre part, Abric lui-même évoque l'*échauffement discursif* (*op. cit.*) pour considérer que certains schèmes essentiels n'apparaissent pas sinon cette phase nécessaire pour rendre plus fiable le rang d'apparition d'un élément de

représentation, tandis que l'auteur ne précise pas les démarches nécessaires, la durée de cet échauffement, ni l'indicateur pour reconnaître l'échauffement psychologique.

C'est d'ailleurs pour cela que nous réalisons la collecte de données représentationnelles par l'association libre dans l'entretien semi-directif, au lieu de le faire dans le questionnaire auto-administré. Notre méthode de recueil en entretien a à part entière l'avantage pour contextualiser l'évocation des représentations sociales, tout en commençant l'entretien par poser des questions sur la trajectoire biographique des sujets. Cela sert, d'après nous, d'une phase d'« échauffement » effectif. En outre, notre analyse de contenu des représentations sociales est liée aux discours des sujets, cela sert des matériaux complémentaires de l'association libre de mots.

2. Analyse de similitude

L'analyse prototypique permet de reconnaître les éléments de représentations sociales en les distribuant dans la zone centrale et dans les zones périphériques de la représentation. Cela nous permet de saisir la signification et l'évaluation attitudinale des sujets vis-à-vis de l'objet d'étude tout en dégageant la structure de la représentation. Cependant, cette analyse sur la structure de la représentation ne permet pas dévoiler l'organisation « interne » de la représentation. C'est-à-dire que nous ne voyons pas de la manière des interrelations dont les éléments de représentations sociales sont liés les uns aux autres au sein d'un type donné de représentation ou d'un groupe donné d'individus. Dans l'objectif de comprendre l'intensité des liens établis entre les éléments de représentations sociales, une autre typologique d'analyse spécifique - à l'instar l'analyse de similitude - reste indispensable à réaliser.

L'analyse de similitude s'appuie sur des analyses graphiques des relations quantitatives à partir des données qualitatives textuelles, elle a été développée entre les années 1960-70 par les psychologues sociaux de l'école d'Aix-Marseille (Flament, 1962;

Flament et al., 1971). En général, le graphe de similitude est un graphe connexe composé de plusieurs *sommets* qui sont interconnectés (ou non) par des *arêtes*. « *[…] les sommets du graphe représentent, en général, des indicateurs, des variables ou des objets. On cherche à décrire cet ensemble de sommets à partir d'une relation de similitude que l'on définit entre eux. En général, on définit une similitude pour chaque paire de sommets, c'est-à-dire que l'on attache une valeur de similitude à chaque arête du graphe.* » (Vergès et Degenne, 1973, p. 473). Une relation de similitude d'une paire de sommets revoie à la cooccurrence quantitative de ces deux sommets (*cf. infra Figure 3 pour les typologies de graphe de similitude*).

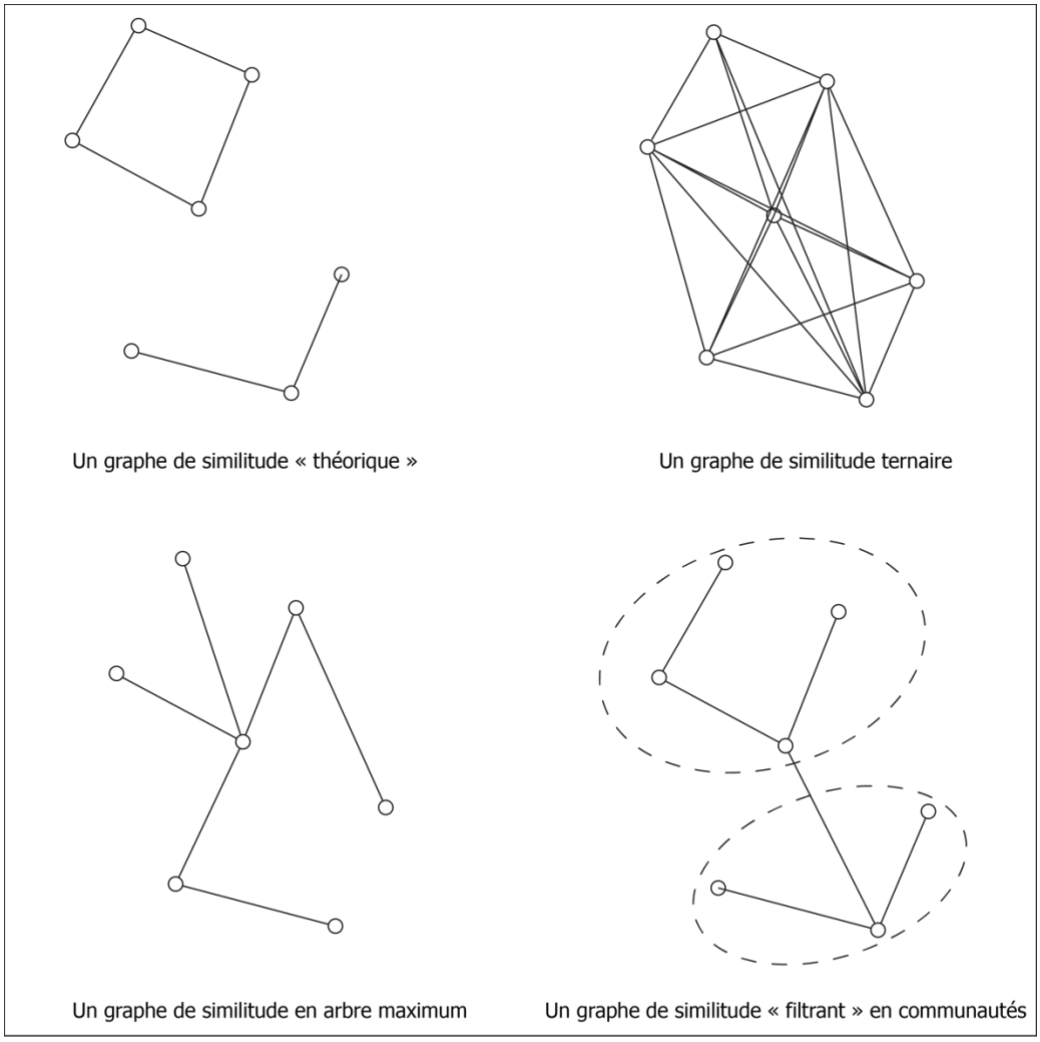


Figure 3. Illustrations des typologies de graphe de similitude

En réalité, l'arbre maximum est le graphe auquel les chercheurs recourent le plus souvent dans le but de mieux comprendre les similitudes entre les éléments d'une représentation. Cet arbre maximum manifeste la simplification extrême des relations de similitudes entre les sommets, parce que seulement l'indicateur de similitude maximale est conservé entre deux sommets reliés.

Dans notre recherche, l'analyse de similitude dépend de l'algorithme du logiciel IraMuTeQ, nous utilisons l'indice de cooccurrence en nombre absolu comme l'indicateur de similitude, et nous ne préservons que l'arbre maximum dans la présentation de nos résultats d'analyse de similitude. Avec le graphe de similitude de chaque type de représentation et des représentations de chaque groupe donné (qui sera présenté plus loin), nous sommes capables à comprendre comment les différents éléments sont interconnectés.

III. Analyse du contenu des représentations sociales et des pratiques

Si l'analyse prototypique permet la mise en évidence des éléments centraux et périphériques, ainsi que d'éclaircir la représentation la plus circulée parmi les frontaliers interrogés, la combinaison entre l'analyse prototypique et l'analyse de similitude nous permettra de caractériser les typologies de représentations vis-à-vis des trois objets de mobilité abordés. Pourtant, tous ces deux types d'analyse se reposent sur la structure et de l'organisation des représentations sociales, il nous semble que les analyses de représentations sociales sont encore dépourvues de contenu et de caractères sociologiques. Ainsi, nous allons réaliser, d'une part, des analyses des correspondances et analyses de classification pour explorer les relations inter-groupales au sein des frontaliers sur leur représentations sociales. D'autre part, l'analyse de contenu du corpus des entretien viendra compléter et donner chair aux représentations sociales recueillies

en illustrant les pratiques des frontaliers interrogés (évoqué plus loin). Ces analyses ont en particulier l'avantage de pouvoir relier les représentations sociales des frontaliers à leur pratiques mobilitaires.

1. Analyse factorielle

« *[…] l'analyse géométrique des données (AGD) est l'approche de la statistique multivariée, développée par J.-P. Benzécri autour de l'analyse des correspondances, dans laquelle les données sont représentées sous forme de nuages de points et l'interprétation se fait de manière privilégiée sur les nuages de points.* » (Lebaron et Le Roux, 2015, p. 3). Appelé également comme *analyse factorielle* qui revoie à une catégorie d'analyse plus générale, trois types d'analyse géométriques des données sont à la disposition des chercheurs selon la nature spécifique des données collectées et l'objectif de l'analyse :

- *L'analyse des correspondances* (*AC*, ou *AFC* qui signifie *l'analyse factorielle des correspondances*) pour les données qualitatives qui contient deux variables catégorielles, ce type d'analyse se font à partie d'un tableau de contingence entre les deux variables en question, le but de l'analyse est notamment de comprendre la relation binaire.
- *L'analyse en composantes principales* (*ACP*) et *l'analyse des correspondances multiples* (*ACM*) se réalisent toutes les deux à partir d'un tableau disjonctif complet (*table de Burt*) qui est composé des individus (en linge) et des variables (en colonne). Le choix entre ces deux types d'analyse se repose notamment sur la nature statistique des données à disposition : l'ACP pour des données numériques quantitatives et l'ACM pour des données catégorielles qualitatives.

En général, deux phases d'analyses sont procédées dans l'algorithme de ces analyses géométriques des données : tout d'abord, la distance euclidienne est calculée

pour chaque paire de point individuel dans le nuage. L'ensemble du nuage de point pourrait constituer un espace (appelé *l'espace factoriel*) unidimensionnel, bidimensionnel, tridimensionnel, mais le plus souvent multidimensionnel. Ensuite, la multi-dimensionnalité de l'espace factoriel est réduite à la dimensionnalité - donc projetée sur un plan bidimensionnel - pour faciliter la présentation visuelle. Durant cette phase, on s'appuie toujours sur le système de coordonnées bidimensionnel qui fournit la meilleure approximation des différences interindividuelles (en termes statistiques de *variance*) de l'ensemble du nuage. Naturellement, ce système de coordonnées bidimensionnel est composé de deux axes (appelé les *axes factoriels*) qui expliquent le plus de variance : l'axe factoriel qui explique le plus de variance est l'axe 1 disposé en direction horizontale ; l'axe 2 est en direction verticale qui explique deuxièmement le plus de variance interindividuelle.

Pareilles que les analyses structurales des représentations sociales, les analyses géométriques de données sont également développées autour des années 1960-1970, ensuite largement appliquées dans les recherches de P. Bourdieu sur les analyses relationnelles des caractéristiques sociologiques dans le champ de pratiques culturelles (Bourdieu, 1979; Bourdieu et de Saint Martin, 1976). L'avantage des analyses géométriques de données consiste à ce qu'elles peuvent simultanément prendre en considération des multiples variables et son interprétation intuitive sur le plan factoriel.

Conformes à nos hypothèses émises, ces analyses géométriques peuvent également utilisées dans l'objectif d'explorer la relation de correspondances entre les représentations sociales et les pratiques mobilitaires des frontaliers, et ce souvent déterminées par une série de variables diversifiées. Dans notre cas d'étude, nous nous s'appuyons notamment sur l'ACM, parce que la base de données à notre disposition contient des variables majoritairement catégorielles qualitatives. Cette base de données pour l'ACM est construite à partir du corpus d'entretien et les variables sont à propos des propriétés sociodémographiques et pratiques mobilitaires des individus interrogés

dans l'entretien (*cf. Annexe 5 pour la liste de variables intégrées dans cette base de données*).

D'ailleurs, comme la variance interindividuelle est calculé par la distance euclidienne dans l'espace factoriel, les coordonnées sur le plan factoriel bidimensionnel des individus peuvent être reprises pour une analyse de classification qui se repose sur le même algorithme de distance intra-groupale et inter-groupale des points d'individu.

2. Analyse de classification

Dans les recherches en sciences humaines et sociales, plusieurs façons d'analyse de classification sont souvent appliquées : la classification simple qui dépend d'autres types d'analyses que les chercheurs font. Cette méthode de classification n'implique peu de techniques statistiques, et elle se déploie sur la subjectivité des chercheurs. La classification non hiérarchique qui se construit à partir d'un nombre de groupe *a priori* fixé, une procédure itérative est ensuite réalisée pour examiner si les individus correspondent au profil de chaque groupe. Et enfin l'analyse de classification hiérarchique qui se base sur les théories statistiques dont le nombre de classes est indéterminé avant l'analyse – celui-ci dépend davantage de l'algorithme de la méthode de classification hiérarchique spécifique (Creusier et Biétry, 2014). En général, dans ce dernier type de classification, nous distinguons la classification ascendante hiérarchique (CAH) et descendante hiérarchique (CDH).

La logique sous-jacente de la CAH et CDH est inversée. Ce premier type de classification construit tout d'abord autant de classes que les points individuels. Ensuite, plusieurs classes sont progressivement formées en calculant la distance euclidienne entre chaque paire d'individu – les individus les plus proches sont fusionnés et sont considérés comme dans une classe, et ainsi de suite pour le reste des points, jusqu'à ce qu'une seule classe soit formée. *Vice versa* pour la CDH.

Pour l'ensemble de ces formations progressives des classes, un graphe d'arbre hiérarchique est produit (aussi appelé comme *dendrogramme*). Il reste à déterminer le nombre de classes résultant de ce processus de classification. Deux méthodes sont adéquates dans le choix du nombre de classes. D'un côté, ce choix de nombre de classes peut être subjectif selon les chercheurs tout en dépendant du contexte et de l'objectif de la recherche. L'idée principale de cette méthode « arbitraire » revoie au fait de donner du sens à chaque classe choisie. De l'autre côté, ce choix de nombre de classes peut également être déduit à partir des indicateurs statistiques. Les deux indicateurs auxquels que nous nous recourons le plus souvent sont l'indice Calinski-Harabasz (Calinski et Harabasz, 1974) et l'indice Davies-Bouldin (Davies et Bouldin, 1979). Le calcul de ce premier indice Calinski-Harabasz s'appuie sur le quotient de la différence inter-groupale divisée par la différence intra-groupale. Plus cet indice est grand, plus la classification est statistiquement performante. Cette méthode est également nommée comme le « *principe de coude* » selon lequel nous choisissons un nombre de classe indiqué sur la courbe de l'indice Calinski-Harabasz où il y a un coude brusque (ce qui sous-entend donc un indice plus important). Tandis que c'est l'inverse pour l'indice Davies-Bouldin - nous choisissons l'indice le moins important pour déterminer la classification la plus pertinente.

Dans notre cas d'étude, comme nous désirons des classes pour distinguer les typologies de représentations sociales disposées par les frontaliers interrogés vis-à-vis des trois objets de mobilité, nous introduisons ainsi dans la CAH les coordonnées des individus sur le plan factoriel. Ce système de coordonnés appelé *l'espace factoriel sociocognitif*[22] est construit à partir des catégories de représentations sociales d'un objet

[22] Nous sélectionnons de décrire ce genre d'espace factoriel comme « sociocognitif » au lieu de « cognitif », parce que nous considérons que l'espace factoriel construit à partir des représentations sociales revêt naturellement de facteurs sociaux, tandis que l'espace factoriel dans cette phase n'est pas systématiquement doté de caractéristiques sociodémographiques.

de mobilité donné, les coordonnées de chaque point d'individu sur ce plan factoriel correspond à l'algorithme de la classification hiérarchique pour calculer la distance euclidienne des individus.

Pourtant, nous n'avons pas précisé dans un premier temps : durant la phase de construction de l'espace multidimensionnel de l'ACM, l'ensemble des axes ne participe pas à la construction de cet espace multidimensionnel - mais seulement une partie d'eux. Seulement une partie, parce que ce ne sont que cette partie d'axes qui expliquent de manière significative la variance entre les individus. Il s'agit donc d'identifier cette partie d'axes afin de statistiquement soutenir notre analyse de classification. Ce choix de nombre d'axe est effectué sur la base du calcul du taux modifié de Benzécri (1979) selon lequel seulement les axes dont la valeur propre (la variance) est supérieure de celle en moyenne. L'indicateur quantitative du taux modifié de Benzérie se manifeste par le fait que la somme du taux est à 100 % pour les axes retenus.

De plus, comme nous réalisons nos ACM et CAH le logiciel SPAD, le logiciel propose une consolidation automatique pour optimiser la qualité de la classification ascendante hiérarchique. À l'issue de la consolidation des groupes, est produit un tableau nouveau qui contient l'indice Calinski-Harabasz et l'indice Davies-Bouldin pour nous aider à déterminer le nombre de classes à retenir. À l'issue du choix de nombre de classes, nous réalisons encore une fois l'analyse de similitude des représentations sociales dans chaque groupe pour investiguer sur ses caractéristiques cognitives.

3. Analyse thématique de contenu d'entretien

Comme nous avons discuté au début de la section, d'une part, jusqu'à maintenant, les analyses réalisées nous permettent de mieux comprendre la structure, l'organisation et les typologies de représentations sociales dont disposent les frontaliers interrogés, alors que ces représentations sociales sont encore démunies de lien entre les

représentations et les pratiques mobilitaires. D'autre part, selon notre grille d'entretien, les pratiques des frontaliers sont interrogées à propos de leurs mobilités quotidiennes transfrontalières, leurs mobilités résidentielles et leurs mobilités socio-professionnelles au Luxembourg. L'objectif principal du recueil, ainsi que l'analyse de ces pratiques prononcées dans l'entretien sont ainsi de comprendre si les représentations sociales sont liées aux pratiques des individus, et si ces pratiques sont socialement structurées, et ce d'une approche phénoménologique herméneutique de l'analyse de contenu des entretiens (Van Manen, 1997).

« *L'analyse de contenu apparaît comme un ensemble de techniques d'analyse des communications visant, par des procédures systématiques et objectives de description du contenu des messages, à obtenir des indicateurs (quantitatifs ou non) permettant l'inférence de connaissances aux conditions de production/réception (variable inférées) de ces message* » (Bardin, 1997, p. 35). Deux modèles d'analyse de contenu sont développés en sciences sociales et humaines. D'une part, selon le modèle « représentationnelle », il s'agit de quantifier les lexiques de la source d'analyse pour mettre en avant l'importance des sujets préalablement définis ou pour valoriser l'émergence *a posteriori* de certains sujets. Ce modèle d'analyse se base notamment sur une méthode quantitative des signifiants du contenu sans considérer les circonstances de la production des communications. D'autre part, dans le modèle « instrumental », on considère que ce qui importe ne s'agit pas le message lui-même, mais en particulier ce que véhicule le message. Par conséquent, afin de saisir le signifié de ces messages, le contexte et les circonstances de la production sont également pris en compte (Henry et Moscovici, 1968). Il s'agit ainsi d'une méthode qualitative de l'analyse de contenu.

Dans notre recherche de correspondances entre les représentations sociales et les pratiques, nous nous intéressons moins aux représentations et aux pratiques elles-mêmes, nous mettons notre focale notamment sur comment les représentations sociales sont conformes avec les pratiques, et dans quelles circonstances socio-spatiales les

représentations sont produites différemment. Nous nous reposons ainsi sur la méthode « instrumentale » qualitative de l'analyse de contenu.

Étant donné que nos sujets de recherches sont préalablement fixés sur les représentations sociales des trois objets de mobilité et sur les pratiques mobilitaires des frontaliers, nous appliquons ainsi l'analyse thématique de contenu qui permet d'identifier, analyser, interpréter et présenter les patterns des données collectées dans un corpus textuel (Braun et Clarke, 2006). Cette procédure d'analyse consiste à transformer (le codage du contenu) le corpus d'entretien en des fragments de discours thématisés qui correspondent respectivement à nos sujets définis.

Dans notre analyse thématique, nous utilisons le logiciel MaxQDA comme l'outil de retranscription des enregistrements audio d'entretien, mais également l'interface de codage des verbatim retranscrit. L'unité d'analyse est la phrase de discours dans les données textuelles. Durant le codage, des sous-catégories thématiques peuvent être crées afin de mieux saisir les typologies et les patterns des représentations et des pratiques des frontaliers interrogés. Dans un temps ultérieur, ces discours thématisés sont soumis à la comparaison avec les classes de CAH et les résultats d'ACM pour manifester le consensus et la diversité intra-/inter-groupale.

Le protocole d'analyse impliqué dans notre recherche constitue une illustration typique de l'application de méthodologie mixte. L'avantage de ce type de combinaison méthodologique consiste à tirer le profit de tous les deux types de résultats – en l'occurrence les résultats des analyses de données quantitatives et qualitatives. Pourtant, l'enjeu d'une telle sorte de mixture méthodologique n'est pas négligeable : il s'agit

d'adapter de différentes manières d'interprétation de résultats d'un type d'analyse donné et de synthétisation de l'ensemble des résultats des analyses impliquées (Hong et al., 2018), mais également de placer une transition « lisse » entre les deux types d'analyses. Or, nous considérons que les analyses quantitatives « relationnelle » (Lebaron, 2010), telles que l'ACM, constitue une méthode d'analyse judicieuse pour relier les analyses quantitatives et qualitative. En plus, à la limite de notre recherche, les frontalières dessinées entre des typologique d'analyses semble également artificielle et intellectuelle, tandis que le processus d'analyse en réalité demande souvent des types d'analyse intégrée. Par exemple, nous plaçons la lemmatisation des représentations sociales dans l'analyse de structure des données représentationnelles, bien le processus de lemmatisation mobilise incontournable le contenu des représentations.

c. Description de l'échantillon

Les deux étapes de l'enquête *TrajeLux* nous aident à constituer deux bases d'échantillonnage : l'une à l'issue du questionnaire auto-administré, l'autre à partir de l'entretien semi-directif. La présente section a pour but de décrire les deux échantillons par rapport à leurs caractéristiques sociodémographiques qui seront pris en compte dans nos analyses plus loin.

Comme décrit plus haut au début du chapitre, le questionnaire a été diffusé dans les médias publics sous sa forme numérique (essentiellement dans des journaux luxembourgeois et sur des sites internet fréquentés par les frontaliers franco-luxembourgeois). Nous ne disposons pas des données du nombre de lectures pour calculer le taux d'accès à l'enquête. Les statistiques du logiciel d'enquête indiquent qu'une totalité de 1801 entrées ont été enregistrées (*cf. infra Figure 4*). 1207 individus ont complété le questionnaire, 1005 individus ont été identifiés comme frontaliers franco-luxembourgeois par leur lieu de travail situé au Luxembourg et leur lieu de résidence en France. 350 personnes (34,8 % des frontaliers franco-luxembourgeois ayant complété le questionnaire) se sont portées candidates à l'entretien. Cette donnée regroupe l'ensemble des personnes qui ont donné leur consentement à l'entretien, que ce soit sous la forme d'une prise de rendez-vous dans l'immédiat ou ultérieurement. *In fine*, 69 personnes (19,7 % des candidats) ont pris rendez-vous avec l'enquêteur et ont participé à l'entretien en face-à-face ou au téléphone.

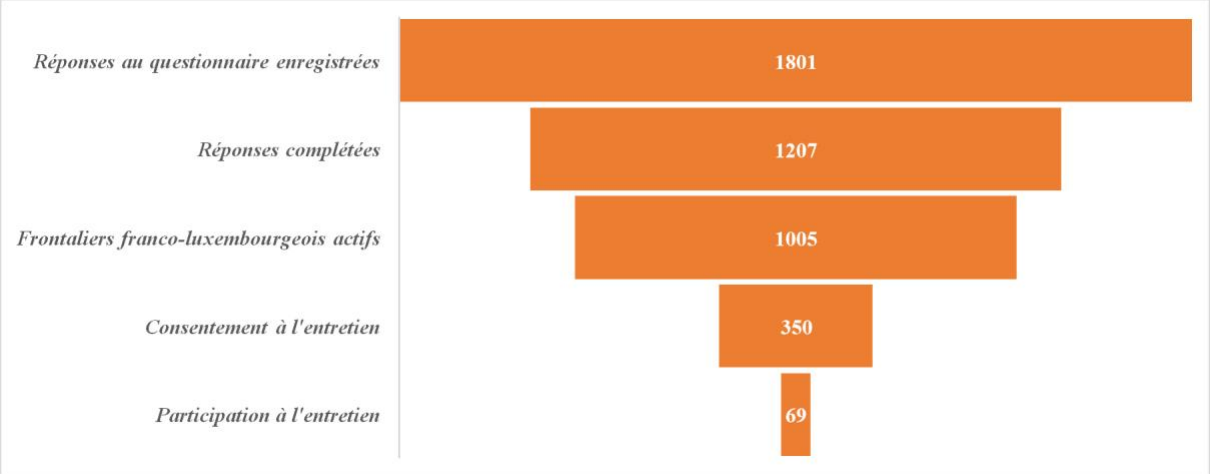


Figure 4. Entonnoir de l'échantillon de l'enquête TrajeLux

I. Échantillon des frontaliers actifs dans le questionnaire

Les statistiques élaborées à partir des réponses des 1005 frontaliers franco-luxembourgeois ayant un emploi consistent à dessiner le profil sociodémographique et socio-géographique de cet échantillon. La comparaison réalisée entre les frontaliers ayant renseigné le questionnaire et ceux du recensement de 2013 permet de connaître la représentativité de l'échantillonnage (*cf. infra Tableau 5*). En général, nous avons un équilibre entre les femmes (51,9 %) et les hommes (48,1 %) dans notre échantillon du questionnaire de l'enquête *TrajeLux*, alors que la proportion du genre ne correspond pas à celle de 2013, où la part des hommes est plus importante (60,9 %). Cela signifie qu'il y a une sur-représentativité des frontalières qui ont participé à notre enquête. D'ailleurs, si les tranches d'âge des frontaliers selon le recensement de la population en 2013 témoignent d'une structure démographique plutôt jeune (avec la proportion importante des individus moins de 30 ans), nous constatons que ce sont surtout les frontaliers âgés de 36 à 45 ans qui ont répondu à notre enquête.

Variable	Modalité	Questionnaire *TrajeLux* 2018 (100 % par variable) (N = 1005)	Recensement 2013 (100 % par variable) (N = 70005)
Sexe	*Homme*	48,1	60,9
	Femme	51,9	39,1
Âge	*<= 30*	22,2	36,5
	31 - 35	19,9	17,5
	36 - 45	34,0	31,2
	46 - 50	11,7	9,4
	51+	12,1	5,3
PCS	*Agriculteur*	0,3	0,0
	Commerçant et artisan	6,8	1,7
	Cadre supérieur et profession intellectuelle	25,2	15,0
	Profession intermédiaire	37,4	23,6
	Ouvrier	3,7	30,1
	Employé	26,7	29,6
Secteur d'activité	*Agriculture*	0,1	0,1
	Commerce	6,4	-
	Industrie	4,5	14,7
	Construction	3,6	9,9
	Tertiaire	85,5	75,2
	dont activités financières et d'assurance	34,2	-
Mode de transport pour se rendre au travail	*Pas de transport (travail à domicile / télétravail)*		0,1
	Marche à pied		0,1
	Deux roues	0,4	0,7
	Voiture	50,0	81,8
	Transports en commun	49,6	17,3

Tableau 5. Comparaison entre l'échantillon du questionnaire et le recensement de 2013

Du contraste entre les PCS de ces deux populations se dégage une sur-représentativité des cadres supérieurs et des professions intellectuelles dans l'échantillon de l'enquête (25,2 % vs. 15,0 %), ainsi que des professions intermédiaires (37,4 % vs. 23,6 %). Nous constatons en revanche une sous-représentativité importante des ouvriers (3,7 % vs. 30,1 %). Cela semble corroborer les résultats empiriques en sociologie selon lesquels les classes plus démunies gardent une plus grande distance par rapport aux sondages scientifiques pour difficilement constituer un échantillon spontané (Mauger,

1991; Mauger et Pouly, 2019). Enfin, concernant ce qui est du mode de transport principal emprunté pour se rendre au travail, nous repérons davantage d'usagers des transports en commun dans notre échantillon que de frontaliers automobilistes. En effet, selon une recherche récente sur les statistiques holistiques du mode de transport emprunté par les frontaliers dans la Grand Région (Gerber et al., 2018), en dépit de l'augmentation récente des frontaliers qui circulent en bus et en train, c'est toujours l'usage de la voiture qui prédomine la pratique de la mobilité quotidienne transfrontalière. Il nous semble que ce sont surtout les usagers des transports en commun qui portent leur parole dans notre enquête (49,6 % dans l'enquête *vs.* 17,3 % dans le recensement).

L'ensemble des constats tirés à partir de l'échantillon de l'enquête en questionnaire et des comparaisons relatives à la distribution sociodémographique du recensement de la population de 2013 renforce les observations que nous avons faites au cours des entretiens : d'une part, ce sont les frontaliers rencontrant le plus de problèmes en termes de mobilité quotidienne transfrontalière qui participent à l'enquête, sachant que ce sont souvent des femmes avec des enfants qui dépendent des transports en commun (Vandersmissen, 2011). D'autre part, ce sont aussi les frontaliers les plus « aptes » à s'exprimer et désireux d'améliorer leur situation de mobilité quotidienne qui répondent à notre enquête - ce qui explique le profil socio-professionnel plutôt aisé de notre échantillon.

II. Échantillon de l'entretien semi-directif

Sur les 350 consentements à l'entretien reçus, 69 entretiens ont été réalisés conformément à la prise de rendez-vous souhaitée par ces candidats frontaliers. Est réalisée une description comparative des attributs sociodémographiques entre des

candidats de l'entretien et les frontaliers réellement interrogés. Cette analyse comparative permet de contraster dans un premier temps les différences entre ces deux sous-populations d'enquête (*cf. infra Tableau 6*).

Variable	Modalité	Entretien réalisé (N = 68) *	Candidat d'entretien (N = 350)
Sexe	*Homme*	39,7	46,6
	Femme	60,3	53,4
Âge	*<= 30*	13,2	16,9
	31 - 35	13,2	18,3
	36 - 45	41,2	38,6
	46 - 50	19,1	12,6
	51+	13,2	13,7
PCS	*Commerçant et artisan*	2,9	4,3
	Cadre supérieur et profession intellectuelle	38,2	31,7
	Profession intermédiaire	36,8	38,6
	Ouvrier	2,9	2,6
	Employé	19,1	22,9
Secteur d'activité	*Commerce*	1,5	4,9
	Industrie	2,9	3,1
	Construction	2,9	2,3
	Tertiaire	92,6	89,7
Mode de transport principal pour se rendre au travail	*En voiture*	38,2	49,1
	En train	51,5	43,7
	En bus	8,8	6,6
	En cyclomoteur/moto	0,0	0,3
	En vélo/marche à pied	1,5	0,3

***** Parmi les 69 frontaliers interrogés, une personne a participé directement à l'entretien sans répondre au questionnaire. Elle n'est donc pas enregistrée dans les statistiques du logiciel d'enquête.

Tableau 6. Profil sociodémographique des candidats frontaliers à l'entretien

Force est tout d'abord de constater une nouvelle fois un déséquilibre du genre : les frontalières interrogées sont surreprésentées et regroupent 41 individus (60,3 %), alors que seuls 27 hommes (39,1 %) ont participé à l'entretien. Étant donné que les participants sont recrutés suivant le même protocole de contact, il semble que les femmes

sont plus désireuses de participer à l'entretien que les hommes. D'autres caractéristiques de l'échantillon de l'entretien correspondent à celles de l'échantillon du questionnaire : la sur-représentativité des cadres et des professions intermédiaires, et la forte sous-représentativité des ouvriers. De même, les usagers des transports en commun sont plus nombreux à engager dans l'entretien au détriment des automobilistes.

Lorsque nous nous intéressons de près aux 69 frontaliers interrogés (*cf. Annexe 6. Liste des frontaliers interrogés dans l'entretien semi-directif*), nous trouvons que la plupart d'entre eux sont propriétaires de leur résidence actuelle (49 sur 69, soit 71,0 %), et 39 ménages (52,2 %) déclarent avoir leur(s) enfant(s) qui habite(nt) dans leur logement. 41 personnes (59,4 %) cohabitent avec leur conjoint, et 3 personnes vivent avec un membre de leur famille. Enfin, 13 personnes ont auparavant habité au Luxembourg, pour une période longue ou transitoire, et sont revenues en France pour devenir travailleurs frontaliers.

Le niveau d'éducation n'est pas renseigné dans le questionnaire, mais durant l'entretien semi-directif. En général, l'entretien touche une population très diplômée : 56 personnes (81,2 %) disposent d'un diplôme de l'enseignement supérieur, la moitié des interrogé(e)s est titulaire d'un diplôme Bac + 5 (36 sur 69, soit 52,2 %). Seules 4 personnes (5,8 %) ont un diplôme équivalent ou inférieur au baccalauréat. De plus, à l'exception d'une personne employée en intérim et d'une autre en contrat de durée déterminée (CDD), tous les frontaliers interrogés exercent un emploi en contrat de durée indéterminée (CDI).

Quant à la distribution géographique des lieux de résidence des participants à l'enquête, la plupart d'entre eux habitent sur le sillon lorrain qui relie les quelques agglomérations urbaines entre Luxembourg-Thionville-Metz. Ce corridor est effectivement l'axe principal des mouvements des frontaliers franco-luxembourgeois au quotidien (*cf. Annexe 8*). Le sillon lorrain contient la prolongation de l'autoroute A31 entre le Luxembourg et la France, mais consiste surtout le réseau ferroviaire principal

des trains navettes SNCF-CFL[23]. Enfin, les personnes interrogées sont davantage nées en France (60 individus, soit 87,0 % et 39 parmi eux sont nés en Lorraine), seuls 8 participant-e-s sont nées à l'étranger : une en Slovaquie, un en Grèce, une en Irlande, un au Luxembourg, une au Niger, une en Belgique, un en Côte-d'Ivoire et une au Maroc. Une personne interrogée est née en France mais descend d'un couple immigré algérien.

Encadré 3. Protection des données personnelles des personnes enquêtées

Tenant compte de l'intégrité scientifique, qui exige la protection de la vie privée, diverses mesures ont été mises en place pour renforcer la protection des données personnelles impliquées dans l'enquête et la recherche, d'autant plus que notre démarche suppose de reconstituer la trajectoire biographique, professionnelle et résidentielle d'une personne enquêtée.

Dans un premier temps ont été occultées les informations personnelles de nature à permettre l'identification des enquêté(e)s. Tout d'abord, chacune des personnes interrogées s'est vu attribuer un pseudonyme formé à partir de son année de naissance et à l'aide de la base de données de l'INSEE. La base « Classement des prénoms en France depuis 1900 » permet en effet de saisir une période d'années afin de connaître le classement des prénoms les plus utilisés par les Français. Nous sommes partis de 5 années antérieures et de 5 années ultérieures à l'année de naissance de l'enquêté(e) et avons choisi au hasard un prénom parmi les 30 prénoms les plus utilisés pendant la période de référence. Nous avons établi une nomenclature des enquêté(e)s afin de ne pas attribuer un pseudonyme identique au prénom réel et d'éviter également de donner un même pseudonyme à plusieurs personnes. Cela permet de repérer aisément les personnes au sein des analyses thématiques. Cependant, pour donner une visibilité à l'expérience vécue par certains individus d'origine étrangère ayant participé à l'enquête, un prénom typique du pays d'origine leur a été attribué, tel que Anissa pour une Algérienne et Aris pour un Grec.

Les données socio-professionnelles et sociogéographiques ont également été masquées, notamment le nom de l'entreprise où travaille l'individu. Par exemple, au lieu de mentionner directement le nom réel de la banque, nous avons indiqué que l'individu travaille dans « une banque ».

Par ailleurs, la protection des données personnelles a été assurée sur le plan matériel de l'enquête et de la recherche. Le questionnaire a été hébergé sur le serveur de

[23] CFL : Société nationale des chemins de fer luxembourgeois.

l'Université de Strasbourg, l'ordinateur de l'enquêteur a été crypté par un processus reconnu (Dans notre cas, le processus FileVaut de Mac OS X), le consentement à l'enregistrement de l'entretien a été systématiquement demandé, et l'utilisation à une fin scientifique a été préalablement indiquée aux participants à l'entretien.

En guise de conclusion de la section : d'un point de vue socio-professionnel, la composition des deux échantillons ne semble pas être représentative de l'ensemble des frontaliers, surtout en termes de caractéristiques socio-professionnelles, car nous avons constaté une prépondérance des cadres et des professions intermédiaires. Ce profil correspond au « stéréotype » des frontaliers français travaillant au Luxembourg : des travailleurs « cols blancs », très diplômés, et travaillant dans le secteur financier. D'ailleurs, comme mentionné dans le précédent sous-chapitre, il semble aussi que ce sont les usagers des transports en commun qui envisagent l'enquête comme un « porte-voix » pour exprimer leur mécontentement relativement à l'usage des transports collectifs.

Conclusion de la 2ème partie

Au début de cette partie de la thèse, nous avons posé notre problématique principale sur la dynamique socio-spatiale du développement de l'espace résidentiel des navetteurs métropolitains. D'une vision macrosociale, nous faisons l'hypothèses que la résidentialité des navetteurs métropolitains, ainsi que leur pratique de mobilité quotidienne entre la métropole et l'espace résidentiel hors de la métropole impose des effets socio-spatiaux sur ce dernier. En parallèle, nous considérons qu'est suggérée une structuration sociologique de l'espace résidentiel par les pratiques des mobilités résidentielles des navetteurs métropolitains. Ainsi, certains « parcelles » de territoire résidentiel deviendront plus ou moins attractives auprès des navetteurs métropolitains (H1-H4). D'une vision microsociale, nous considérons que les différentes manières de pratiquer les mobilités spatiales sont non seulement liées à la disposition socio-économique des navetteurs, mais également liés à leur disposition sociocognitive. Ainsi, des hypothèses sont émises qu'il existe des correspondances entre les représentations sociales des objets de mobilités et les pratiques mobilitaires des navetteurs métropolitains (H5-H7).

Pour répondre à notre problématique et pour tenter de confirmer nos hypothèses théoriques, nous avons choisi les travailleurs frontaliers comme notre population cible

qui réalisent leur navette transfrontalière entre la Lorraine et la métropole de Luxembourg. Ayant connu le contexte socio-historique du terrain d'étude de la région transfrontalière entre la Lorraine et le Luxembourg, nous avons ensuite conçu une méthodologie mixte des analyses de données quantitatives et qualitatives en vue de mieux saisir le phénomène de travail transfrontalier, ainsi que les représentations sociales des frontaliers vis-à-vis des objets de mobilité. Avec l'enquête réalisée, et les bases de données prêtes à être analysées, nous présenterons dès le prochain chapitre les travaux empiriques impliqués dans la présente recherche et les résultats obtenus.

3ÈME PARTIE – CONTRIBUTIONS EMPIRIQUES

Dès cette nouvelle partie, nous allons présenter les démarches empiriques réalisées dans notre recherche. En suivant l'ordre de présentation de la méthodologie, nous traitons dans un premier temps les bases de données intercensitaires existantes de la population française. Les analyses de données intercensitaires favorisent la compréhension de la dynamique socio-résidentielle en *LL* qui intègre progressivement dans les aires d'influence métropolitaine de Luxembourg. Ce sont ainsi les deux méthodes de catégorisation de l'espace résidentiel lorrain qui nous guident à conduire ces analyses de données macrosociales. Ensuite, nous nous concentrons sur les analyses microsociales afin d'explorer les correspondances cognito-pragmatiques, ainsi que celles entre les représentations sociales des frontaliers et leurs pratiques socio-spatiales. Vis-à-vis des trois objets de mobilité posés, en l'occurrence la navette, l'emploi transfrontalier et la résidence en Lorraine, nous interrogeons respectivement les

représentations sociales et les pratiques mobilitaire sur chacun de ces trois objets en question. À la fin de la partie, ces trois objets de mobilités sont intégrés ensemble dans l'optique d'explorer des représentations et des pratiques transmobilitaires.

Chapitre 7. Gentrification de l'espace résidentiel des frontaliers

Ce premier chapitre empirique se développera sur la base de la problématique à propos de la dynamique urbaine de l'espace résidentiel dans le contexte pré-métropolitain et métropolisant. Comme nous l'avons évoqué dans la partie de la problématique (*cf. supra* page 95), nous voulons étudier la manière dont la pratique en masse de la navette métropolitaine transforme le territoire résidentiel des navetteurs. Dans notre cas, une telle thématique s'illustre par la reconfiguration résidentielle occasionnée par la pratique de la navette transfrontalière entre la *LL* et le Luxembourg. À ce propos, nous avons émis trois hypothèses (*cf. supra H1-H3, page 95 ou l'index des hypothèses à page 552*) pour explorer une telle transformation au fil de temps, notamment à travers deux phases d'urbanisation distinctes sur notre terrain d'étude. La phase pré-métropolitaine du Luxembourg se réfère à la période où l'économie du Grand-Duché commence à s'orienter vers le secteur tertiaire, en particulier celui de la finance. Cette période couvre les années 1970-1990. La phase métropolisant, quant à elle,

englobe les années 1990 à nos jours[24] et se caractérise par une concentration économique et une qualification démographique importantes.

D'après nos premières hypothèses théoriques concernant les potentielles évolutions socio-spatiales au sein des espaces de résidence frontaliers en *LL*, nous voulons dans un premier temps démontrer que (H2) la métropolisation transfrontalière du Luxembourg n'affecte pas uniquement les frontaliers de classes aisées, et les ouvriers et employés frontaliers contribuent autant à la formation de la métropole luxembourgeoise que le font les travailleurs issus des couches moyenne. La métropolisation se caractérise néanmoins par un processus de concentration et de sélection socio-économiques. Ainsi, (H1) avec l'arrivée de frontaliers franco-luxembourgeois de plus en plus qualifiés, les communes de résidence devraient connaître une gentrification initiée par les frontaliers de classes aisées. C'est-à-dire qu'à la suite de cette gentrification, nous observerons que l'effectif proportionnel des cadres frontaliers et des professions intermédiaires augmentera au détriment de celui des ouvriers et des employés frontaliers. Enfin, une telle gentrification n'aura certainement pas lieu de façon homogène sur le territoire résidentiel. La différenciation de la gentrification serait selon nous à la fois spatiale et sociale. Nous considérons que les agglomérations urbaines secondaires (par rapport à la métropole de Luxembourg) situées sur le territoire de la *LL* offrent de bonnes opportunités de vivre en ville sans habiter la ville-mère de l'autre côté de la frontière. Ainsi, (H3a) ces agglomérations urbaines lorraines seraient plus gentrifiées que les milieux ruraux lorrains. Cependant, nous partons du principe que (H3b) le contexte socio-historique de l'espace résistera encore à la transformation métropolitaine. Dans ce cas-là, le niveau de gentrification varie en fonction des caractéristiques socio-résidentielles dans l'historique de l'espace.

[24] Jusqu'à l'année 2013 du recensement de population française selon les données disponibles.

En vue de confirmer ces hypothèses qui sont plus opératoires lorsqu'elles sont mises en lien avec la spécificité de la métropole transfrontalière luxembourgeoise et des frontaliers franco-luxembourgeois, nous mobiliserons les méthodes d'exploration quantitative d'un point de vue macrosocial. Tout d'abord, nous présenterons l'évolution générale du phénomène du travail transfrontalier sur notre terrain d'étude. Ensuite, afin de faciliter la compréhension de l'évolution socio-spatiale de la *LL*, nous catégoriserons les communes de résidence des frontaliers selon une perspective socio-spatiale qui focalise sur les mobilités résidentielles des frontaliers.

a. Navette transfrontalière généralisée

La Grande Région constitue aujourd'hui l'exemple par excellence de l'aire métropolitaine transfrontalière en Europe occidentale. C'est la raison pour laquelle beaucoup d'études portant sur la question de la gouvernance et de la mobilité transfrontalières prennent appui sur ce territoire. Cependant, ces recherches se concentrent davantage sur la population des frontaliers travaillant au Luxembourg indépendamment du pays de provenance, et c'est notamment la perspective « *centrale* » (du Luxembourg) adoptée dans les travaux de P. Gerber (voir par exemple Gerber et al., 2010, 2018; Gerber et Carpentier, 2013). À notre connaissance, peu d'études s'intéressent au point de vue du pays résidentiel lorsqu'il s'agit des mobilités quotidiennes transfrontalières, et encore peu d'étude se développe au sujet des mobilités résidentielles à l'intérieur du pays résidentiel des frontalier. Si le contexte historico-social rappelé plus haut (*cf. supra page 107*) permet de retracer le développement du travail transfrontalier à l'échelle de la Grande Région, il est désormais temps de s'intéresser à la division française du phénomène, et plus précisément en *LL*, pour analyser l'évolution sociodémographique des frontaliers franco-luxembourgeois et le développement socio-spatial de leur espace résidentiel.

Pour ce faire, nous nous appuyons essentiellement sur des données de recensement de population française. La période de référence se caractérise par une durée relativement longue, de 1968 à 2013, qui permet de saisir les répercussions de la métropolisation tout en reliant la phase pré-métropolitaine à celle de la métropolisation. L'échelle géographique d'étude est soit le département de la France, soit la commune française, selon l'exigence de précision requise pour les analyses.

I. Différentes destinations de travail pour les travailleurs résidant en *LL*

Nos premiers examens statistiques de l'évolution sociodémographique des frontaliers s'appuient sur la base de données harmonisée à l'échelle géographique du département[25]. Celle-ci regroupe tous les individus résidant en France entre 1968 et 2013, alors que nos statistiques reposent en premier lieu sur l'extrait d'une sous-population frontalière répondant à deux critères : des personnes qui ont un emploi et qui habitent en *LL*, peu importe le pays de destination de travail. Les analyses s'effectueront ensuite pour connaître les caractéristiques sociodémographiques des individus en fonction de leur lieu de travail. Ces analyses comparatives aideront à mieux saisir la place occupée par le travail transfrontalier ainsi que par les emplois locaux en *LL*.

En réalité, pour tous les habitants de *LL*, le Grand-Duché du Luxembourg ne constitue pas la seule destination de travail de l'autre côté de la frontière. D'autres pays voisins de la Lorraine, tels que la Belgique et l'Allemagne, concurrencent le Luxembourg. À eux trois, ces pays voisins rassemblent l'ensemble des frontaliers habitant sur le territoire de la *LL*. Le tri à plat selon le pays de travail contient toutes les personnes actives résidant en *LL*. Il permet d'appréhender le poids des frontaliers dans la structure générale du marché de l'emploi (*cf. infra Figure 5*). Force est de constater que la Belgique et l'Allemagne sont également deux pays pourvoyeurs d'emplois pour les habitants de la *LL*. Le Luxembourg n'était pas le pays le plus attractif durant la phase pré-métropolitaine (1968-1990). C'est l'Allemagne qui attire davantage de travailleurs frontaliers jusqu'à la veille de la métropolisation luxembourgeoise où 15 988 frontaliers travaillent en Allemagne. Leur principale destination de travail en Allemagne est plus précisément le *Saarland* (la Sarre) dont le développement économique se base sur

[25] Base de données mise en ligne et rendue publique, téléchargée en octobre 2016.

l'extraction houillère, la production d'énergie et la métallurgie. Par la suite, la reconversion du mode de production énergique dans la Sarre à partir des années 1990 entraîne une inflexion de l'effectif des frontaliers en Allemagne dès le début du nouveau millénaire (l'année 1999) (Buxeda, 2005).

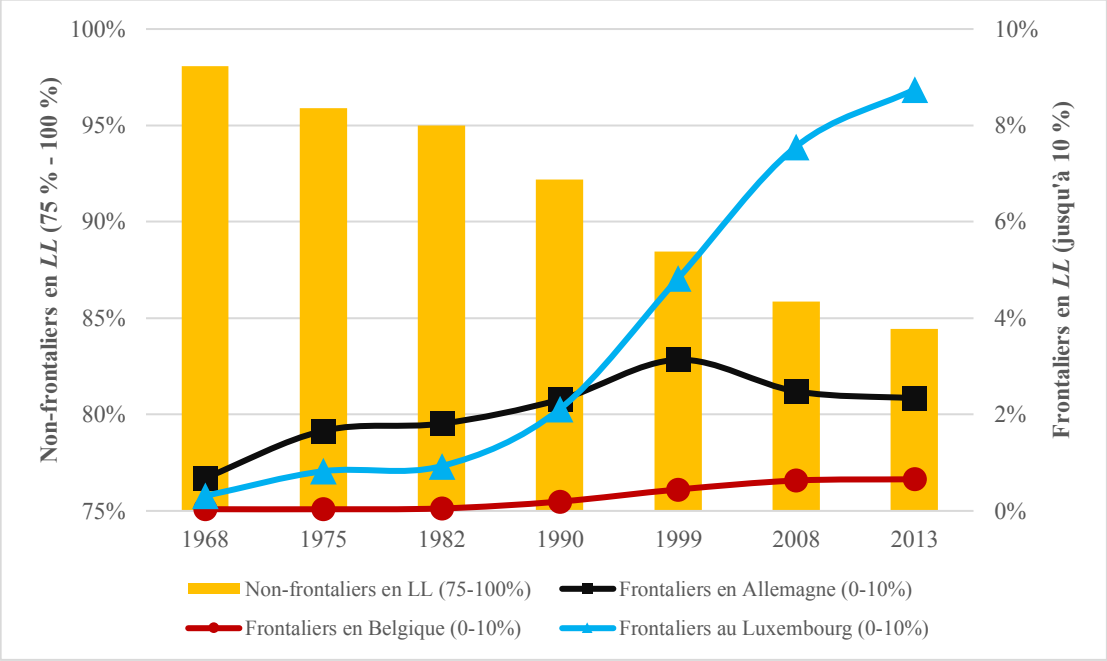


Figure 5. Évolution démographique des habitants en LL selon le pays de travail[26]

Le changement de scénario socio-économique dans la région frontalière allemande va de pair avec la métropolisation luxembourgeoise. En 1990, le groupe des frontaliers exerçant leur activité professionnelle au Luxembourg atteint 14 628 individus, égalisant presque celui des travailleurs frontaliers en Allemagne au même moment. Si nous nous référons au contexte socio-historique des années 1970-90 dans les régions transfrontalières entre l'Allemagne, la France et le Luxembourg, nous constatons que la Sarre (D) et la Lorraine (F) ont toutes les deux subi de la crise sidérurgique, tandis que

[26] Source : Recensement de population française 1968-2013 : fichier harmonisé à l'échelle géographique du département, INSEE (producteur) et ADISP-CMH (diffuseur) - Octobre 2016.

le Luxembourg a atténué les dommages économiques en diversifiant les domaines d'activité de l'État. Le développement contrasté au Luxembourg impose ainsi des répercussions sur le marché du travail en *LL* qui donnent lieu à l'essor de l'effectif des frontaliers franco-luxembourgeois durant des années 1980-90. L'augmentation des frontaliers franco-luxembourgeois à partir de 1982 s'inscrivent désormais dans une croissance quasi-exponentielle. En 1990, ils représentent seulement 2,1 % de la totalité des actifs habitant en *LL*, mais ils atteignent rapidement 4,8 % en 1999. L'effectif des frontaliers franco-luxembourgeois double, dépassant pour la première fois le nombre de frontaliers travaillant en Allemagne. Ensuite, le contingent des frontaliers au Luxembourg double presque encore une fois pour atteindre 7,6 % en 2008, ce qui représente 61 448 individus. En 2013, l'effectif des frontaliers allant travailler au Luxembourg atteint son apogée de la période d'étude, à la fois en nombre brut (70 013 personnes) et en proportion (8,7 %). Cependant, la croissance entre 2008 et 2013 est largement relativisée par l'avènement de la crise financière mondiale. Comme le domaine financier constitue un pilier de l'économie du Luxembourg, le marché de l'emploi du pays est touché de plein fouet.

Quant aux frontaliers se déplaçant vers la Belgique, la proportion de cette population reste assez marginale : elle n'excède pas 0,7 % en 2013, malgré une croissance proportionnelle chaque année. Avec la croissance démographique générale de la Lorraine, les frontaliers travaillant en Belgique regroupent 5255 individus à la fin de la période.

Ces premières analyses structurales de l'évolution démographique dévoilent une réalité dont nous devons tenir compte quand il est question de la navette transfrontalière. D'une part, les travailleurs qui font l'aller-retour entre la France et le Luxembourg méritent notamment toute notre attention. Indépendamment du fait que le phénomène du travail transfrontalier constitue un sujet d'importance sociétale de part et d'autre de la frontière franco-luxembourgeoise, et que ce sujet intéresse maints chercheurs issus de différentes disciplines, ce sont toujours les travailleurs « locaux », c'est-à-dire les

personnes qui habitent en *LL* et travaillent également en *LL*, qui représentent la plus grande partie des individus actifs. Même à la fin de la période de recensement, quand l'effectif des frontaliers franco-luxembourgeois atteint un pic, les travailleurs non-frontaliers représentent 84,5 % de la totalité de la population active. Le travail transfrontalier désigné par certains comme « phénomène de masse » ne concerne finalement que moins de 10 % de la force de travail présente sur le territoire résidentiel de la *LL*.

D'autre part, malgré le phénomène du travail transfrontalier au Luxembourg qui reste relatif par rapport aux travailleurs non-frontaliers en *LL*, nous constatons que la croissance des frontaliers au Luxembourg se fait au détriment des travailleurs natifs non-frontaliers en *LL* et des frontaliers en Allemagne. Certes, l'importance du phénomène ne saurait être saisie uniquement par les conséquences quantiles, mais également par le biais d'autres dimensions. Par exemple, le travail transfrontalier au Luxembourg a nécessairement des répercussions socio-économiques sur la *LL* : d'une part, la mobilité quotidienne exercée par les frontaliers franco-luxembourgeois crée des tensions sur les infrastructures de transport (Enaux et Gerber, 2014; Gerber et al., 2018; Schiebel, 2011). D'autre part, la métropolisation transfrontalière et les mobilités résidentielles des frontaliers font non seulement augmenter le prix du foncier et de l'immobilier des régions voisines (Diop, 2011a), mais restructurent également l'espace résidentiel des régions avoisinantes (Gerber et al., 2010, 2017; Lord et Gerber, 2013). Nous allons à présent nous intéresser aux analyses comparatistes entre les non-frontaliers en *LL* et les frontaliers franco-luxembourgeois.

II. Secteurs d'activité professionnelle des frontaliers et non-frontaliers

Bien que la configuration socio-économique ne soit pas la même de part et d'autre de la frontière franco-luxembourgeoise aujourd'hui, la Lorraine et le Grand-Duché du Luxembourg ont suivi à maints égards une trajectoire de développement économique similaire (Raggi, 2019). Comme nous l'avons constaté en évoquant le contexte socio-économique du terrain d'étude, la Lorraine et le Luxembourg se sont en effet unis pour bénéficier de la croissance industrielle, mais ils ont également subi ensemble la crise sidérurgique dans les années 1970-1980. Ce revers économique synchronique a déclenché le processus de désindustrialisation des deux côtés de la frontière. Les analyses comparatives menées sur ce processus ont souvent privilégié la vision nationale pour faire ressortir le contraste entre des évolutions ou des stratégies socio-économiques différenciées, peu d'études se sont penchées sur le rôle joué par les frontaliers franco-luxembourgeois durant ce processus.

Or, la distribution démographique en fonction du secteur d'activité professionnelle montre à la fois une synchronie et une différence sectorielle entre les travailleurs non-frontaliers et les frontaliers travaillant au Luxembourg (*cf. infra Figure 6*). L'évolution générale de la composition sectorielle des deux groupes de travailleurs confirme la tendance à la désindustrialisation et à la tertiarisation économique des deux pays. La part des emplois tertiaires augmente au détriment de celle des emplois industriels. La proportion des emplois dans le secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP) n'est pas aussi variable que celle des deux autres secteurs. Cette partie de travailleurs connaît une décroissance dans tous les deux groupes de travailleurs au fil du temps, sauf entre 1982 et 1990 que l'effectif des frontaliers du BTP passe de 9,7 % à 15,0 % (de 632 à 2200 individus). Cette croissance va de pair avec la construction des bâtiments des Institutions Européennes au Kirchberg, visant également à faire ce quartier le cœur du secteur bancaire depuis le début des années 1990.

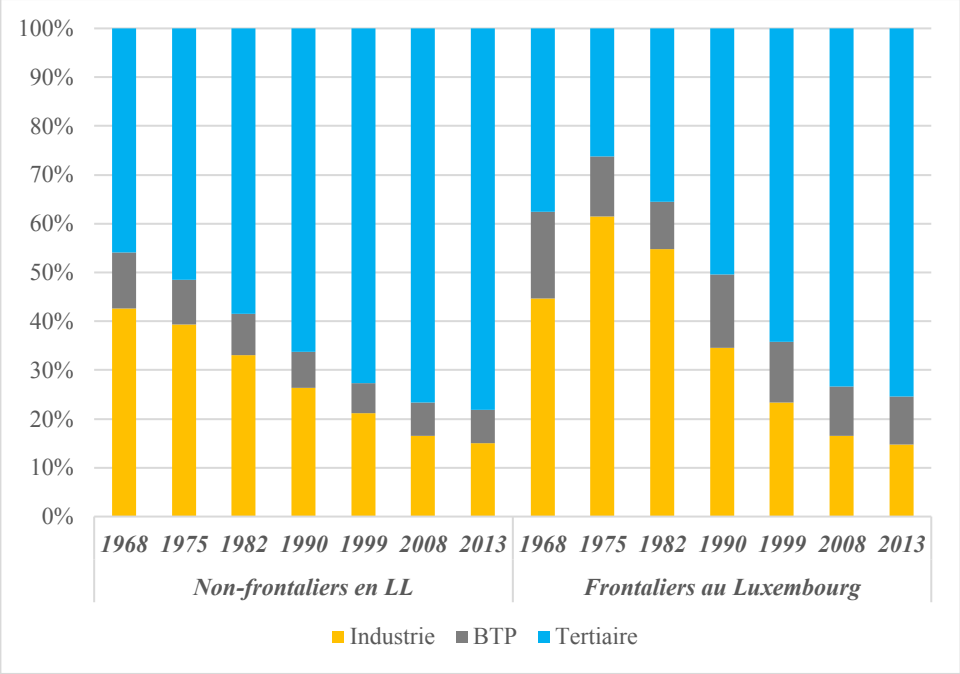


Figure 6. Évolution de la structure du secteur d'activité selon le lieu de travail[27]

Une différence de taille entre les deux groupes de travailleurs relativement à la transformation sectorielle est la vitesse et le degré de la tertiarisation. Nous avons constaté du contexte de l'économie luxembourgeoise que le Grand-Duché réagissait plus tôt au monolithisme économique fondé sur la sidérurgie, alors que les frontaliers franco-luxembourgeois semblent s'impliquer tardivement dans le processus de tertiarisation luxembourgeoise, car plus de la moitié des frontaliers (61,5 % en 1975 et 54,8 % en 1982) continue de travailler dans l'industrie luxembourgeoise. Les statistiques de l'IGSS confirment une telle persistance des frontaliers actifs dans le secteur de l'industrie – avec la mise en œuvre des politiques de transformation économique luxembourgeoise, la proportion de l'ensemble des emplois industriels au Luxembourg diminue juste à 24,4 % à la fin des années 1980 (Deprez, 1998), alors qu'en même temps une telle proportion

[27] Source : Recensement de population française 1968-2013 : fichier harmonisé à l'échelle géographique du département, INSEE (producteur) et ADISP-CMH (diffuseur) - Octobre 2016. Le secteur de l'agriculture est évacué de l'analyse, car il devient marginal avec le temps.

représentent encore de 34,6 % auprès des frontaliers. Cela signifie que le secteur d'activité des frontaliers franco-luxembourgeois s'inscrit dans un processus de tertiarisation plus lent que celui du Luxembourg en général.

La tendance à la désindustrialisation semble malgré tout forte que ce soit pour les frontaliers franco-luxembourgeois ou pour les non-frontaliers qui souffrent de la crise sidérurgique jusqu'à la veille de la métropolisation luxembourgeoise (c'est-à-dire entre 1975 et 1990). Durant cette période, la part des frontaliers travaillant dans le secteur industriel passe de 61,5 % à 34,6 %, alors qu'une telle diminution en proportion des postes industriels est uniquement justifiée par la croissance proportionnelle des frontaliers non-industriels, parce qu'en réalité, l'industrie luxembourgeoise absorbe de nouveau 1431 individus frontaliers entre 1975 et 1990. Au même moment, la proportion des travailleurs industriels non-frontaliers diminue de 33,0 % à 21,2 %. Presque 100 000 emplois industriels sont supprimés durant cette même période (passant de 257 770 postes industriels à 162 330), et la désindustrialisation a de très fortes répercussions sur le marché de l'emploi lorrain (Raggi, 2013). Par conséquent, pour les frontaliers franco-luxembourgeois, la tertiarisation n'a pas lieu en même temps que la radicale désindustrialisation comme celle qui se produit en *LL*, mais elle prend plutôt la forme de la croissance métropolitaine. En d'autres termes, au Luxembourg, c'est la croissance beaucoup plus forte du secteur tertiaire qui écrase la part de l'industrie, tandis que ce dernier est aussi en croissance en nombre brut. L'effectif des frontaliers industriels ne cesse de croître durant toute la période de référence : ils représentent 3 625 frontaliers en 1975, étant 5 065 personnes en 1990, atteignant 10 308 individus en 2013.

Ainsi, la tertiarisation ne s'oppose pas systématiquement à l'industrie, et la valorisation du secteur des services n'entraîne pas non plus une dévalorisation des emplois industriels, d'autant plus que ces derniers n'empêchent guère le processus de métropolisation. Comme le suggère P. Raggi (2019), les stratégies de reconversion économique différentes en Lorraine et au Luxembourg ont des répercussions assez distinctes. La Lorraine développe la tertiarisation par le biais de la désindustrialisation.

Elle supprime des emplois industriels pour ensuite favoriser une réindustrialisation visant à stimuler l'économie de la région. Le Luxembourg, quant à lui, s'appuie à la fois sur une diversification industrielle et sur la financiarisation, ce qui permet une mutation moins 'violente' au niveau socio-économique.

III. Évolution sociodémographique des frontaliers

La transformation sectorielle touche les travailleurs non-frontaliers et les frontaliers franco-luxembourgeois, elle reflète la mutation socio-économique dans la société lorraine et partiellement celle dans la société luxembourgeoise. Ensuite, un examen plus attentif de l'évolution de la PCS et du dernier diplôme déclaré permet de saisir l'évolution de la structure sociodémographique des deux forces de travail de part et d'autre de la frontière (*cf. Figure 7*).

Pour ce qui est de la qualification des salariés[28], nous observons un progrès général du niveau d'éducation de l'ensemble des travailleurs, quelle que soit la destination de travail. Le nombre de travailleurs les moins qualifiés, c'est-à-dire des personnes ne disposant d'aucun diplôme, diminue chaque année au profit des personnes ayant un diplôme du niveau du baccalauréat ou de l'enseignement supérieur. Cette qualification croissante répond aux besoins du marché du travail qui s'est tertiarisé et qui dépend davantage de l'économie de connaissance des deux côtés de la frontière. Nous constatons en effet que le processus de qualification est plus précoce pour les non-

[28] Les emplois agricoles et les travailleurs indépendants sont exclus des analyses, non pas parce que leur contribution économique est moins importante, mais parce que dans nos analyses comparatistes, ces travailleurs ne sont pas quantitativement représentatifs. Leur proportion diminue en effet au fil du temps, et ils sont surtout peu présents dans le contingent des frontaliers.

frontaliers que pour les frontaliers travaillant au Luxembourg. En 1990, c'est-à-dire au début de la métropolisation luxembourgeoise, cette différence se remarque notamment au niveau de la proportion des diplômes de l'enseignement supérieur et du nombre de CAP et de BEP. Seuls 8,1 % des frontaliers disposent d'un diplôme de l'enseignement supérieur, alors que ce pourcentage est de 14,6 % pour les non-frontaliers en *LL*. Au même moment, les frontaliers disposent davantage d'un CAP ou d'un BEP (45,4 %) que les non-frontaliers (34,0 %). Cependant, avec le développement de la métropole luxembourgeoise, la qualification se déroule plus vite au Luxembourg qu'en *LL*. Près d'une décennie plus tard, en 1999, les titulaires d'un diplôme supérieur au bac représentent 23,1 % des frontaliers, surpassant leurs homologues non-frontaliers, dont la proportion est de 21,9 %. À la fin de la période de référence, ce même écart se creuse et atteint 9,0 %.

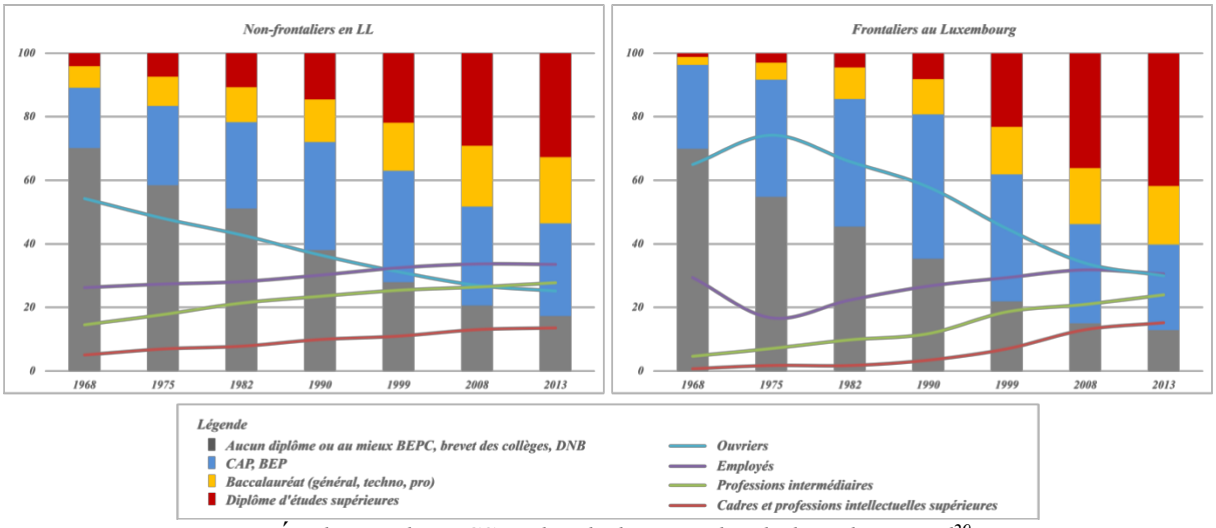


Figure 7. Évolution des PCS et des diplômes selon le lieu de travail[29]

[29] Source : Recensement de population française 1968-2013 : fichier harmonisé à l'échelle géographique du département, INSEE (producteur) et ADISP-CMH (Diffuseur) - Octobre 2016.

Si le travail transfrontalier fait aujourd'hui partie du débat public et politique en Europe de l'Ouest, c'est notamment en raison de la qualification élevée des travailleurs frontaliers. Désignée comme la « *fuite des cerveaux* », l'intégration sur le marché de l'emploi européen des personnes hautement qualifiées venant d'autres pays crée une sélection remarquable de la force de travail mobile (migrants ou frontaliers) (Huber, 2014). Nos analyses empiriques confirment ce témoignage obtenu auprès des frontaliers travaillant au Luxembourg, alors qu'il est difficile dans notre cas d'établir qu'une telle sélection des travailleurs qualifiés est à l'origine du travail transfrontalier ou du processus de métropolisation, car la concentration et la sélection se situent au cœur même du concept de métropolisation (Da Cunha et Both, 2004; Veltz, 1996), qu'il s'agisse ou non d'une métropole transfrontalière.

Au niveau de la distribution des catégories sociales, la tendance générale va dans le sens d'une diminution des ouvriers au profit de toutes les autres PCS, au Luxembourg comme en *LL*. La décroissance de l'effectif des ouvriers s'accompagne d'une mutation de la structure de qualification : il y a de plus en plus de diplômes de l'enseignement supérieur et de moins en moins de diplômes de niveau inférieur au baccalauréat. D'une part, cette tendance confirme la tertiarisation du marché de l'emploi en *LL* comme au Luxembourg, et d'autre part celle-ci correspond également à la démarcation temporelle de la métropolisation luxembourgeoise consécutive à la hausse des cadres frontaliers qui se produit dès 1990. Conformément aux transformations de l'économie métropolitaine, les postes favorisés comme ceux de gestionnaire du personnel ou de dirigeant sont davantage créés sur le marché du travail luxembourgeois, si bien que l'effectif des cadres supérieurs se multiple dès 1990. Par exemple, au début de la métropolisation, c'est-à-dire entre 1990 et 1999, l'effectif des cadres a proportionnellement doublé : il passe de 3,5 % à 7,0 %, et son nombre brut a quasiment quintuplé, passant de 504 à 2469 individus. En 2013, fin de notre période d'étude, les cadres occupent une place de 15,3 % chez les frontaliers franco-luxembourgeois, atteignant le pic de l'évolution.

Cependant, la structure des PCS pour les deux groupes de travailleurs ne présente pas autant de différences que celles constatées en matière de leur niveau d'éducation. Prenons encore l'exemple de 2013 : cette année-là, 15,3 % des frontaliers travaillent comme cadres, et 13,5 % des actifs non-frontaliers sont également cadres. Si l'on remonte à 1982, à la veille de la métropolisation luxembourgeoise, seuls 1,8 % des frontaliers sont cadres, tandis que ce taux était de 7,8 % en *LL*, soit presque quatre fois plus important. Finalement, à l'issue de la métropolisation luxembourgeoise, nous observons un écart de la qualification en hausse et un écart mineur pour ce qui est des PCS - près de 10 % des frontaliers sont titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur, mais seuls 1,8 % d'entre eux travaillent comme cadres, ce qui crée une incohérence sur les deux marchés du travail. Ce phénomène est directement lié à des conduites discriminatoires entre les personnes résidant au Luxembourg et les frontaliers. Cette discrimination a déjà été dévoilée en ce qui concerne la rémunération (Brosius et al., 2014), mais s'étend-elle également à la PCS, ou bien est-ce le marché de l'emploi luxembourgeois qui présente une telle attractivité que les salaires y sont plus avantageux qu'en Lorraine (J.-P. François et Moreau, 2010; Moreau, 2009) ? À moins que ce soit le marché prospère au Luxembourg qui permette de régulariser les travailleurs *'en excès'* du marché lorrain déprimé (Belkacem et Pigeron-Piroth, 2012b) ? Bien que les données censitaires ne permettent pas de répondre à ces questions, cet aspect sera exploré plus loin, lorsque nous aborderons la question de l'emploi transfrontalier dans l'entretien semi-directif.

D'ailleurs, pour ce qui est de la distribution des PCS, c'est l'évolution de la proportion des ouvriers qui est la plus commentée. La Lorraine est pendant longtemps renommée comme une '*zone industrielle*', dont la part des ouvriers en *LL* connaît son apogée en 1968, à la fois en nombre brut et en proportion. Ensuite, la Lorraine traverse la crise économique et sociale importante. À l'issue des licenciements consécutifs à la restructuration industrielle qui a lieu entre les années 1970 et 1990, l'effectif des ouvriers chute en nombre et en pourcentage. Une telle tendance se poursuit aujourd'hui encore avec le développement de la tertiarisation économique.

Si nous avons constaté cette même transformation socio-économique sur le marché de l'emploi du Grand-Duché, nous devons tout de même souligner la place importante occupée par les frontaliers-ouvriers, et ce notamment dans le contexte métropolisant. Les frontaliers-ouvriers constituent en effet le groupe de travailleurs le plus important en nombre jusqu'en 2008. Mais ce que nous avons pu constater pour la transformation sectorielle vaut aussi pour la croissance des frontaliers-ouvriers, qui se trouve masquée par la croissance métropolitaine générale. Toutes les PCS des frontaliers ne s'arrêtent pas de croître. En 1975, l'effectif en nombre brut des frontaliers-ouvriers triple, passant de 1368 à 4345 personnes. À part en 1982, année où cet effectif connaît une décroissance peu significative de 47 personnes, le nombre de frontaliers-ouvriers continue de croître jusqu'à la fin de la période d'étude. Entre 1990 et 1999, l'effectif de cette cohorte de frontaliers triple quasiment, passant de 3 888 à 10 335. Il double presque en 2008, atteignant 19 628 individus.

Jusqu'à présent, l'notre hypothèse H2 est donc confirmée. Cette hypothèse s'appuie sur la participation de toute la société à la métropolisation dont les classes sociales modestes, en l'occurrence les ouvriers industriels et les employés, ne sont pas exclues. La plupart des analyses contemporaines du processus de métropolisation tendent à privilégier l'observation de la concentration économique, reléguant au second plan celle de la concentration démographique (Leroy, 2000). Lorsque ce dernier type d'analyse est réalisé, l'intérêt se porte davantage sur la mobilité des personnes qui apportent une réelle *plus-value* à la cumulation de richesses et de pouvoirs. Cependant, la participation des ouvriers et employés en masse et continue, telle que démontrée dans notre étude, contredit une telle affirmation sur les travailleurs portant des valeurs ajoutées : la métropolisation ne se limite pas aux classes de « *management* » et à leurs sièges sociaux, car les classes populaires y participent et contribuent largement.

Certes, ces résultats d'analyses ne bouleversent pas le concept de la métropolisation : le processus sélectif des capitaux (économiques et humains) se situe toujours au cœur de la formation de la métropole. La participation des classes populaires

à la métropolisation par leur navette transfrontalière est présentée ici pour compléter le processus de métropolisation qui n'accentue souvent que la participation des cadres et des professions intellectuelles, dans la mesure où les analyses sociales pourraient permettre de dévoiler d'éventuelles distinctions socio-spatiales ainsi qu'une ségrégation socio-résidentielle sur le territoire de la *LL*. Nous pouvons ainsi nous demander si le coexistence des classes favorisées et des classes modestes entraîne une certaine forme de domination socio-spatiale, puisque la métropolisation est souvent directement liée à la gentrification (Van Criekingen, 2008, 2013). Dans la section suivante, nous nous appuierons sur les analyses du lien entre la métropolisation et la gentrification pour y répondre.

b. Gentrification de l'espace résidentiel des frontaliers

Les analyses de la dernière section tentent de dépasser l'opposition conceptuelle entre la métropolisation et les travailleurs moins qualifiés. Le processus de qualification n'est en effet pas un processus d'expulsion de la force de travail moins qualifiée alors que tous les deux coexistent. En dépit de la forte tertiarisation et de la financiarisation de l'économie luxembourgeoise, nous avons constaté la croissance démographique des ouvriers et des employés frontaliers. Ainsi, le progrès économique de la société ne laisse pas de côté les classes sociales modestes : la recomposition socio-spatiale et socio-économique concerne l'ensemble de la société, car les dispositifs sociaux et les analyses sociologiques n'échappent pas à la forme plus récente d'organisation urbaine, en l'occurrence la métropolisation.

Si les précédentes analyses permettent de revaloriser les classes moins favorisées tout en mettant en évidence leur contribution à la formation du pôle d'emploi métropolitain, plusieurs questions se posent néanmoins : la métropolisation implique-t-elle tous les groupes sociaux de manière homogène ? Comment s'organise l'espace résidentiel qui se trouve sous l'influence métropolitaine mais au-dehors de la métropole ? Allons-nous assister à une *disparité sociale* dans l'espace résidentiel relativement aux mobilités résidentielles ? Dans cette section, afin répondre à ces questions, nous nous appuyons sur la méthode de catégorisation socio-spatiale définie dans la méthodologie d'analyse de données quantitatives (*cf. supra page 123*). En concrétisant ces catégories socio-spatiales pour mieux adaptent aux spécificités de l'espace résidentiel en *LL*, nous allons réaliser des analyses sur les caractéristiques sociodémographiques des habitants-frontaliers respectivement dans ces catégories.

I. Catégories socio-spatiales en chiffre et sur la carte

La construction des catégories socio-spatiales de l'espace résidentiel repose sur l'état actuel de connaissances dans les recherches en sociologie de l'espace et en géographie urbaine. Nous avons présupposé qu'il existe *a priori* des prises de positions différenciées entre les navetteurs de classes sociales variées : les navetteurs métropolitains de classes aisées occupent davantage le territoire résidentiel en proximité du lieu de travail et les agglomérations urbaines secondaires hors de la métropole, tandis que les navetteurs de classes modestes sont relégués dans les communes rurales éloignées. Sur ce principe, nous avons distingué trois types de catégorie socio-spatiale : les *Communes d'accueil constant* (qui réceptionne constamment les travailleurs frontaliers au début du développement métropolitain), les agglomérations urbaines lorraines qui sont impliquées par le travail transfrontalier (ici Metz, Thionville et Longwy), et les *Communes d'accueil courant* (qui sont tardivement résidées par les frontaliers et dont la présence des habitants frontaliers est « par à-coup »). Avec les bases de données intercensitaire entre 1968 et 2013, ces catégories socio-spatiales sont concrétisées.

Concernant les *Commune d'accueil constant*, nous les avons identifiés dans les démarches opératoires par la présence consécutive d'habitants frontaliers dans une commune donnée et dans chaque année de recensement à notre disposition. Cependant, il se peut que l'on constate l'absence de frontaliers en 1982, en raison du changement de pondération au vingtième des données censitaires de cette année (normalement, elle est d'un quart ou d'un cinquième pour les autres années). Un tel changement de pondération entraîne effectivement une diminution importante du nombre de communes de résidence frontalière. Par conséquent, cette année n'est pas prise en compte par la méthode de catégorisation. Autrement dit, pour éviter un biais méthodologique causé par l'absence de données, si une commune est habitée par les frontaliers toutes les autres années que

1982, elle est considérée comme offrant un *accueil constant*. *In fine*, on décompte 42 communes dans cette catégorie (*cf. infra Tableau 7*).

Ensuite, les trois agglomérations urbaines lorraine sont construites à partir de la définition administrative de la géographie française en 2016 (*cf. supra page 125*). L'agglomération urbaine de Thionville contient 13 communes, celle de Metz se consiste de 44 communes, et enfin celle de Longwy comprend 21 communes. À la dernière place, nous repérons les *Commune d'accueil courant* par la présence des habitants frontaliers inconstante dans les bases de données intercensitaires (1982 inclus). Ainsi, le nombre de communes dans cette catégorie varie selon l'année de recensement.

Catégories socio-spatiales		1968	1975	1982	1990	1999	2008	2013
Communes d'accueil constant					42			
Agglomérations urbaines	***Thionville***				13			
	Metz				44			
	Longwy				21			
Communes d'accueil courant		33	68	34	188	138	530	522
Communes non-frontalières		1671	1636	1670	1516	1566	1174	1182
Total					1824			

** Limite administrative harmonisée en géographie française de 2016*

Tableau 7. Nombre de communes selon la catégorie socio-spatiale

En général, les catégories dont le nombre de composants est fixe (*i.e.* les *Communes d'accueil courant* et les trois agglomérations urbaines) ne regroupent que 120 communes (6,6 %) en *LL*. Le nombre variable des *Communes d'accueil courant* constitue un indicateur pertinent pour illustrer l'évolution des mobilités résidentielles des frontaliers travaillant au Luxembourg : la quantité des *Communes d'accueil courant* est multiplié par plus de dix fois durant la période d'étude, passant de 33 communes en 1968 (1,8 %), à 188 communes en 1990 (10,3 %) au début de la métropolisation luxembourgeoise, et ce nombre se stabilise à environ 530 communes vers la fin de la période (29,1 % en 2008), ce qui représente presque un tiers du territoire de la *LL*. En

fin de compte, plus que 35 % du territoire de la *LL* est concerné par la navette transfrontalière (en 2008 et en 2013).

La construction des catégories socio-spatiales suggère une présupposition à propos de la distribution géographique des catégories socio-spatiales : sauf les agglomérations urbaines lorraines dont la localisation géographique est déterminée, nous avons supposé que la catégorie de *Communes d'accueil constant* devrait *a priori* regrouper les communes les plus proches de la frontière, mais également celles bien connectées par les réseaux de transport (notamment sur le sillon lorrain). En revanche, la catégorie des *Communes d'accueil courant* rassemble les communes relativement éloignées du lieu de travail métropolitain au Luxembourg ou celles peu intégrées dans les réseaux de transport. Nous avons cartographié la distribution géographique de ces catégories de communes. Cela permet de mieux saisir leur place sur le plan spatial (*cf. infra Figure 8*).

Comme nous l'avons supposé, les *Communes d'accueil constant* sont les plus proches de la frontière franco-luxembourgeoise. Situées au nord de l'agglomération thionvilloise, elles sont également bien connectées par le biais des réseaux de voie ferrée SNCF et par l'autoroute A31 (*F*) - A3 (*L*). Au contraire, la catégorie des *Communes d'accueil courant* se compose effectivement des communes géographiquement éloignées de la frontière franco-luxembourgeoise, ce qui contraste avec la catégorie des *Communes d'accueil constant*. La comparaison de la localisation des *Communes d'accueil constant* et *courant* offre un bon exemple de la validité dominante du modèle résidentiel de proximité pour se rendre quotidiennement au travail, ce type de stratégie résidentielle permettant de minimiser la distance de la navette transfrontalière.

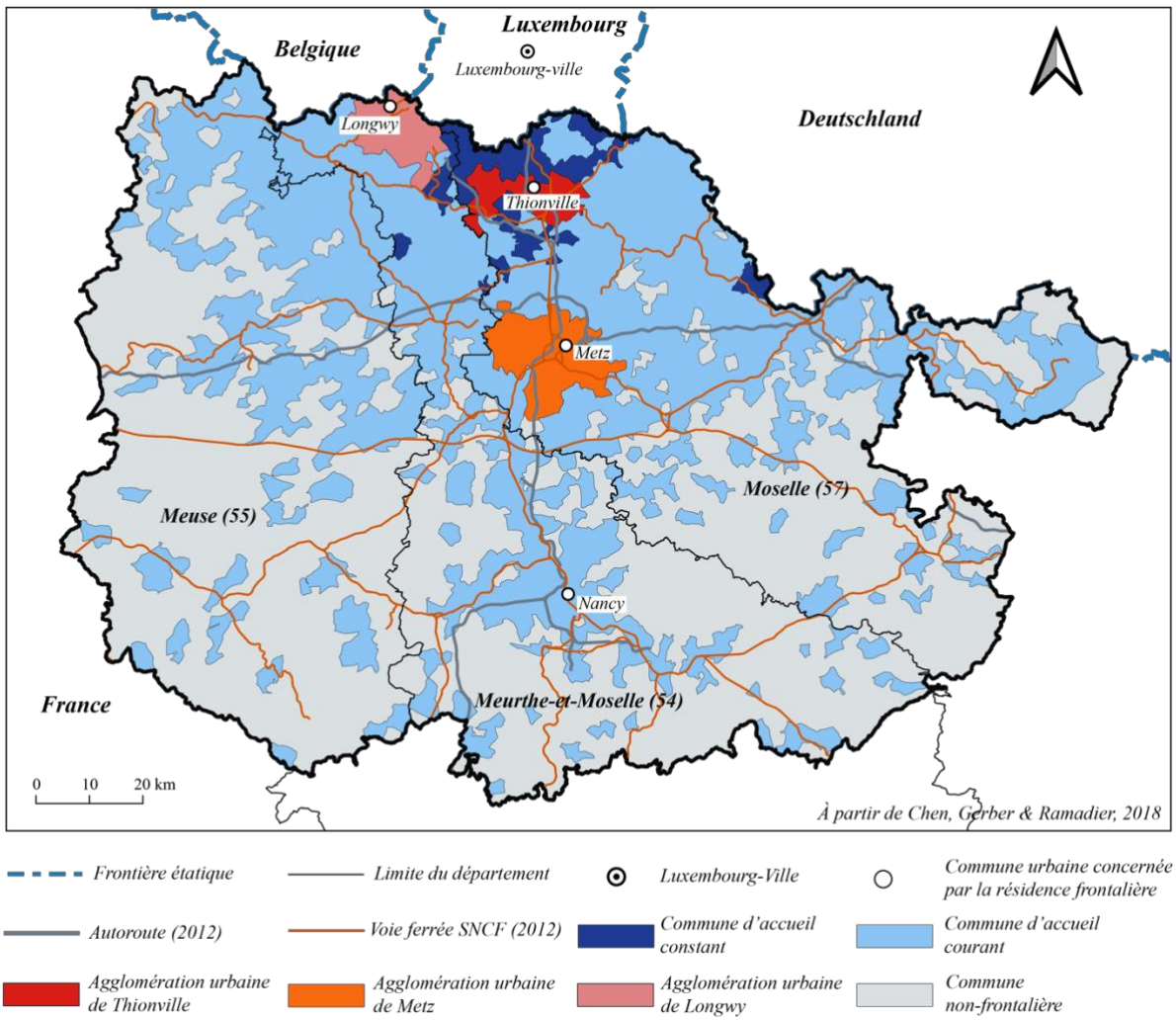


Figure 8. Catégories socio-spatiales des communes de résidence frontalière en LL

En plus, nous constatons au nord-est de l'agglomération de Thionville certaines communes d'exceptions – ces communes appartenant à la catégorie d'accueil courant se situent toutefois à la proximité de la frontière. Cette parcelle de *communes d'accueil courant* inclut des communes rurales mosellanes comme Basse-Rentgen, Hagen et Rodemack. Ainsi, nous pouvons conclure que la proximité vers le lieu de travail (le Luxembourg) constitue un facteur important dans le choix de localisation résidentielle, le choix de localisation géographique de la résidence est directement lié à la mobilité quotidienne transfrontalière des navetteurs. Nous allons ensuite réaliser des analyses sociodémographiques de chaque catégorie socio-spatiale afin de relever la dimension sociale de la catégorisation.

D'ailleurs, nous avons constaté deux distributions géographiques différentes concernant les communes de résidence frontalière dans leur ensemble. D'une part, la fraction autour de Thionville représente une concentration intensive des communes de résidence frontalière. Comme expliqué plus haut, le modèle résidentiel sous-jacent est donc la proximité spatiale du lieu de travail. D'autre part, au sud de l'agglomération urbaine de Metz, les communes de résidence frontalière sont éparpillées sur le territoire résidentiel de *LL*. La distribution géographique de ces communes s'aligne sur le développement des réseaux de transport, notamment les communes au sud-ouest de la Meuse (55), celles aux alentours de Nancy et au sud-est de la Moselle (57). Une telle corrélation entre la mobilité résidentielle et la navette domicile-travail est en revanche masquée par la forte concentration géographique au nord de la *LL*. Des analyses sur des caractéristiques sociodémographiques des habitants-frontaliers selon la catégorie socio-spatiale nous aideront à mieux appréhender l'aspect social de la distribution géographique de ces catégories.

II. Gentrification intercommunale de l'espace résidentiel des frontaliers

Outre la composition géographique des catégories socio-spatiales, l'évolution démographique des frontaliers dans chaque catégorie de communes nous permettra de mieux saisir l'amplification du phénomène de la navette domicile-travail transfrontalière, ainsi que les mobilités résidentielles qui y sont liées (*cf. infra* Tableau 8). La tendance générale de l'évolution démographique des frontaliers dans chaque catégorie socio-spatiale illustre bien la croissance métropolitaine sauf dans les *Communes d'accueil constant*. Une telle croissance générique confirme l'extension de la pratique de la navette transfrontalière telle que démontrée dans nos analyses antérieures, tout en reflétant également la complexification des stratégies résidentielles des frontaliers. En même temps que la croissance de la population frontalière en nombre brut chaque année, les

communes de résidence des frontaliers commencent en effet à se disperser sur l'ensemble du territoire de la *LL*. Le choix de la localisation résidentielle obéissait auparavant à la logique de la proximité géographique, qui se manifestait notamment par la forte concentration de résidences dans des *Communes d'accueil constant* près de la frontière. Cette logique de distribution commence à se diversifier dès 1990 avec le processus de métropolisation. À la fin de la période étudiée, les *Communes d'accueil constant*, qui regroupaient plus de la moitié des frontaliers jusqu'à la veille de la métropolisation en 1982, ne rassemblent pas plus de 30 % des frontaliers aujourd'hui. Cependant, une telle différenciation ne saurait simplement être interprétée comme une « saturation démographique », notamment parce que l'effectif des frontaliers connaît une croissance soutenue malgré la chute de proportion. Par exemple, au début de la métropolisation en 1990, l'effectif des frontaliers résidant dans les *Communes d'accueil constant* était de 6 596 individus (45,1 %), alors que ce chiffre augmente jusqu'à 20 942 individus en 2013, ce qui ne représente toutefois que 29,9 % de l'ensemble des frontaliers. Par conséquent, la dispersion géographique de la population frontalière est due à l'agrandissement de la puissance métropolitaine du Luxembourg.

Catégorie socio-spatiale		1968 (N = 2112)	1975 (N = 5890)	1982 (N = 6140)	1990 (N = 14628)	1999 (N = 35720)	2008 (N = 61442)	2013 (N = 70005) *
Communes d'accueil constant		74,4	63,7	59,9	45,1	34,7	31,0	29,9
Agglomérations urbaines	***Thionville***	5,7	6,0	8,1	14,1	18,4	16,8	16,4
	Metz	2,1	2,9	2,0	2,7	6,2	7,2	7,5
	Longwy	9,7	16,8	15,3	22,0	16,8	13,8	13,8
Communes d'accueil courant		8,1	10,6	14,7	16,1	24,0	31,1	32,4
Total		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

** Effectif des frontaliers en 2013 est différencié selon l'échelle géographique du recensement, celui à l'échelle du département est de 70013.*

Source : Extrait de recensement de la population 1968-2013 à l'échelle géographique de commune. INSEE (producteur), ADISP-CMH (diffuseur), octobre 2016.

Tableau 8. Évolution démographique selon la catégorie socio-spatiale

La décentralisation résidentielle par le départ des *Communes d'accueil constant* ne signifie toutefois pas l'homogénéité démographique dans d'autres catégories socio-spatiales. L'augmentation proportionnelle des frontaliers dans d'autres catégories de communes se déploie dans deux sens qui semblent opposer la croissance (péri-)urbaine et rurale. En 1968, les *Communes d'accueil courant*, consistant essentiellement en des communes rurales éloignées du Luxembourg, rassemblaient 8,1 % de la population frontalière totale, alors que les trois agglomérations urbaines accueillaient 17,4 % de frontaliers. Cependant, le nombre de « frontaliers ruraux » augmente au détriment de la proportion des « frontaliers citadins » à partir de 1999. Avant 2008, la proportion des frontaliers résidant dans les trois centres urbains lorrains continue certes d'augmenter, atteignant un pic de 41,3 % en 1999, mais ce chiffre décroît ensuite jusqu'à 37,8 % en 2008. Toutefois, la part des frontaliers dans les *Communes d'accueil courant* ne cesse d'augmenter et s'élève à 32,4 % à la fin de notre période d'étude. Ces communes accueillent avec les centres urbains le reste des frontaliers résidant hors des *Communes d'accueil constant*.

Parmi les trois agglomérations urbaines, celle de Metz n'héberge finalement que 7,5 % des habitants frontaliers en 2013, mais elle connaît une croissance des habitants-frontaliers plus soutenue de 2,1 % en 1968, qui quadruple presque. Thionville constitue le centre urbain qui absorbe aujourd'hui le plus de travailleurs frontaliers (16,4 %). Cependant, ce scénario démographique n'est valable que depuis 1999, car Longwy était auparavant la commune urbaine « préférée » par des habitants frontaliers. Entre 1968 et 1990, l'agglomération longovicienne continue de gagner des frontaliers franco-luxembourgeois, dont la proportion passe de 9,7 % à 22,0 %. Une telle croissance s'explique très probablement par le développement de l'industrie au sud du Luxembourg, notamment des usines d'ArcelorMittal à Rodange et Differdange, mais également par la création du Pôle Européen de Développement (PED) entre Mont-Saint-Martin (*F*), Aubange (*B*) et Pétange (*L*) dans les années 1980 pour atténuer le taux de chômage en hausse à la suite de la désindustrialisation de la région. Ensuite, avec la tertiarisation de l'économie luxembourgeoise et la qualification de la force de travail au début du XX^{e}

siècle, les frontaliers résidant à Longwy commencent à diminuer en proportion, tout en augmentant en nombre brut. Il est intéressant d'observer l'évolution démographique de Longwy, qui suit le cours de plusieurs événements socio-historiques sur le marché du travail transfrontalier. Cela signifie que Longwy est probablement la ville la plus résidée par les frontaliers de l'ancienne industrie sidérurgique. Des analyses concernant la PCS et le secteur de travail, mais également la qualification des frontaliers, permettront de vérifier ces présuppositions.

Au niveau de la distribution des secteurs d'activité professionnelle, nous constatons que l'évolution sectorielle des frontaliers correspond bien à la tertiarisation du marché de l'emploi. Les emplois tertiaires (confondus avec le commerce dans une nomenclature harmonisée) occupent une place de plus en plus importante dans toutes les catégories socio-spatiales, et ce changement se fait principalement au détriment des emplois industriels (*cf. infra Figure 9*).

Notre déduction hypothétique relative à l'agglomération de Longwy semble pertinente, car les frontaliers industriels résident majoritairement à Longwy au début de la période de référence. L'agglomération urbaine longovicienne constitue la catégorie socio-spatiale la plus concernée par l'industrie luxembourgeoise au niveau du recrutement transfrontalier C'est précisément au moment de la métropolisation luxembourgeoise, dans les années 1990, que le secteur tertiaire commence à dépasser celui de l'industrie et que le nombre de frontaliers industriels diminue en même temps que celui des frontaliers à Longwy par rapport à la totalité des frontaliers. Compte tenu du fait que Longwy connaît également une croissance démographique des frontaliers travaillant dans le domaine tertiaire - bien que plus limitée que dans les deux autres centres urbains - et que cette mutation se fait au détriment des frontaliers industriels, l'analyse de ce contexte industriel permettra de mieux comprendre la dynamique différenciée entre les catégories socio-spatiales. Cet aspect sera développé plus loin.

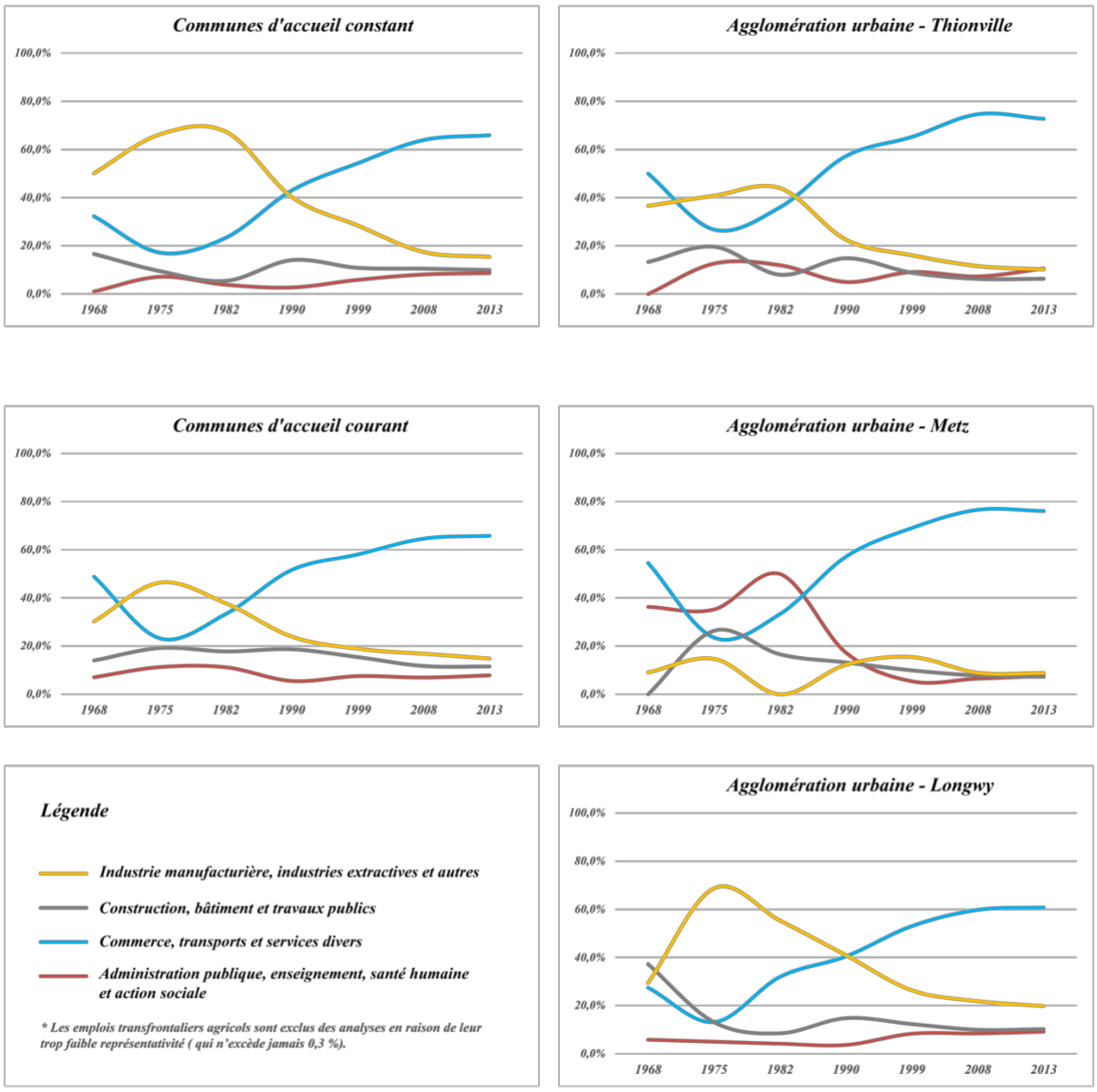


Figure 9. Évolution des secteurs d'activité selon la catégorie socio-spatiale

Il est d'ailleurs également intéressant d'observer l'affinité du pattern d'évolution entre les *Communes d'accueil constant* et l'agglomération urbaine de Longwy. Le même modèle d'évolution démographique des frontaliers manifeste dans toutes ces deux catégories socio-spatiales, tandis que l'effectif des frontaliers industriels diminue plus tard et moins rapidement dans les *Communes d'accueil constant* que celui à Longwy. Le contingent des frontaliers travaillant dans le secteur industriel dans ces deux catégories était en hausse avant la métropolisation luxembourgeoise. Il a commencé à diminuer durant la crise sidérurgique, jusqu'à être dépassé par l'effectif des frontaliers du secteur

tertiaire en 1990. Étant donné que les *Communes d'accueil constant* et Longwy constituent deux catégories socio-spatiales situées à la frontière étatique, les frontaliers industriels semblent être les plus proches de leur travail jusqu'au début de la métropolisation transfrontalière, alors qu'ils doivent ensuite céder leur place aux frontaliers du secteur tertiaire impliqués dans le phénomène de la métropolisation. En théorie, la tertiarisation de l'économie n'exclut cependant pas les anciens ouvriers ou les employés de l'industrie, car un ouvrier ou un employé industriel peut tout à fait se reconvertir en une personne active dans le secteur des services. Mais comme l'économie phare du Luxembourg est la finance et que ce secteur demande une qualification élevée, il est peu probable qu'un ancien ouvrier sidérurgique se réoriente pour devenir conseiller financier.

Comparé avec d'autres catégories de communes, le contexte industriel des *Communes d'accueil constant* et de Longwy entrave le processus de tertiarisation et le rend plus tardif, puisque les emplois de service dépassent ceux de l'industrie dès 1982 dans les autres catégories socio-spatiales (sauf à Metz). Ensuite, à Thionville, à Metz et dans les *Communes d'accueil courant*, les emplois du secteur tertiaire atteignent en effet leur apogée à presque 80 % en 2008, alors que cette proportion dépasse tout juste 60 % à Longwy et dans les *Communes d'accueil constant*.

L'agglomération urbaine de Metz se distingue des autres. Cela se remarque non seulement par la hausse de la proportion des frontaliers travaillant dans le secteur de l'administration publique avant la métropolisation, mais également par sa faible représentation des frontaliers industriels. En réalité, Metz constitue l'unique catégorie de communes où le nombre de frontaliers industriels ne devance jamais celui des emplois de service. L'analyse de la structure des PCS et des diplômes permettra de déterminer si ce phénomène est un processus de ségrégation socio-résidentielle. Les *Communes d'accueil courant* se caractérisent quant à elles par un entre-deux des catégories socio-spatiales évoquées. Comme les agglomérations urbaines, cette catégorie de communes connaît elle aussi une tertiarisation précoce en 1982, alors que la proportion des

frontaliers tertiaires se maintient à un peu plus de 60 %, ce qui rapproche de l'évolution des *Communes d'accueil constant* et de Longwy.

Afin de mieux comprendre l'aspect social du territoire résidentiel de la *LL*, nous avons procédé à une analyse de la distribution des PCS et du dernier diplôme obtenu des frontaliers en fonction de la catégorie de communes (*cf. infra Figure 10*). Plusieurs constats s'imposent : tout d'abord, dans toutes les catégories socio-spatiales considérées, l'évolution générale est celle d'une décroissance du nombre des ouvriers qui va de pair avec celle des titulaires d'un diplôme de niveau inférieur au baccalauréat. Au même moment, la croissance de la part des diplômes de l'enseignement supérieur a lieu en même temps que la croissance démographique des frontaliers non-ouvriers. Le contraste entre la chute des classes ouvrières et la croissance des frontaliers non-ouvriers, ainsi que celui entre la diminution des diplômes de niveau inférieur au baccalauréat et la croissance des diplômes de l'enseignement supérieur caractérisent la tendance générale de la qualification du travail transfrontalier.

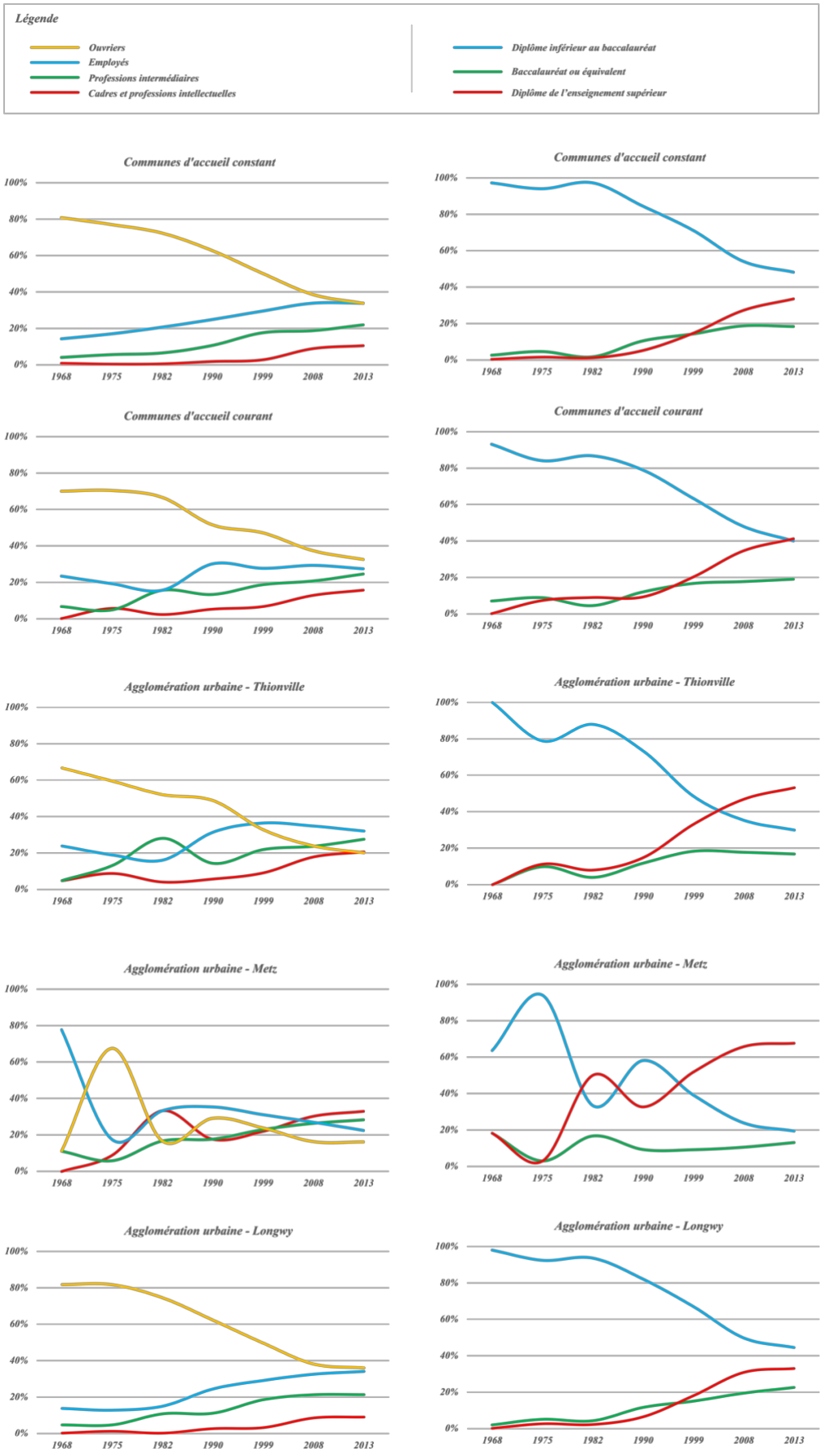


Figure 10. Évolution des PCS et diplômes des frontaliers selon la catégorie socio-spatiale

Concernant la temporalité de l'évolution, la qualification des travailleurs frontaliers commence dans les années 1990, ce qui correspond bien à la croissance métropolitaine des frontaliers selon laquelle l'ensemble des classes sociales participent au travail transfrontalier (*cf. supra Figure 7*). La catégorie typique concernée par une telle simultanéité entre la qualification et la croissance métropolitaine est celle de Thionville. D'une part, la proportion des diplômés de l'enseignement supérieur augmente plus vite dès les années 1990 ; d'autre part, toutes les PCS non-ouvrières connaissent une croissance proportionnelle, de telle sorte que la structure sociodémographique à Thionville est quasiment partagée entre les quatre PCS citées, et que la différence démographique entre les PCS y est la plus faible. D'ailleurs, toutes les catégories socio-spatiales connaissent une croissance relative à partir de 2008, après l'avènement de la crise financière mondiale, tandis que Thionville est épargnée par la crise.

À l'exception de Thionville et de Metz, l'effectif des ouvriers reste plus important que celui des autres PCS dans toutes autres catégories socio-spatiales. De même, dans ces catégories de communes, l'effectif des moins diplômés (niveau inférieur au bac) est plus important que celui des diplômés de l'enseignement supérieur. Autrement dit, notre hypothèse H1 n'est finalement que partiellement confirmée par l'analyse empirique, car les frontaliers des classes favorisées (cadres et professions intermédiaires diplômées) ne résident pas de manière massive dans les *Communes d'accueil constant* ou *courant*, pas plus que dans l'agglomération de Longwy. Ces catégories de communes, auparavant dédiées à la résidence des frontaliers-ouvriers industriels faiblement diplômés, continuent d'accueillir davantage ce type de travailleurs de classes sociales modestes. Les frontaliers-employés, généralement plus diplômés que les ouvriers, font eux aussi partie des classes sociales moins aisées, et ce groupe de frontaliers connaît une croissance généralisée, sauf à Metz.

Metz constitue une catégorie socio-spatiale qui se situe à l'extrême opposé concernant les PCS et le niveau d'éducation : la croissance démographique des

frontaliers y ralentit dès les années 1990 (*cf. supra Tableau 8*), et ce sont majoritairement les classes favorisées (diplômés et cadres) qui s'y installent. Nous avons constaté que les frontaliers travaillant dans le secteur industriel ne dépassaient jamais ceux employés dans le domaine des services lors de l'analyse du secteur d'activité (*cf. supra Figure 9*). Nous observons ici que le nombre d'ouvriers ne dépasse pas non plus celui des cadres, sauf en 1975 et 1990. Alors que la prédominance temporaire des ouvriers frontaliers en 1975 et 1990 reste peu significative, car l'effectif de ces deux années en nombre brut était faible à Metz (respectivement 170 et 395 personnes). En 2008, le nombre de frontaliers habitant Metz est presque multiplié par 6, atteignant 2200 individus. Une telle croissance est surtout motivée par l'arrivée des cadres et des professions intermédiaires diplômées dans la ville. Par conséquent, l'agglomération messine constitue la catégorie socio-spatiale préférée des frontaliers de classes aisées.

Désormais, notre hypothèse H3a semble confirmée. Cette hypothèse va dans le sens d'une logique ségrégative de l'espace résidentiel hors de la métropole. Le processus de métropolisation hiérarchise non seulement l'espace en fonction de l'aspect socio-économique, mais également en fonction de l'aspect socio-résidentiel, d'autant plus que ce type d'espace se situe dehors de la métropole comme dans notre cas. Ainsi, en plus de la ville-centre métropolitaine, les centres urbains secondaires offrent aux navetteurs métropolitains (frontaliers) l'opportunité de résider à un endroit où l'accès aux services et aux activités socio-culturelles est plus facile. Ce sont les classes sociales les plus favorisées (cadres et professions intermédiaires diplômées) qui s'installent dans les centres urbains secondaires de l'aire métropolitaine, constituant ainsi le phénomène de gentrification intercommunale du territoire résidentiel dans l'aire d'influence métropolitaine.

Metz est la catégorie spatiale la plus représentative de ce genre de gentrification. À l'issue de la métropolisation luxembourgeoise qui commence dès 1990, l'écart entre l'effectif des frontaliers appartenant aux classes favorisées et celui des classes modestes reste le plus important, alors qu'une telle différenciation à Thionville n'apparaît que

tardivement en 2008. De plus, contrairement à Metz, la profondeur de gentrification des frontaliers à Thionville est encore relativisée par la croissance en masse des employés frontaliers. Malgré la croissance des cadres frontaliers en proportion comme en nombre brut, cette PCS restent celle la moins représentée à Thionville. En d'autres termes, tout se passe comme si la métropolisation luxembourgeoise passe à Thionville par un processus de gentrification (notamment par rapport aux *Communes d'accueil constant et courant*, et à Longwy), alors qu'elle prend la forme à Metz d'un processus proto-métropolitain, où la sélection, la concentration et la hiérarchisation socio-spatiale jouent un rôle très important dans l'évolution sociodémographique des habitants-frontaliers.

Néanmoins, la confirmation de l'hypothèse H3a est fortement conditionnée par le facteur socio-historique de l'espace. Cette hypothèse opératoire suppose que les centres urbains lorrains sont avantage résidés par les frontaliers de classes favorisées, elle n'est en effet confirmée que pour les centres urbains thionvillois et messin. *A contrario*, le centre urbain longovicien est depuis toujours davantage habité par les ouvriers frontaliers disposant d'un diplôme inférieur au baccalauréat. La gentrification résidentielle sous l'influence des frontaliers qualifiés marque le pas à Longwy. Cette agglomération urbaine rassemble en effet le plus de frontaliers issus de classes modestes (des ouvriers faiblement diplômés) par rapport aux autres centres urbains secondaires. *De facto*, la trajectoire de l'évolution sociodémographique de Longwy ressemble plus à celle des *Communes d'accueil constant et courant* qu'à celle d'une agglomération urbaine. Une telle trajectoire socio-résidentielle explique le fait que ce centre urbain a été pendant longtemps un lieu de résidence pour les frontaliers employés dans le secteur sidérurgique luxembourgeois. Tout comme les *Communes d'accueil constant et courant*, l'effectif en nombre brut des ouvriers continue d'augmenter en dépit de sa décroissance proportionnelle. L'ensemble des constats relatifs à Longwy permet finalement de valider notre dernière hypothèse opératoire H3b, à savoir que les processus de la gentrification et de la ségrégation socio-résidentielle actuelle dépendent en partie de ceux qui prévalaient auparavant, comme c'est le cas pour l'agglomération de Longwy.

D'ailleurs, les *Communes d'accueil constant* viennent renforcer la validation de cette hypothèse. Bien que l'évolution des *Communes d'accueil courant* présente des points communs avec celle des *Communes d'accueil constant* et de Longwy, cette catégorie de *Communes d'accueil courant* était peu habitée par les frontaliers lors de l'émergence du travail transfrontalier (*cf. supra Tableau 8*). Au contraste, les *Communes d'accueil constant* et Longwy sont deux catégories socio-spatiales qui accueillent depuis longtemps un très grand nombre de frontaliers. Or, dans la mesure où les premiers frontaliers appartiennent davantage aux classes modestes, une telle antériorité socio-résidentielle s'accompagne à l'heure actuelle d'un écart plus important entre les classes sociales favorisées (professions intermédiaires et cadres) et les couches modestes (employés et ouvriers). Prenons l'exemple de 2013 : la part des frontaliers issus de classes modestes dans les *Communes d'accueil constant* et Longwy s'élève respectivement à 67,6 % et à 69,9 %, alors qu'elle est de 52,0 % à Thionville, de 38,7 % à Metz et de 59,8 % dans les *Communes d'accueil courant*. Contrairement aux centres urbains secondaires (à l'exception de Longwy), les communes rurales ont donc connu un processus de gentrification moins intensif quand elles accueillaient des frontaliers de classes modestes avant la métropolisation luxembourgeoise. C'est par conséquent le contexte socio-historique de la catégorie socio-spatiale qui différencie l'évolution socio-résidentielle de la structure sociodémographique des habitants-frontaliers. C'est exactement ce qu'entend démontrer l'H3b.

c. Conclusion du chapitre 7

Ce premier chapitre d'analyses empiriques vise à donner un panorama de l'évolution du phénomène du travail transfrontalier au regard de la métropolisation transfrontalière luxembourgeoise. À partir d'une vision macroscopique et de méthodes quantitatives, les analyses de ce chapitre mettent au jour les dynamiques complexes qui configurent la transformation sociodémographique de l'espace résidentiel en matière de mobilité quotidienne (participation à la navette transfrontalière) et de mobilité résidentielle (évolution sociodémographique des catégories de communes de résidence frontalière).

Au niveau de la mobilité quotidienne, l'analyse de la première section *Navette transfrontalière généralisée* dévoile la pratique de la navette domicile-travail transfrontalière par un grand nombre d'individus actifs. Les résultats de cette analyse confirment le processus de métropolisation transfrontalière au Luxembourg (Sohn, 2012), qui s'achève par la qualification de la force de travail transfrontalière, par la mutation de secteur d'activité, ainsi que par la baisse en proportion des salariés issus de classes modestes. Néanmoins, ces résultats d'analyse montrent, comme le suggérait notre hypothèse H2, que la fraction des frontaliers issus de classes sociales modestes constituait le pilier le plus important au début de la métropolisation transfrontalière en *LL*, et qu'elle participe encore majoritairement à ce processus socio-spatial aujourd'hui. C'est ainsi que nous avons confirmé notre hypothèse H2 selon laquelle toutes les classes sociales ont participé à la réorganisation urbaine contemporaine, et pas uniquement les classes censées apporter davantage de *plus-value*, bien que de nombreuses recherches sur la métropolisation tendent à l'occulter.

D'ailleurs, lorsque ces recherches abordent le sujet des classes populaires, c'est essentiellement pour les envisager comme des *victimes* reléguées à la périphérie éloignée

de la métropole. Or, les analyses réalisées dans notre seconde section *Gentrification de l'espace résidentiel des frontaliers* tendent à illustrer une logique nouvelle de relégation nonobstant de la distance entre le lieu de résidence et le lieu de travail, tout en soulignant *l'effet tunnel* par hiérarchiser l'accessibilité entre les pôles urbains. Ainsi, d'une part, la métropolisation ne suscite pas plus de mobilité résidentielle et ne crée pas davantage de fractures socio-spatiales que l'urbanisation traditionnelle. D'autre part, l'espace urbain n'est pas non plus une *tabula rasa* mais une forme de manifestation des rapports sociaux à partir de laquelle les contextes socio-historiques et socio-culturels modulent encore leur structure actuelle. C'est la raison pour laquelle nous avons pu constater que l'agglomération urbaine de Longwy et les *Communes d'accueil constant* à proximité de la frontière s'inscrivent dans un processus de gentrification des frontaliers ralenti et tardif, alors que certains espaces comme Thionville ou Metz ont été plus rapidement transformés par l'arrivée des classes sociales favorisées dès le début de la métropolisation. Si l'existence de la gentrification résidentielle consécutive aux mobilités résidentielles des frontaliers confirme notre première hypothèse H1, la dynamique de ségrégation différenciée selon la catégorie socio-spatiale ne valide que partiellement les quelques hypothèses opératoires émises (H3a et H3b).

En fin de compte, plusieurs questions émergent dans la perspective de recherches en lien avec ces mobilités spatiales. Tout d'abord, nous avons vu que la sur-représentativité des frontaliers modestes dans les catégories spatiales à proximité de la frontière (Longwy et les *Communes d'accueil constant*) tient au contexte socio-historique de ces espaces autrefois habités par les ouvriers frontaliers. Cependant, on peut se demander si cette sur-représentativité peut aussi s'expliquer par la plus grande facilité des classes aisées à résider loin de leur lieu de travail, notamment à Metz et dans les *Communes d'accueil courant*, une telle sorte de facilité peut être tout à fait sociale concernant les dispositions économique, professionnelle, voire temporelle. D'ailleurs, comme cela a été confirmé par les recherches portant sur les mobilités spatiales et sociales, un individu de PCS plus modeste parcourt une distance plus longue qu'un cadre pour conserver un nombre équivalent d'opportunités d'emploi. Dans ce cas, comment

interpréter l'incohérence entre ces théories et nos témoins empiriques, selon lesquels les cadres supérieurs résident plus loin que les classes modestes ? La distance traditionnellement définie (distance topologique ou distance-temps) dans les recherches sur la mobilité suffit-elle pour étudier l'autonomisation de la stratégie résidentielle dans le cadre de la métropolisation ? Nous exposerons les analyses à ce propos dans le chapitre suivant.

Chapitre 8. Espaces résidentiels « *éloignés* » et « *Grands navetteurs* » transfrontaliers

Dans le précédent chapitre, en adoptant un point de vue macrosocial, nous avons étudié la recomposition socio-spatiale de l'espace résidence en *LL*. Notre point d'entrée est par rapport à la gentrification des frontaliers qualifiés et à la ségrégation socio-résidentielle des catégories socio-spatiales construites. Force est de constater que, malgré la métropolisation qui tend à estomper l'opposition traditionnelle entre l'urbain et le rural, et à favoriser la homogénéité socio-spatiale tout en augmentant le niveau de la mobilité quotidienne, la ségrégation coexiste avec la concentration et la sélection. Il s'avère que la ségrégation résidentielle est complémentaire du processus métropolisation, notamment à l'échelle de l'espace résidentiel hors de la métropole. Comme le souligne J.-P. Lévy (2009), la mise en réseau mondiale de l'espace urbain ne supprime pas la localité ni la proximité, et le modèle nord-américain d'organisation urbaine ne l'emporte pas non plus complètement le modèle européen, même si le niveau de la mobilité quotidienne en Europe devient de plus en plus élevé.

À la fin du dernier chapitre, nous avons aussi soulevé la question liée à la distance de la mobilité quotidienne, parce que le rejet partiel de notre H1 signifie que les

frontaliers issus de classes moyennes et classes aisées résident généralement plus loin de leur lieu de travail – en particulier au centre urbain de Metz, – mais non pas systématiquement dans les communes à proximité de la frontière franco-luxembourgeoise. Ces constats nous incitent à examiner de près les modalités d'accessibilité socio-spatiales aux emplois métropolitains, car les résultats d'analyses basées sur les catégories socio-spatiales ne justifient pas systématiquement le choix de localisation résidentielle en fonction de la distance de la navette transfrontalière : si ce n'est pas la logique purement basée sur la proximité géographique qui détermine la pratique de la navette transfrontalière entre la France et le Luxembourg, quels autres critères de choix entrent en ligne de compte ?

Dans la méthodologie de construction des catégories spatio-temporelles (*cf. supra page 132*), nous avons supposé que l'ensemble de l'espace résidentiel lorrain ne soit pas doté d'une attractivité résidentielle homogène, car une telle forme d'attractivité est étroitement liée aux ajustements résidentiels pour mieux adapter aux mobilités quotidiennes. Par conséquent, malgré la croissance soutenue de l'effectif des frontaliers travaillant au Luxembourg dans un contexte fortement métropolisant, il existera toujours des communes qui restent peu attractives et dont les frontaliers déménagent. Contrairement à la gentrification telle que nous l'avons montrée dans les agglomérations urbaines en *LL*, (H4a) les communes moins attractives en termes de mobilité résidentielle devraient également être soumises à une situation de mobilité quotidienne plus difficile, ces communes en pénurie d'attractivité résidentielle devraient se situer loin du Grand-Duché (en termes de distance orthodromique et distance-temps) et devraient être distantes du corridor des flux transfrontaliers (le *sillon lorrain*).

Si cette hypothèse est confirmée, (H4b) nous pourrons très probablement repérer dans les communes moins attractives les frontaliers qui sont socialement les plus modestes, parce que les frontaliers les moins nantis sont considérés comme les moins adaptés à la mobilité spatiales. C'est ainsi dans une telle manière que nous cherchons à renouveler la définition des « *grands navetteurs* » qui est non seulement en dépendance

de la distance de navette parcourue, mais également à partir de leurs situations socio-spatiales et de leurs « *aptitudes socio-mobilitaires* ».

Pour examiner de plus près la grande navette et vérifier nos hypothèses qui s'adaptent aux spécificités du terrain d'étude, nous appliquons tout d'abord la méthode de catégorisation spatio-temporelle pour mieux correspondre les caractères de la *LL*, sans explorer dans un premier temps les analyses sociologiques des habitants-frontaliers. Ensuite, nous analyserons la composition sociodémographique des frontaliers selon les catégories spatio-temporelles, et ce dans l'optique d'identifier les frontaliers dont la mobilité résidentielle est la moins adaptée à la reconfiguration socio-spatiale, afin de vérifier ensuite s'ils rencontrent également davantage de difficultés dans leurs mobilités quotidiennes. L'ensemble de ces analyses nous amènera à reconsidérer la grande navette domicile-travail, ainsi que la mobilité quotidienne à longue distance en général. Pour finir, nous chercherons cette fois-ci à compléter la vision macrosociale avec des entretiens semi-directifs pour illustrer la manière dont la réorganisation spatiale implique la dimension sociale.

a. Évolution de l'attractivité résidentielle de la Lorraine

Dans les descriptions de l'évolution démographique générale des frontaliers franco-luxembourgeois (*cf. supra Figure 5*), nous avons constaté que la croissance démographique des frontaliers se concrétise au début des années 1980, et qu'elle se stabilise en 2013 à l'issue de la crise financière mondiale de 2008. Comme cette période couvre différentes étapes de la métropolisation luxembourgeoise, nous la divisons en deux phases en fonction des données intercensitaires à disposition : la première phase est le « *départ métropolitain* » luxembourgeois, concernant ainsi le recensement de 1982, 1990 et 1999. Cette période couvre le début de l'essor de l'effectif des frontaliers à l'issue de la crise sidérurgique et du développement de l'économique financière au Luxembourg. C'est durant cette période que le travail transfrontalier au Luxembourg commence à structurer, la population active connaît une qualification généralisée. La deuxième phase est nommé l'« *essor métropolitain* » qui démarre à la fin des années 1990, comprenant le recensement de 1999, 2008 et 2013. Nous constatons que le phénomène du travail transfrontalier continuait à se développer, alors que l'évolution démographique des frontaliers franco-luxembourgeois se stabilise autour de l'année 2008 en raison de la crise financière mondiale qui advient. Certes, cette division de temps reste artificielle, mais elle permet d'observer l'évolution de la pratique de mobilité transfrontalière, ainsi que celle de la recomposition urbaine de l'espace résidentiel en *LL*.

En prenant en compte de cette division temporelle, nous adaptons la catégorisation spatio-temporelle que nous avons conçue dans la méthodologie. À partir des communes « ***rapprochées*** » et « ***éloignées*** » telles quelles nous avons définies (*cf. supra page 132*), nous précisons encore la catégorisation tout en adaptant aux données intercensitaires à notre disposition. Nous distinguons désormais cinq catégories spatio-temporelles selon la consistance d'évolution démographique durant une phase donnée :

1. Les **« *Communes rapprochées constantes (CommRc)* »** désignent les communes qui gagnent consécutivement des habitants frontaliers à travers trois années de recensement. Comme nous l'avons défini dans les « Communes rapprochées », la stabilité de proportion entre-temps est envisagée comme l'augmentation, étant donnée la croissance du nombre brut de l'effectif.
2. Les **« *Communes rapprochées fluctuantes (CommRf)* »** regroupent les communes dont la croissance des frontaliers n'est pas continue. C'est-à-dire que l'effectif des frontaliers en pourcentage peut connaître tout d'abord une diminution, puis un accroissement en pourcentage.
3. Les **« *Communes éloignées constantes (CommEc)* »** sont donc des communes qui perdent constamment des habitants frontaliers pendant une phase donnée.
4. Les **« *Communes éloignées fluctuantes (CommEf)* »** rassemblent les communes dont l'effectif des frontaliers augmente entre le premier et le deuxième recensement, mais diminue entre le deuxième et le troisième recensement.
5. Les « ***Communes non-frontalières*** » désignent toujours les communes qui ne sont pas habitées par les frontaliers franco-luxembourgeois.

Les statistiques élaborées à partir des catégories spatio-temporelles permettent de saisir l'extension de l'influence de la métropole de Luxembourg durant les deux phases de métropolisation (*cf. infra Tableau 9*). Tout d'abord, entre 1982 et 1999, c'est-à-dire au départ de la métropolisation, seules 340 communes sont habitées par les frontaliers sur un total de 1824 communes (18,6 % contre 81,4 % de communes non-frontalières). À l'inverse, à l'issue de l'essor métropolitain (entre 1999 et 2013), le nombre des communes résidées par les frontaliers augmente pour atteindre 791 communes (43,4 % contre 56,6 % de communes non-frontalières). Cela signifie qu'en l'espace de trente ans – de 1982 à 2013 –, l'influence du phénomène de la navette transfrontalière est multipliée deux fois sous l'aspect géographique.

Catégories spatio-temporelles		Nombre des communes (%)	
		Départ métropolitain (1982-1999)	**Essor métropolitain (1999-2013)**
Communes rapprochées	*Commune rapprochée constante*	8,7	15,1
	Commune rapprochée fluctuante	3,6	10,0
Communes éloignées	*Commune éloignée constante*	0,7	1,6
	Commune éloignée fluctuante	5,6	16,7
Commune non-frontalière		81,4	56,6
Nombre total des communes (N=1824) *		**100**	

** Le contour des communes est harmonisé selon la géographie française de 2016*

Tableau 9. Évolution du nombre de communes par catégorie spatio-temporelle

Sans explorer dans un premier temps la composition sociodémographique de nos catégories spatio-temporelles, nous confirmons tout d'abord en réalité l'existence de la catégorie des *CommEc*. Cette catégorie de communes est théoriquement construite pour englober les communes moins attractives à propos de la résidentialisation des frontaliers. Cela indique que l'espace résidentiel situé hors de la métropole luxembourgeoise se réorganise de manière différenciée sous l'effet des mobilités résidentielles des frontaliers : malgré la croissance totale de l'effectif des frontaliers, une telle croissance ne crée pas de nivellement entre les communes par rapport à l'attractivité résidentielle. À part les communes rapprochées (catégorie générale consistant en des *CommRc* et des *CommRf*) qui accueillent de plus en plus de frontaliers, certaines communes en perdent (communes éloignées comme catégorie générale), et même de façon continue (spécifiquement les *CommEc*).

Cependant, la présence des communes éloignées ne relativise pas non plus le poids de la métropolisation pesant sur la *LL*, car ce sont bien les communes rapprochées qui triomphent à la recomposition spatiale. En d'autres termes, quelle que soit la phase de la métropolisation transfrontalière, ce sont toujours les communes rapprochées qui occupent le plus de place dans la reconfiguration spatiale en raison des mobilités

résidentielles. La différence est significative : 224 communes rapprochées (12,3 % qui est composé de 8,7 % des *CommRc* et 3,6 % des *CommRf*) contre 116 communes éloignées (6,4 % = 0,7 % + 5,6 %) au départ de la métropolisation ; 458 communes rapprochées (25,1 % = 15,1 % + 10,0 %) contre 333 communes éloignées (18,3 % = 1,6 % + 16,7 %) durant l'essor de la métropolisation.

Si l'écart important au début de la métropolisation entre les communes rapprochées et les communes éloignées suggère une concentration résidentielle des frontaliers (12,3 % vs. 6,4 %, pour les communes rapprochées, soit le double de résidents frontaliers que dans les communes éloignées), la diminution d'une telle différence proportionnelle pendant l'essor métropolitain montre en revanche une dispersion des résidences frontalières sur le territoire de *LL* (25,1 % vs. 18,3 % pour les communes rapprochées, soit 1,3 fois plus de résidents frontaliers que dans les communes éloignées).

La croissance métropolitaine sur l'espace résidentiel de *LL* peut d'ailleurs appréhendée de l'évolution démographique des frontaliers. En effet, à part la croissance démographique générale démontrée (*cf. supra page 180*), l'effectif des frontaliers augmente également dans la plupart des catégories spatio-temporelles durant les deux phases métropolitaines. Le pattern de croissance n'est toutefois pas le même selon la période étudiée (*cf. infra Tableau 10*).

Catégories spatio-temporelles	1982-1999 Départ métropolitain			1999-2013 Essor métropolitain		
	1982 (N = 6140)	1990 (N = 14628)	1999 (N = 35720)	1999 (N = 35720)	2008 (N = 61442)	2013 (N = 70005)
CommRc	68,7%	85,9%	89,2%	68,1%	69,3%	73,1%
CommRf	23,8%	6,3%	9,4%	9,0%	5,3%	7,2%
CommEc	4,6%	0,1%	0,0%	10,2%	6,2%	5,6%
CommEf	2,9%	7,7%	1,5%	12,7%	19,3%	14,1%
Total	***100%***	***100%***	***100%***	***100%***	***100%***	***100%***

Note de lecture : en 1999, la distribution des catégories spatio-temporelles varie entre les deux phases métropolitaines. Une telle différenciation renvoie à la définition de catégories dont l'année 1999 sert de la fin du départ métropolitain mais en même temps du début de l'essor métropolitain. Ainsi, la composition de chaque catégorie varie en fonction des deux phases métropolitaines. Cela donne lieu aux différenciations de distributions démographiques.

Tableau 10. Évolution démographique des frontaliers selon catégorie spatio-temporelle

Entre 1982 et 1999, l'évolution démographique varie en fonction des catégories, et la différence est surtout visible entre les *CommRc* et *CommEc*. Pour les communes appartenant aux *CommRc*, on observe durant le départ métropolitain la tendance à une forte concentration démographique : l'effectif des habitants est multiplié plus de sept fois en nombre brut (il passe de 4220 à 31 860). À la fin de la période, c'est-à-dire en 1999, neuf frontaliers sur dix (89,2 %) habitent dans les *CommRc*. Cette évolution contraste fortement avec celle des *CommEc*, dont l'effectif des frontaliers diminue autant en nombre brut qu'en proportion, passant de 280 personnes (4,6 %) en 1982 à zéro en 1999. Ces *CommEc* sont classées parmi les communes démographiquement perdantes.

Les *CommRf* et les *CommEf* constituent un autre couple dont l'évolution démographique générale est inversée. Pour la catégorie *CommRf*, l'effectif des frontaliers connaît d'abord une diminution d'effectifs entre 1982 et 1990, puis une croissance en 1999, bien que la croissance de 1999 ne dépasse pas l'effectif de 1982. Les *CommEf* connaissent quant à elle tout d'abord une croissance, mais la diminution en pourcentage est plus forte que la croissance, de sorte que les frontaliers en 1999 sont proportionnellement moins nombreux qu'en 1982 dans les *CommEf*. Ceci pourrait

également s'expliquer par la concentration démographique dans les *CommRc*. Au départ de la métropolisation luxembourgeoise, en effet, la concentration démographique est si forte dans les *CommRc* qu'elle donne lieu à une croissance exponentielle de l'effectif des frontaliers par rapport aux autres catégories de communes. D'un point de vue général, la première phase de la croissance métropolitaine luxembourgeoise des frontaliers entre 1982 et 1999 peut être envisagée comme une phase de plein essor démographique et de concentration spatio-démographique.

Quant à la seconde phase de la métropolisation luxembourgeoise, l'évolution démographique paraît plutôt unidimensionnelle, parce que toutes les catégories spatio-temporelles de résidence des frontaliers cumulent encore plus de frontaliers. Aucune d'entre elles ne perd de frontaliers en nombre brut, pas même les *CommEc,* qui se définissent par leur perte consécutive d'habitants-frontaliers en pourcentage (l'effectif des frontaliers y résidant passe de 10,2 % à 5,6 % entre 1999 et 2013, mais de 3660 à 3920 individus en nombre brut). Si nous comparons la phase de l'essor métropolitain avec le départ de la métropolisation, l'apogée de l'effectif en pourcentage de cette catégorie ne dépasse pas 73,1 % de la totalité des frontaliers, en dépit de la croissance démographique constante des *CommRc*. Ce constat implique une relativisation de l'effet de concentration démographique qui caractérise la première phase métropolitaine. Nous pouvons résumer la situation simplement que la seconde phase de croissance métropolitaine des frontaliers ralentit sa vitesse d'augmentation démographique et crée plus de complexité sur le territoire où se réalisent des mobilités résidentielles.

b. Caractérisation des espaces « *éloignés* » et des « *grands navetteurs* »

Définir le « *rapprochement* » et l'« *éloignement* » uniquement par l'attractivité résidentielle ne nous paraît pas suffisamment prudent pour pouvoir aller au-delà du seuil artificiel en distance quantifiée pour définir une grande navette. C'est par la prise en compte parallèle des caractéristiques géographiques des catégories spatio-temporelles et les caractéristiques sociodémographiques des habitants-frontaliers qui résident en *LL* que nous pouvons compléter notre connaissance de ces espaces catégorisés. Si l'analyse de l'évolution géographique des communes selon la catégorie spatio-temporelle réussit à démontrer la croissance métropolitaine et la complexification du phénomène de la navette transfrontalière, celle de l'évolution géographique et sociodémographique permet quant à elle de caractériser les catégories spatio-temporelles en termes de l'accessibilité aux mobilités quotidienne et de l'évolution sociales, voire d'identifier les sous-groupes de frontaliers en fonction de leurs comportements mobilitaires.

I. Attractivité résidentielle et mobilité quotidienne

Dans un premier temps, nous cartographions la tendance d'évolution du nombre de communes impliquées dans chaque catégorie spatio-temporelle. Cela permet de mieux saisir l'aspect géographique de la dynamique de recomposition socio-résidentielle au fil du temps (*cf. infra Figure 11*).

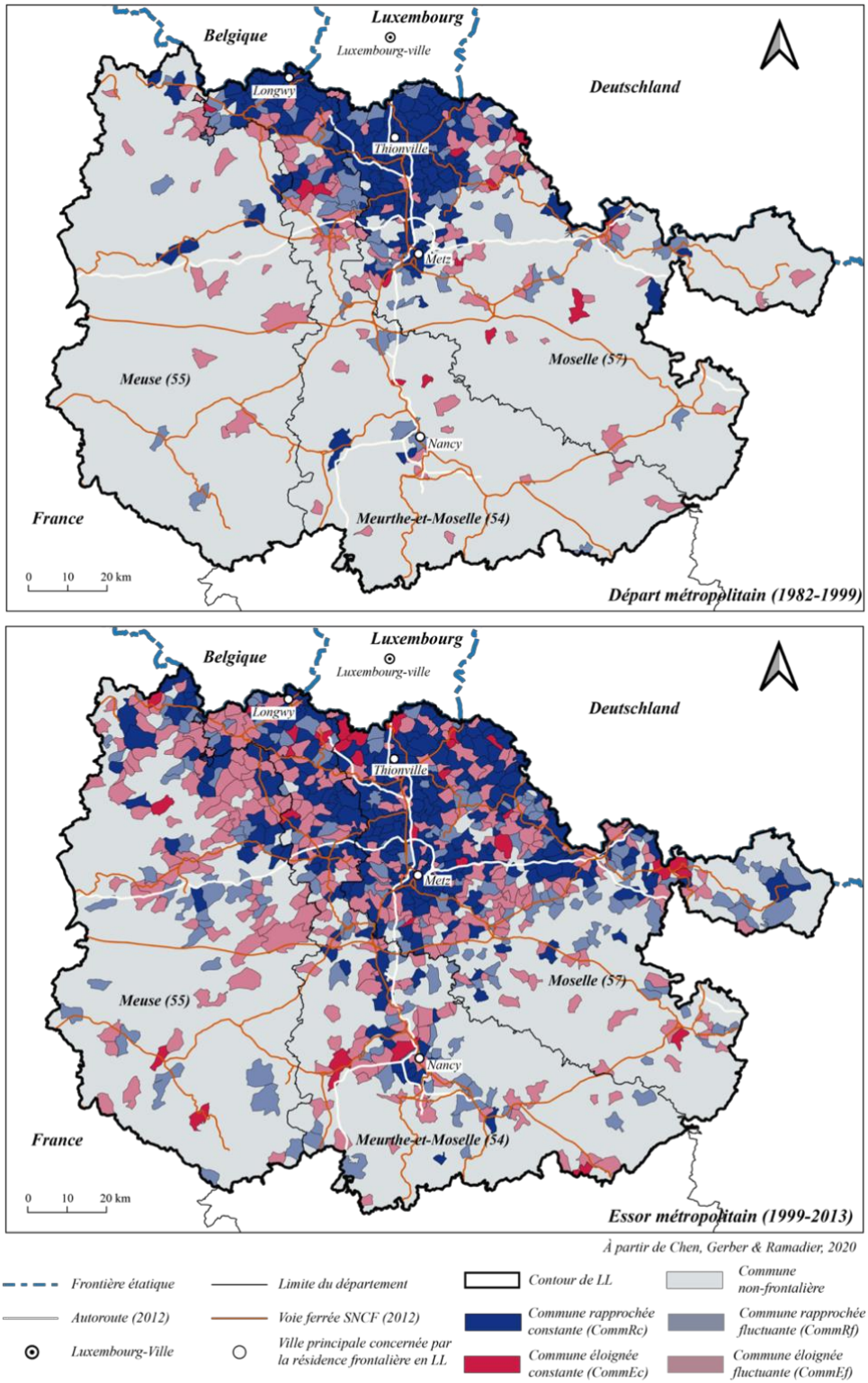


Figure 11. Évolution des catégories spatio-temporelles de l'espace résidentiel en LL

Deux remarques générales s'imposent dès le premier coup d'œil sur les deux cartes d'évolution géographique des catégories spatio-temporelles : tout d'abord, conformément à l'analyse de la diminution du nombre de communes non-frontalières détaillée plus haut, on perçoit plus précisément la manière dont cette diminution se manifeste sur le plan géographique : en même temps que le déplacement de l'épicentre de la concentration démographique des frontaliers du nord vers le sud tout le long du sillon lorrain, les communes résidentielles des frontaliers se prolongent jusqu'à l'extrême est et à l'ouest du territoire de la *LL*. En parallèle, d'un point de vue '*horizontal*' Ouest-Est, les communes de résidence des frontaliers se déploient essentiellement pour la période allant de 1982 à 1999 au Nord de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle. Elles vont d'ailleurs jusqu'à l'extrême est de la Moselle et au nord de la Meuse, avec des communes dont l'effectif des frontaliers ne cesse de croître. Ensuite, à l'exception de l'étalement généralisé des communes de résidence des frontaliers, les *CommRc* s'élargissent davantage pendant la seconde phase de la métropolisation que pendant la première. Entre 1982 et 1999, cette catégorie de communes se trouve beaucoup plus concentrée à proximité de la frontière franco-luxembourgeoise, c'est-à-dire autour de Thionville et de Longwy. Elle se situe actuellement (entre 1999 et 2013) au Sud de Metz, à l'est de la Moselle et au nord de le Meuse. Cette mutation confirme donc la concentration résidentielle du nombre de communes concernées telle que montrée par les statistiques.

Les *CommEc* connaissent elles aussi une extension géographique au cours des décennies qui illustre la complexification spatiale. Auparavant dispersées et éloignées du pourtour des *CommRc*, ces *CommEc* apparaissent ensuite au sud de Nancy, mais plus visiblement encore au nord de Thionville, à proximité de la frontière étatique, comme c'est par exemple le cas pour Audun-le-Tiche, Ottange et Zoufftgen, trois communes mosellanes pionnières pour accueillir les frontaliers franco-luxembourgeois.

En plus, malgré leur augmentation en nombre (de 13 à 29), les *CommEc* n'émergent pas autour des centres urbains lorrains, sauf à Nancy. Les agglomérations

urbaines en *LL* semblent continuer d'être l'épicentre de la croissance démographique des frontaliers et donnent naissance à des *CommRc*. Toutefois, l'évolution des typologies de communes autour de Longwy, où de nombreuses communes changent de catégorie entre les deux phases de métropolisation, n'est pas à négliger. Il semble que l'agglomération urbaine de Longwy, un espace résidentiel auparavant dédié aux ouvriers, a connu récemment des départs plus fréquents dans le cadre des mobilités résidentielles des frontaliers, d'autant plus que la plupart des communes au sud-ouest de Longwy ont perdu des frontaliers et se sont donc « *éloignées* » de manière fluctuante. Ces communes évoluent ainsi de *CommRc* pour être des *CommEf*.

Au début de ce chapitre (*cf. supra page 215*), nous avons considéré que l'« *éloignement* » résidentiel de certaines communes signifie aussi un éloignement au niveau de la mobilité quotidienne transfrontalière, si bien que les frontaliers qui résident dans ces communes éloignées disposent de moins de facilités dans leurs mobilités quotidiennes (H4a). Cette hypothèse implique le fait que les communes éloignées doivent se situer distantes des voies de communication de navette transfrontalière. Dès lors, la distribution géographique des communes éloignées pendant la phase du départ métropolitain et de l'essor métropolitain a tendance à confirmer cette hypothèse opératoire H4a, puisque nous observons que les communes éloignées se trouvent davantage dans les intervalles entre les réseaux des infrastructures du transport. Une telle tendance est plus forte durant le début de la métropolisation, car la catégorie des communes éloignées émerge plutôt dans des espaces moins connectés aux réseau de transport, c'est-à-dire à l'est de Thionville et au sud de Longwy, et encore plus au sud de Metz. Elles s'éloignent donc géographiquement du Luxembourg. Cependant, il est aussi important de remarquer que durant l'essor métropolitain, la présence des communes éloignées aux alentours de la frontière franco-luxembourgeoise relativise la validation de l'hypothèse H4a, car les communes éloignées font leur apparition près du lieu de travail et le long de l'axe autoroutier, en particulier les *CommEc* situées entre Longwy et Thionville.

En fin de compte, l'hypothèse H4a n'est confirmée que partiellement, parce que du point de vue de la distance orthodromique, la diffusion géographique des communes éloignées ne se fait que partiellement en correspondance avec les facilités de navette domicile-travail vers le Luxembourg. L'hypothèse réussit à prévoir la présence des *CommEc* éloignées des réseaux de transport, mais n'explique pas leur présence près de la frontière. Or, ne serait-ce que pas une telle incohérence entre l'attractivité résidentielle d'après les frontaliers et la distance géométrique de la mobilité quotidienne qui permet de remettre en question la définition traditionnelle de la pratique de la grande navette ? Cet écart implique une dynamique plus complexe, en lien avec les mobilités résidentielles, qui coexiste avec la conceptualisation de la grande navette, laquelle est essentiellement déterminée par la distance parcourue.

Si la dimension purement géographique ne suffit pas à comprendre la recomposition spatio-résidentielle complexe dans le temps, il peut s'avérer utile d'explorer dans un deuxième temps la dimension socio-professionnelle des frontaliers dans l'ensemble des catégories de communes pour apporter d'autres éléments d'explication. Une telle exploration va nous permettre de compléter notre définition de « *rapprochement* » et d'« *éloignement* » des communes en incluant l'aspect sociodémographique plutôt que l'aspect exclusivement géographique.

D'ailleurs, les analyses sur l'évolution démographique et géographique des catégories spatio-temporelle nous permettre d'obtenir des éclaircissements empiriques de ces catégories théoriquement construites. Pour les analyses plus loin, nous nous intéressons essentiellement à la deuxième phase métropolitaine, notamment parce que c'est cette période qui s'avère la plus complexe et qui peut nous aider à mieux comprendre les facteurs sociaux qui sont impliqués des mobilités résidentielles. En outre, la croissance métropolitaine commence à se stabiliser pendant la deuxième période, alors que les spécificités de la dynamique d'évolution de la première phase risquent d'être masquées par la forte croissance qui a lieu en arrière-plan.La première section arrive à caractériser de manière de mobilité spatiales les catégories spatio-temporelle

II. Espace de mobilités spatiales, espace de mobilité sociale

Nous nous intéressons désormais en particulier à des variables sociodémographiques liées à la position sur la trajectoire résidentielle des frontaliers. Nous avons choisi dans les bases de données censitaires les variables comme le *sexe*, l'*âge*, le *mode de cohabitation du ménage*, l'*état d'occupation du logement* et le *type du logement*. En outre, la *PCS*, le *dernier diplôme déclaré*, les *conditions d'emploi* et le *temps de travail* permettent de déterminer les dispositions sociales des frontaliers. Enfin, le *nombre de voiture(s) à disposition du ménage* et le *mode de transport de la navette* permettent de faire le lien entre les mobilités quotidiennes et les mobilités résidentielles. Seules les variables qui permettent de classer les frontaliers dans différentes catégories spatio-temporelles seront présentées (*pour l'ensemble des statistiques, cf.*

Annexe 9).

La première variable qui distingue les catégories de communes est l'âge moyen des frontaliers (*cf. infra Figure 12*). En général, la force de travail frontalière connaît un vieillissement. Cela est dû aux deux faits liés à l'évolution structurale de la population des frontaliers : d'un côté, le vieillissement est imputable à la forte qualification de la main-d'œuvre requise par la métropolisation, parce que les travailleurs plus diplômés entrent souvent plus tardivement sur le marché de l'emploi. De l'autre côté, un tel vieillissement pouvait être dissolu par la croissance soutenue, alors que l'analyse montre que la moyenne d'âge devient de plus en plus élevée au fil du temps (*cf.* Annexe 10). Ce contraste confirme encore la vraisemblance du vieillissement observé. L'évolution de la moyenne d'âge permet toutefois de distinguer différentes catégories de communes : les frontaliers résidant dans les *CommRc* sont toujours plus jeunes que les autres, alors que les frontaliers des *CommRf* sont toujours plus âgés. Cette distribution de l'âge est très probablement liée à la mobilité résidentielle des jeunes, qui se montrent plus désireux de continuer à habiter la ville où ils terminent leurs études au début de leur carrière (Bonvalet et Brun, 2002). Il s'agit en l'occurrence les *CommEc* qui regroupent les

centres urbains universitaires de *LL* tels que Metz, Thionville et Longwy, alors que les personnes plus âgées dans les *CommRf* sont probablement des propriétaires périurbains favorisés qui résident dans les communes bien desservies par les réseaux de transport, ce qui reste à vérifier. Il est intéressant également d'observer que les *CommRf* et les *CommEc* connaissent un '*rajeunissement*' à partir de 2008, alors que les frontaliers résidant dans les *CommEf* « *vieillissent* » plus rapidement.

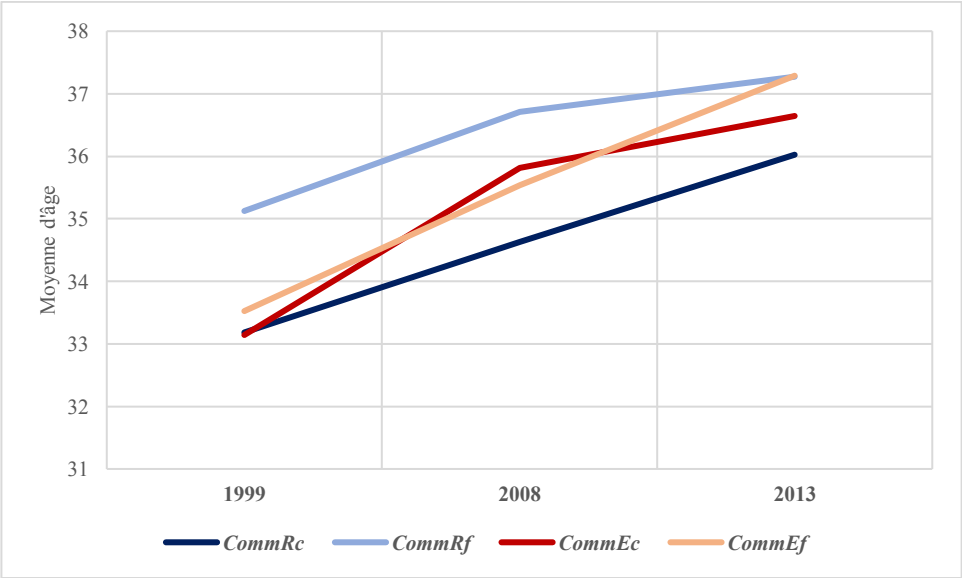


Figure 12. Évolution de la moyenne d''âge selon les catégories spatio-temporelles (Essor métropolitain)

Quant à la répartition des sexes des frontaliers, elle montre deux types d'évolution (*cf. infra Figure 13*). D'une part, elle demeure relativement stable dans les *CommRc* et les *CommEf*, car la proportion hommes/femmes change peu d'après les trois recensements. D'autre part, les *CommEc* et les *CommRf* se caractérisent toutes deux par une surreprésentation des femmes, en particulier dans les *CommEc* à partir de 2008. À partir de cette date, la proportion des femmes dans les *CommEc* reste toujours au sommet de l'ensemble des catégories spatio-temporelles.

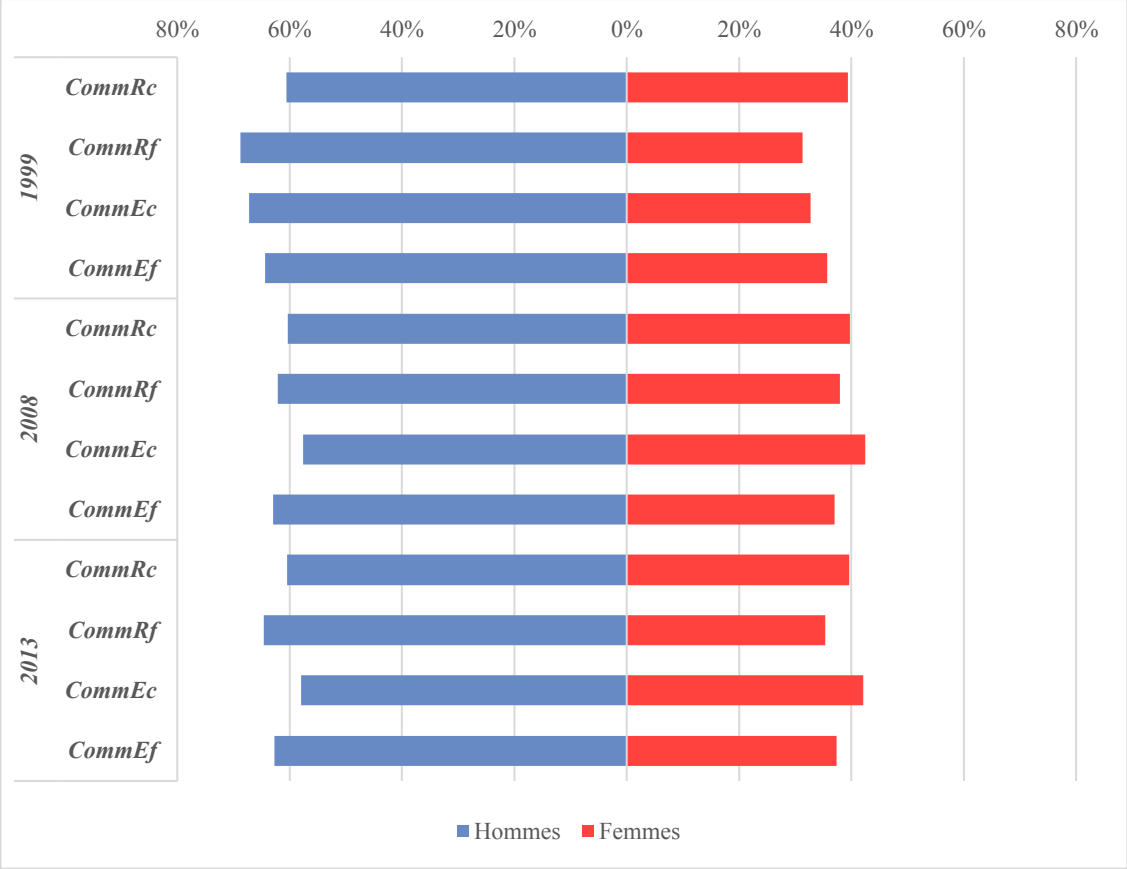


Figure 13. Répartition de sexe selon les catégories spatio-temporelles (Essor métropolitain)

Une telle prédominance en pourcentage des frontalières peut cependant être remise en question, car il est probable que l'évolution de la structure genrée dans les *CommEc* soit 'perturbée' par la définition de la *CommEc* qui est par nature perdante en matière de démographie et qui représente un pourcentage relativement bas du total des frontaliers. Si l'évolution en nombre brut des frontaliers dans les *CommEc* valide l'hypothèse d'un renforcement des femmes, c'est tout simplement parce que l'effectif en nombre brut des frontaliers connaît une croissance dans toutes les communes. Il augmente à 3660 frontaliers dans les *CommEc* en 1999, s'élève ensuite à 3803 individus en 2008 et atteint enfin 3920 frontaliers en 2013. Nous pouvons en déduire que la proportion des femmes augmente avec la croissance démographique en nombre brut. Une telle augmentation constitue une réelle croissance des frontalières dans les *CommEc*. Ce n'est toutefois pas parce que les hommes déménagent et qu'il reste moins de frontaliers dans les *CommEc* que la part des femmes frontalières augmente. La

croissance des femmes se réalise à la fois en nombre et en pourcentage et s'explique par le fait qu'il y a de plus en plus de frontalières qui emménagent dans les *CommEc*.

Ce type de distinction sociodémographique entre les *CommEc* et les autres catégories spatio-temporelles s'observe également au niveau du dernier diplôme obtenu par les frontaliers (*cf. infra Figure 14*). L'évolution du niveau d'éducation des quatre catégories spatio-temporelles reflète bien la tendance générale à la qualification de la force du travail transfrontalière. La proportion (ainsi que le nombre) des titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur augmente pour les habitants de toutes les communes, même si les frontaliers les moins diplômés restent toujours majoritaires. Cependant, la prépondérance des diplômés de l'enseignement supérieur se remarque particulièrement dans les *CommRc* en 2013, où les frontaliers titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur (43,4 %) dépassent l'effectif des frontaliers titulaires d'un diplôme inférieur au baccalauréat (38,2 %). Ce sont donc les *CommRc* qui accueillent le plus de frontaliers diplômés. Nous pouvons interpréter ce constat de la même manière que la gentrification démontrée dans le chapitre précédent : parce que la composition des *CommRc* s'aligne sur celle des *Communes d'accueil constant* et elles absorbent en même temps les centres urbains lorrains, à l'exception de Nancy. Ces communes sont souvent embourgeoisées en accueillant des frontaliers issus de classes favorisées qui souhaitent bénéficier d'un accès facile au travail et aux services fournis.

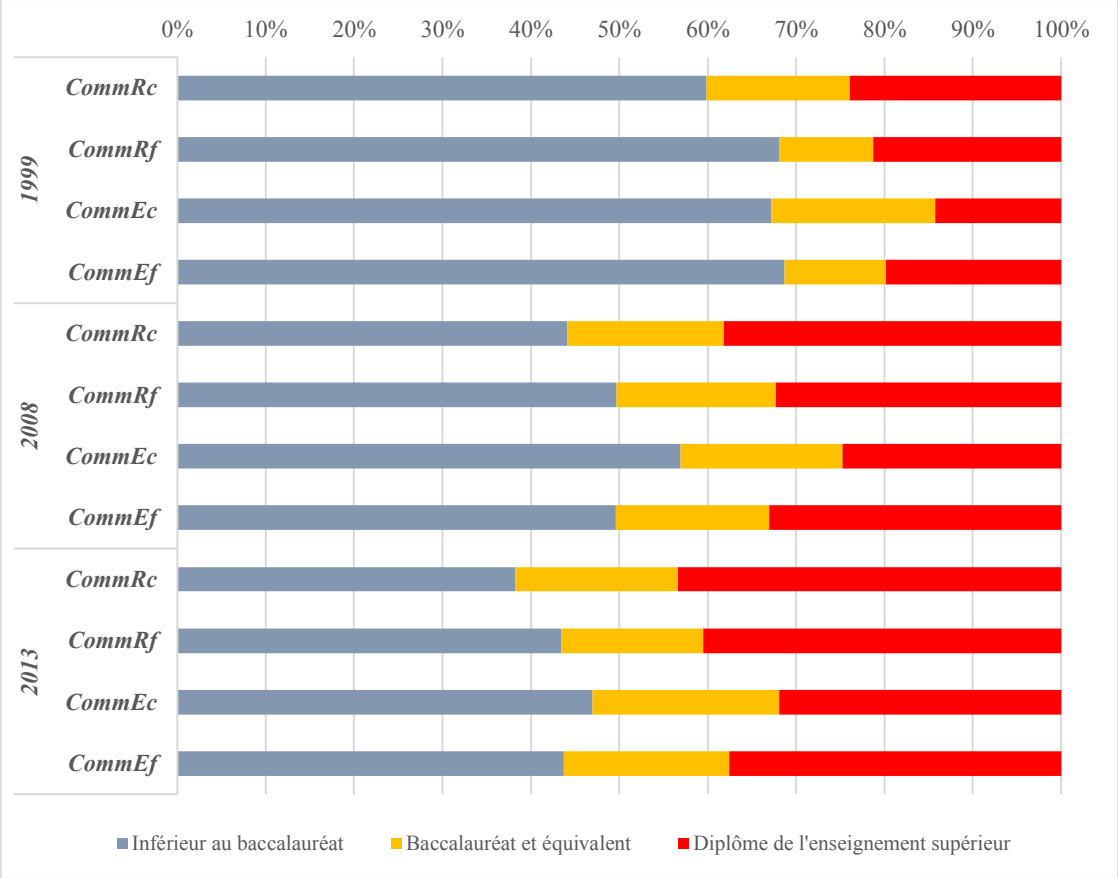


Figure 14. Dernier diplôme déclaré des frontaliers selon la catégorie spatio-temporelle

Toujours à l'opposé des *CommRc*, les *CommEc* retiennent le moins de frontaliers diplômés. Malgré la diminution diachronique des titulaires d'un diplôme inférieur au baccalauréat, ces frontaliers peu diplômés occupent toujours la place la plus importante dans toutes les catégories de communes (sauf dans les *CommRc* en 2013). Il est toutefois intéressant d'observer une évolution similaire du niveau de diplôme et de la répartition des sexes, car c'est également à partir du nouveau millénaire qu'un bouleversement de la composition sociodémographique se produit. En 1999, les frontalières et les titulaires de diplômes inférieurs au baccalauréat dans les *CommEc* restent à un niveau non significatif par rapport à celui des *CommRf* et des *CommEf*. C'est donc à partir de 2008 que la composition sociodémographique crée un plus grand écart entre les *CommEc* et les autres catégories spatio-temporelles pour ce qui est de ces deux variables.

L'observation de l'évolution des PCS confirme encore ce tournant temporel dans les *CommEc*, mais cette fois-ci entre les frontaliers-ouvriers et les employés (*cf. infra Figure 15*) : en 1999, les frontaliers-ouvriers résident davantage dans les *CommEc* (49,2 %), et la proportion des employés représente un quart de la population frontalière (25,1 %) ; alors qu'en 2008, les employés et les ouvriers commencent à occuper une place importante dans les *CommEc* (respectivement 36,25 % et 37,48 %), jusqu'à ce que l'effectif des employés dépasse celui des ouvriers en 2013 (35,84 % et 31,98 %). En même temps, les cadres supérieurs connaissent un ralentissement de leur vitesse de croissance, aussi bien dans les *CommEc* que dans les autres catégories de communes. La proportion des cadres supérieurs est la plus basse dans les *CommEc* et la plus haute dans les *CommRc*. Comme ce que nous avons constaté dans le dernier chapitre sur les catégories socio-spatiales, ces constats basés sur les catégories spatio-temporelles reflètent aussi la ségrégation résidentielle et la gentrification intercommunale en termes des stratégies de mobilité spatiales des frontaliers.

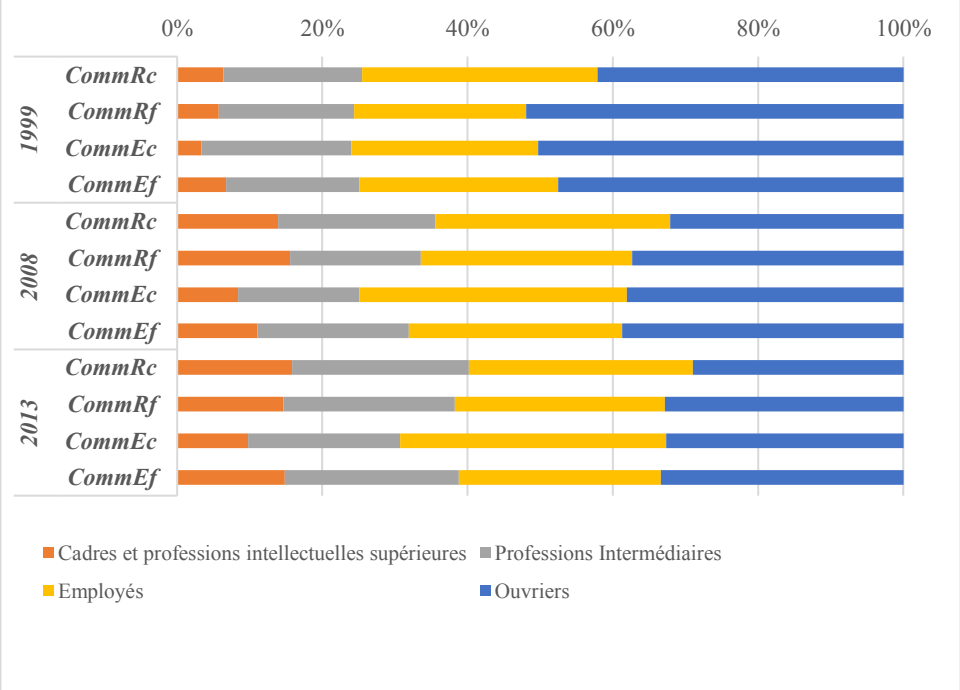


Figure 15. PCS des frontaliers selon les catégories spatio-temporelles

Les autres variables relatives à l'emploi au Luxembourg (*type de contrat, temps de travail, type d'activité*) ne permettent pas de caractériser les frontaliers qui résident dans les *CommEc*. Malgré le fait que les frontaliers travaillent un peu plus à temps partiel dans les *CommEc* (*cf. Annexe 9*), cette variable n'était cependant pas disponible en 1999), cette différence de pourcentage entre l'emploi à temps complet et à temps partiel reste très marginale (elle est inférieure à 1 %). La majorité des frontaliers est tout de même constituée de salariés ayant un contrat d'emploi à durée indéterminée (CDI) et à temps complet.

Lorsque nous examinons les variables concernant les comportements résidentiels, c'est effectivement la similarité entre les *CommRc* et les *CommEc* qui retient l'attention, étant donné que ces deux types de communes se trouvent *a priori* « *opposées* » de par leur définition pour ce qui est de mobilité résidentielle. Tout d'abord, concernant le statut d'occupation (*cf. infra* Figure 16), les *CommRc* et les *CommEc* accueillent toutes deux le moins de propriétaires. Ce phénomène se comprend aisément, car les *CommRc* et les *CommEc* rassemblent soit des communes proches de la métropole, soit des communes appartenant à une agglomération urbaine (pour les *CommRc*, ces agglomérations sont Thionville et Metz ; pour les *CommEc*, Nancy). La hausse du prix immobilier de ces parcelles territoriales rend l'accès à la propriété plus difficile. La prépondérance des locataires de HLM dans les *CommRc* est probablement due à l'accessibilité plus facile au logement social dans les agglomérations urbaines que dans les communes rurales. Ces similarités de comportements résidentiels entre les *CommRc* et les *CommEc* se manifeste également pour le type de logements : les frontaliers qui résident dans ces communes habitent moins souvent une maison individuelle qu'un appartement (*cf.* Annexe 9). En outre, la proportion en hausse des propriétaires correspond au constat sur la structure d'âge des frontaliers : les personnes sont plutôt des propriétaires âgés et ne font pas systématiquement partie des couches sociales favorisées, car ils appartiennent à toutes les PCS.

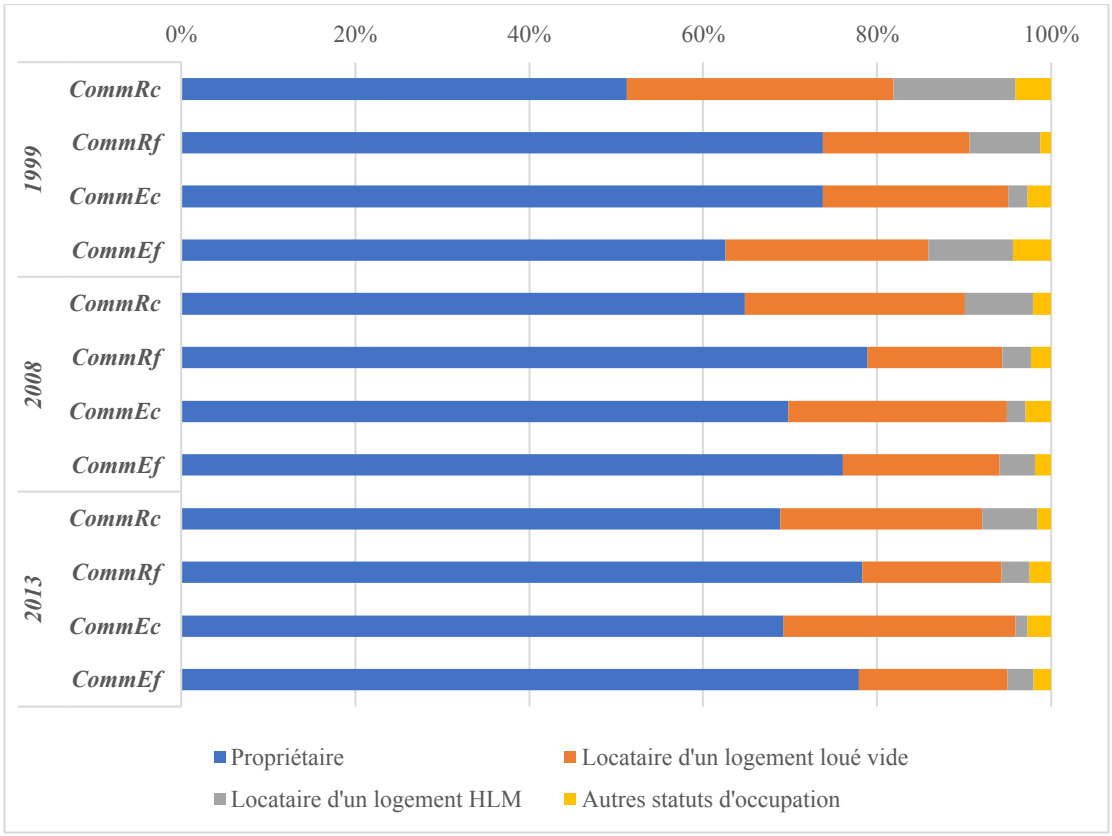


Figure 16. Évolution du statut d'occupation selon les catégories spatio-temporelles

Jusqu'à présent, nous constatons un phénomène paradoxal concernant les *CommRc* et les *CommEc*. D'une part, la similarité des caractéristiques socio-résidentielles des frontaliers dans ces deux catégories semble toujours obéir à la logique centre-périphérie (à différentes échelles géographiques) sous l'effet de la métropolisation. Ce sont donc les *CommRc* et les *CommEc*, qui se situent toutes deux à proximité de la métropole (dans l'aire d'influence métropolitaine) ou à proximité des centres urbains secondaires lorrains (à l'échelle de l'espace résidentiel hors de la métropole), qui renforcent la logique socio-économique du marché immobilier et foncier. D'autre part, le contraste des caractéristiques socio-professionnelles des frontaliers habitant respectivement dans ces deux types de communes fait émerger une ségrégation socio-résidentielle. Les sous-populations socialement plus vulnérables sont davantage regroupées dans les *CommEc* que dans les autres communes, alors que le profil sociodémographique des frontaliers résidant dans les *CommRc* témoigne de leur appartenance aux classes socialement favorisées. Il semble dès lors pertinent de valider

la qualification d'espaces « *rapprochés* » et « *éloignés* », parce que ce n'est pas uniquement le gain ou la perte démographique qui permet de distinguer ces espaces relativement à la mobilité résidentielle, mais également la composition sociodémographique qui caractérise les habitants frontaliers dans chacune de ces catégories spatio-temporelles, en particulier les *CommRc* et les *CommEc*.

En plus de l'analyse des variables socio-professionnelles et socio-résidentielles, nous souhaitons également examiner les comportements liés à la mobilité quotidienne tels que *la quantité de voiture(s) à disposition* et le *mode de transport pour se rendre au travail* afin d'avoir une vision plus globale sur la pratique mobilitaire des frontaliers. Les statistiques relatives au nombre de voiture(s) à disposition dans chaque ménage montre un taux très élevé chez les frontaliers (*cf. infra Figure 17*) : la moyenne obtenue à partir des trois recensements indique que plus de 65 % des ménages frontaliers disposent de deux automobiles ou plus. Ce chiffre diminue dans les *CommRc* et *CommEc*, d'une part parce que ces communes sont mieux connectées aux réseaux de transports en commun, d'autre part parce que les frontaliers résidant dans ces communes sont souvent des personnes vivant seules, qui ont moins besoin d'avoir deux voitures ou plus (*cf. Annexe 9*). La hausse du nombre de voitures chez les frontaliers habitant les *CommRf* et les *CommEf* s'explique essentiellement par la localisation résidentielle éloignée du Luxembourg ou du réseau de transport, un tel témoin rejoint au constat que l'on se fait dans le phénomène de périurbanisation où la dépendance de l'automobile prédomine la mobilité quotidienne. Ce raisonnement est vérifié par une étude croisée entre les catégories de communes, les PCS et le nombre de voiture(s), car les résultats ne montrent aucune propension corrélative entre ces trois variables croisées (*cf. Annexe 9*).

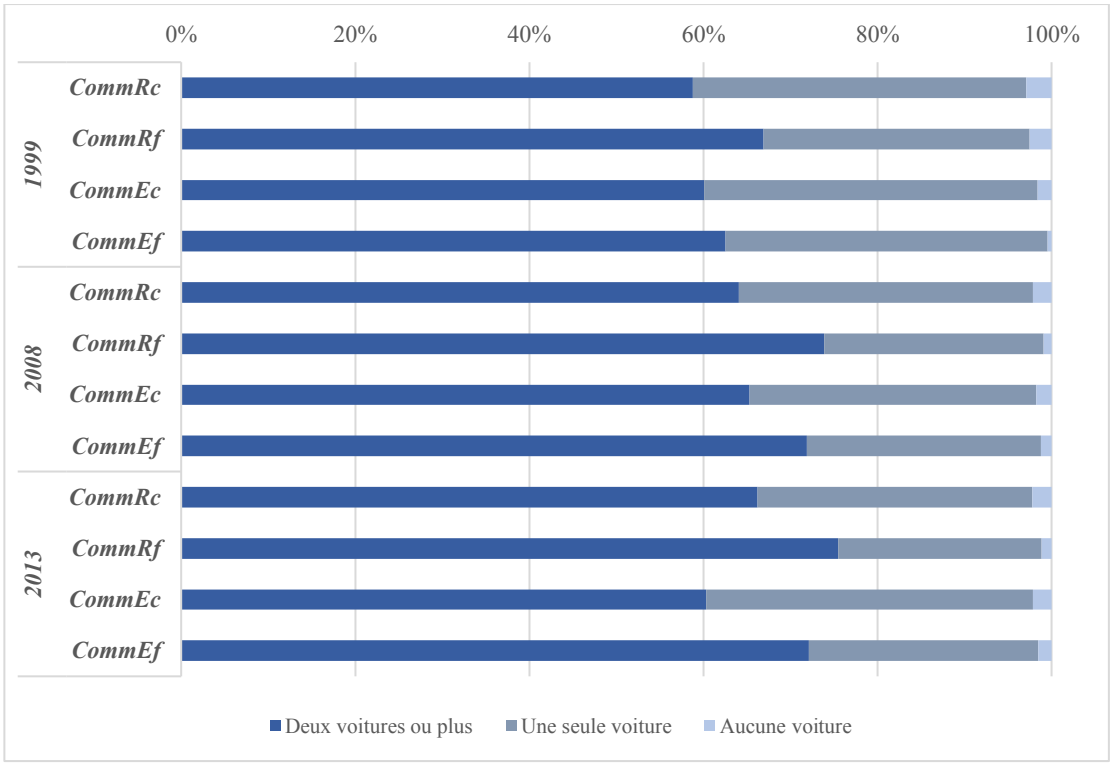


Figure 17. Nombre de voiture(s) à disposition des ménages par catégorie spatio-temporelle

Quant au mode de transport principal pour se rendre au travail, la voiture reste prédominante pour toutes les années durant la période de référence : neuf frontaliers sur dix se rendent au travail en voiture, et ceux qui habitent les *CommEc* sont les plus nombreux à emprunter les transports collectifs (*cf. Annexe 9*).

Parmi les autres explorations sociodémographiques des frontaliers selon la catégorie spatio-temporelle, nous remarquons que la nationalité joue un rôle d'indicateur pour distinguer les sous-populations (*cf. infra Figure 18*). En effet, le taux d'habitants-frontaliers étrangers est plus élevé dans les *CommEc* que dans les autres catégories de communes, et une telle tendance s'accentue avec le temps : en 1999, près de 10 % des frontaliers qui résident dans les *CommEc* sont de nationalité étrangère, et ce taux monte un peu en 2008 (10,6 %) pour atteindre d'emblée 17,0 % en 2013. La variance inter-groupale du pourcentage des frontaliers étrangers dans les *CommEc* est de 1,93 en 1999, elle passe à 4,41 en 2013, cela confirme la croissance de l'effectif des frontaliers étrangers dans les *CommEc*.

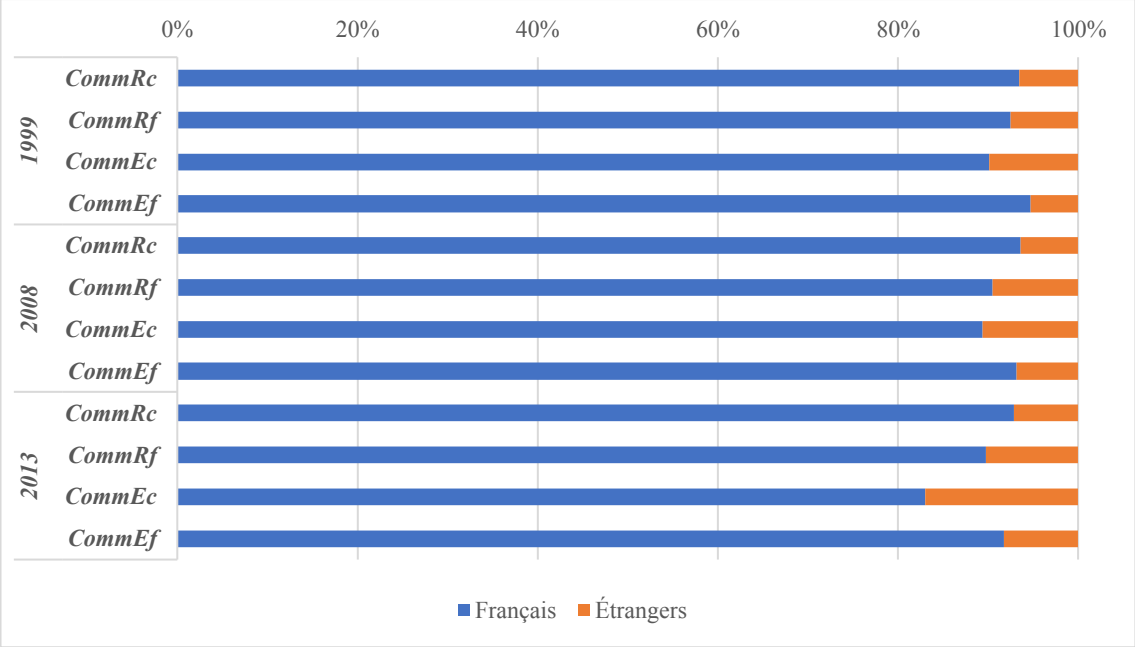
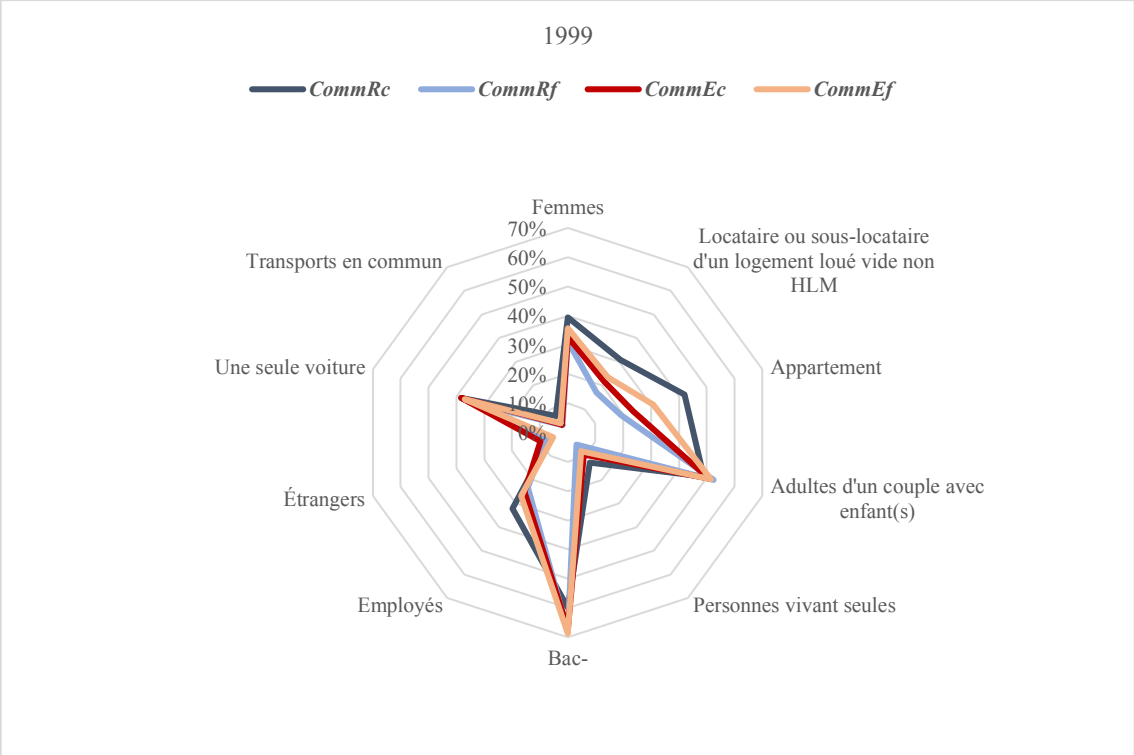


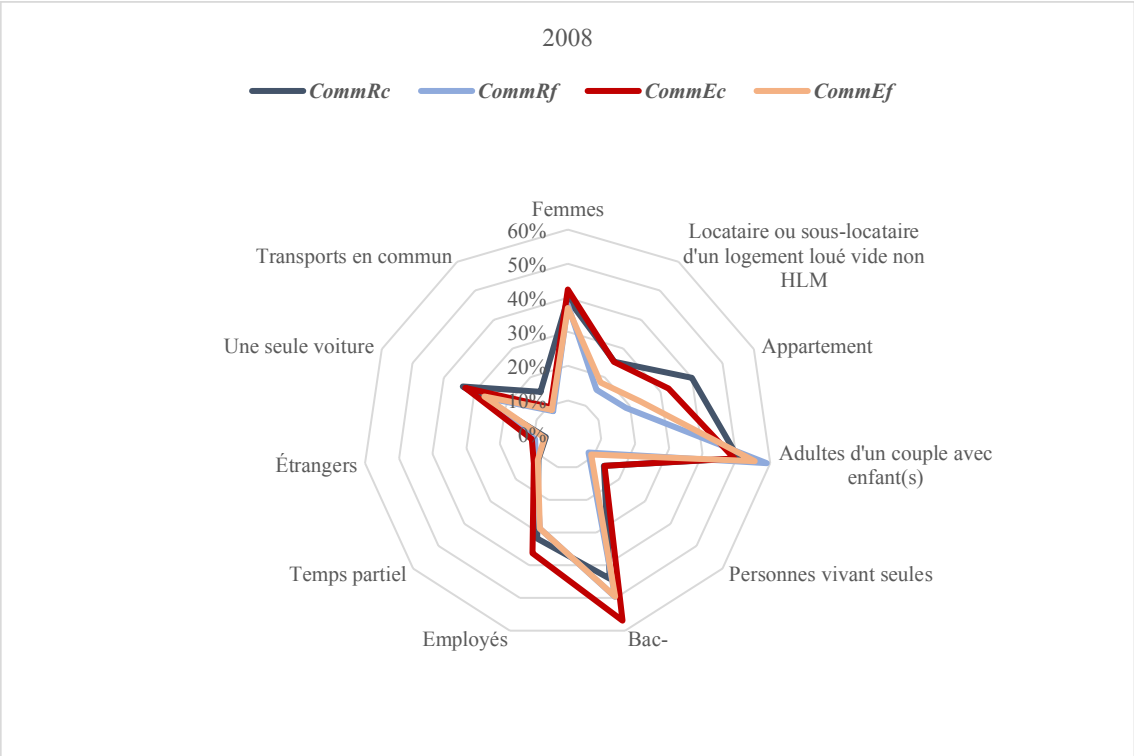
Figure 18. Nationalité française/étrangère des frontaliers selon la catégorie spatio-temporelle

Si le profil du frontalier type correspond à celui évoqué plus haut, c'est-à-dire celui d'un Français âgé de 40 ans environ, qui travaille comme ouvrier ou technicien et est titulaire au moins du baccalauréat ou d'un diplôme plus élevé, dans les faits, il varie en fonction de la catégorie de communes habitée. Un frontalier résidant dans les *CommRc* correspond davantage à la description du frontalier type, que nous complétons d'ailleurs en précisant qu'il loge dans un appartement avec son conjoint et ses enfants. Un frontalier qui réside dans les *CommRf* et les *CommEf* se rapproche de ce dernier profil, mais il est plus souvent propriétaire de sa maison individuelle, et il y a de fortes chances qu'on l'identifie comme un frontalier exerçant son activité professionnelle de toutes PCS confondues, qu'il s'agisse d'un employé, d'un ouvrier, d'une profession intermédiaire ou d'une cadre.

En d'autres termes, au contraire de l'hypothèse H4b selon laquelle les frontaliers de classes les plus modestes résident dans les communes éloignées (donc les *CommEc* et *CommEf*), nos analyses sociodémographiques ne permettent pas de distinguer les frontaliers de *CommEf* de ceux qui résident dans les communes rapprochées (*CommRc* et *CommRf*). Cependant, cela ne rejet pas encore notre hypothèse H4b, car les analyses

récapitulatives sur les propriétés sociodémographiques des frontaliers dans les *CommEc* proviennent à singulariser cette catégorie de communes résidentielles (*cf. infra Figure 19*).





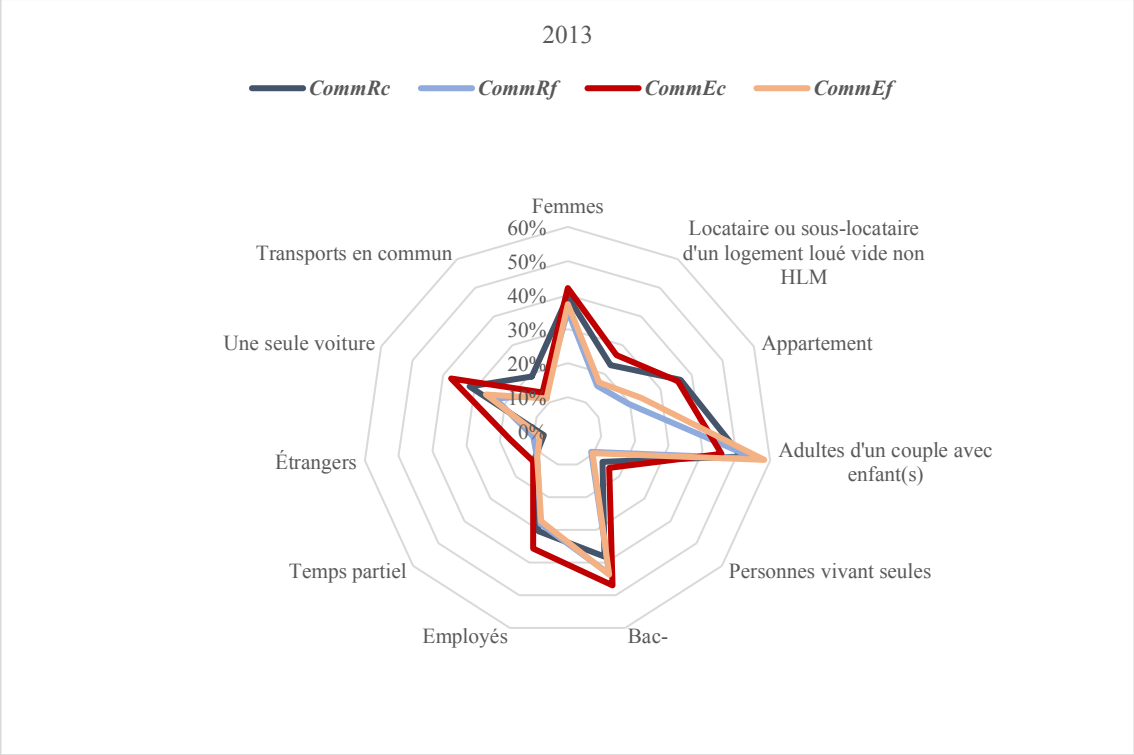


Figure 19. Évolution du profil sociodémographique des frontaliers selon la catégorie spatio-temporelle

D'après l'évolution du profil sociodémographique, les frontaliers résidant dans les *CommEc* en 1999 ne semblent pas montrer de caractéristiques particulières que ceux des autres catégories de communes. Nous constatons seulement une hausse des frontaliers disposant d'un diplôme inférieur au baccalauréat (67,2 %, nom de la modalité étant *Bac* -) et une légère concentration démographique des professions intermédiaires (20,2 %). Les frontaliers employés résident à cette époque davantage dans les *CommRc*. Cependant, une mutation a lieu dès 2008, et les caractéristiques sociodémographiques commencent à se différencier dans les *CommEc*. Nous observons :

1) la croissance et la hausse en continu de la proportion des femmes. Celle-ci s'élève à 32,8 % en 1999, un pourcentage inférieur à l'effectif moyen des femmes (la moyenne annuelle étant de 34,8 %), elle monte jusqu'à 42,4 % en 2008, et se stabilise à 42,1 % en 2013. Il s'agit de la catégorie la plus habitée par les frontalières.

2) En plus de la baisse en continu des cadres supérieurs et des titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur, les *CommEc* regroupent à partir de 2008 davantage d'employés et de titulaires d'un diplôme inférieur au baccalauréat. En d'autres termes, les *CommEc* se transforment avec le nouveau millénaire en un groupe de communes les plus faiblement dotées en capital économique et culturel.
3) Enfin, nous constatons une croissance continue des frontaliers de nationalité étrangère. Aujourd'hui (en 2013), nous pouvons brosser le portrait type d'une personne frontalière qui habite dans les *CommEc* : il s'agit d'une femme de nationalité française ou étrangère, peu diplômée, qui travaille au Luxembourg comme employée. Elle vit en couple ou elle vit toute seule, n'a pas d'enfant, et elle se rend au travail avec la seule voiture du ménage depuis un appartement loué.

Dans cette section, nous sommes partis de la méthode de catégorisation spatio-temporelle pour parvenir à identifier des espaces de résidence des frontaliers « *éloignés »* en matière de mobilité résidentielle. Il nous semble pertinent de conclure que seules les *CommEc* méritent vraiment la qualification d'« *espace éloigné* », parce que, d'une part, les analyses cartographiques des catégories spatio-temporelle confirme (partiellement) que les communes éloignées (*CommEc* et *CommEf*) se trouvent généralement éloignée de la frontière et disposent moins d'accessibilité aux réseaux de transport transfrontalier. D'autre part, nos analyses sociodémographiques selon les catégories spatio-temporelles confirme bien la singularité des *CommEc*, car ce n'est que dans ce type de commune que le profil sociologique des frontaliers se distingue davantage de celui des autres frontaliers. *Ipso facto*, les frontaliers habitant les *CommEc* sont les seuls à mériter vraiment la qualification de « *grands navetteurs* » ou des « *grandes navetteuses* » selon la structure démographique relativement féminine.

Jusqu'à présent, l'hypothèse H4b semble confirmée. Nous avons supposé dans cette hypothèse que les catégories spatio-temporelle revêtent des caractéristiques sociologiques, les parcelles d'espace les moins attractives en termes de résidentialité

frontalière regroupe en particulier les frontaliers qui sont socialement désavantageux. Nos analyses des caractéristiques sociodémographiques fait ressortir le fait que les frontaliers qui résident dans les communes les moins attractives sont ceux qui sont socialement les plus modestes. Ce constat s'explique en particulier par *l'immobilité résidentielle passive*, dans le sens où ces personnes ne parviennent pas à déménager afin de s'adapter à la recomposition de l'espace urbain sous l'influence métropolitaine, formant ainsi une ségrégation spatio-temporelle en termes de mobilité résidentielle.

c. « *Grandes navetteuses* » : une illustration

Selon les analyses que nous avons détaillées plus haut, les *frontaliers grands-navetteurs* ont plus de probabilités d'être des femmes, étrangères, faiblement diplômées, travaillant comme employées et habitant une commune villageoise dont d'autres habitants frontaliers commencent à en déménager. Elles revêtent des caractéristiques sociodémographiques plutôt modestes. Ce profil de grandes navetteuses statistiquement définit ne permet pourtant pas à soulever les difficultés dans la quotidienneté de la navette. Des analyses des données qualitatives illustratives nous permettent de mieux appréhender de manière phénoménologique les pratiques mobilitaires des grandes navetteuses.

Comme nous avons précisé dans notre description des échantillons, ce sont surtout les classes sociales les plus démunies qui renoncent à notre échantillonnage spontané, alors que les classes disposant d'un bon capital socio-culturel participent volontiers à notre enquête (*cf. supra page 168*). Nous trouvons par conséquent que les frontalières grandes-navetteuses définies ne prennent pas vraiment part à notre enquête : ce sont davantage les frontaliers qui habitent les *CommRc* qui le font (*cf. infra Tableau 11*). Les analyses que nous avons réalisées dans le chapitre 7 permettent encore de déduire que les personnes interrogées sont issues de classes moyennes et aisées d'après leur concentration dans les agglomérations urbaines lorraines, qui sont quant à elles souvent inclues dans les *CommRc*.

Catégorie spatio-temporelle (Essor métropolitain)	**Participation à l'entretien (N = 69)**	**Accord pour l'entretien (N = 282)**	**Entretien refusé (N = 655)**
Commune non-frontalière définie en 2018		0,4	0,2
CommRc	85,5	79,1	80,3
CommRf	2,9	7,8	4,7
CommEc		2,5	4,1
CommEf	11,6	10,3	10,7
Total	100	100	100

Tableau 11. Échantillonnage selon la catégorie spatio-temporelle

L'absence des frontalières grandes-navetteuses telles quelles définies ne voue cependant pas notre analyse visant à comprendre la situation mobilitaire des frontaliers des classes sociales modestes à un échec. Faute d'échantillon, nous nous appuyons sur un entretien organisé avec une frontalière issues de la classe populaire pour illustrer la situation à laquelle font face des frontalières grandes-navetteuses. Pour mettre différentes manières de vivre la mobilité spatiale en perspective, nous avons sollicité Nadia, une frontalière dont le profil ressemble à celui des frontalières grandes-navetteuses :

Nadia a 51 ans, ses parents sont venus d'Algérie à l'époque où la sidérurgie lorraine était prospère. Elle est née à Florange, une commune périurbaine proche de Thionville, où son père travaillait comme ouvrier à l'usine de *Sollac Lorraine* jusqu'à ce qu'il devienne invalide en raison d'une maladie. Nadia était encore jeune à ce moment-là, elle a arrêté tôt ses études de BEP commerce, parce qu'elle « *n'[a] pas fait grand-chose à l'école, il y a vingt ans arrière, trente ans arrière, […] on pensait plus à jouer qu'étudier* » (*sic*). Elle s'est réorientée vers un CAP vente qui s'est avéré une réussite, mais elle est très vite tombée enceinte. En 1999, après avoir été licenciée par son précédent employeur à Thionville, Nadia a commencé à travailler au Luxembourg : elle avait « *l'obligation de travailler, puisqu'[elle était] seule avec [son] enfant* ».

Nadia est restée dans sa commune natale durant toute sa vie jusqu'à il y a trois ans. Elle a alors quitté son logement familial de Florange pour louer un appartement à Thionville dans l'objectif de « *conserver [son] emploi et [de] pouvoir aller travailler et rentrer le soir sans dépendre de qui que ce soit* ». Comme elle n'a pas de voiture, elle faisait jusqu'ici le trajet domicile-travail en covoiturage, mais ses collègues de covoiturage sont partis. Si ce déménagement récent entre Florange et Thionville peut être considéré comme un « *rapprochement* » pour ce qui est de la distance de la navette et de l'accessibilité aux transports, Nadia est un exemple de grande navetteuse correspondant parfaitement à notre définition en raison de son profil sociodémographique et de sa situation mobilitaire. Elle fait en effet partie des travailleurs frontaliers franco-luxembourgeois qui passent le plus souvent occultés dans le contexte de l'économie métropolitaine du Grand-Duché : descendante d'immigrés, faiblement diplômée, elle travaille depuis vingt ans au Luxembourg comme femme de ménage.

Aujourd'hui, Nadia se rend au travail essentiellement en bus : les lignes 300 et 301 reliant Thionville au Luxembourg sont deux appuis principaux de sa mobilité quotidienne. Elle trouve qu'elle a « *quand même de la chance d'avoir le bus* » mais sa navette domicile-travail transfrontalière est synonyme de « *pénibilité* » et de « *lassibilité* » (*lassitude*). Par exemple, le jour où Nadia nous raconte son histoire, elle faisait justement un trajet qui lui paraît typique : « *Donc, je vais prendre mon 301. Du 301, j'arrive à Howald (Luxembourg). De Howald, j'attends le [bus ligne] 16 pour pouvoir aller à la gare [de Luxembourg]. Et de la gare, je reprends encore un autre bus pour pouvoir encore aller à la destination [dont] j'ai besoin. Ça veut dire le [inaudible : nom du village de son client], et j'ai encore un quart d'heure, à peu près dix minutes, un quart d'heure de trajet ! Voilà, ça c'est juste le matin, hein !* ». Le soir, ce n'est pas plus facile, parce que Nadia a des horaires de travail plutôt tardifs. Elle attend en effet que tout le monde ait quitté l'immeuble pour effectuer son travail de nettoyage. Sans préciser l'heure à laquelle elle termine son travail, nous pouvons facilement deviner la tranche horaire, puisqu'elle a demandé à la mairie de Florange de mettre en place un bus après 22 heures afin qu'elle puisse rentrer chez elle. En absence de réponse favorable à sa

demande et pour conserver son emploi, elle a « *dû déménager sur Thionville, pour pouvoir rentrer le soir chez [elle] et ne déranger personne. Parce qu'au départ, c'était un ami, c'était [sa] fille, c'était des gens qui travaillaient* » qui la ramenaient à Florange.

Elle trouve que c'est « *le destin [qui l'a] aidée* » à trouver un logement à proximité du centre-ville de Thionville. Elle est « *contente* » d'avoir loué l'appartement, car elle s'y sent « *bien* » et profite de la « *tranquillité* » de sa résidence actuelle, surtout qu'elle se trouve à « *proximité* » de son lieu de travail, contrairement à Florange. Pour conserver son emploi de femme de ménage, Nadia a dû beaucoup « bouger » sur le plan spatial. Ce bouleversement a affecté aussi bien son emploi du temps quotidien que son lieu de résidence. Si nous nous penchons sur les conditions d'emploi, nous constatons qu'elle a un CDI, mais nous serions naïfs de penser que rien d'autre ne 'bouge' dans la vie de Nadia. Le travail se transforme aussi, mais d'une manière discrète, qui passe inaperçue.

Dans le cas de Nadia, sans nier l'importance de la durée du contrat de travail, les « *heures attribuées* » jouent un rôle déterminant. Ce terme renvoie effectivement au quota de travail qu'elle reçoit chaque semaine et dont son salaire dépend. Le déménagement à Thionville modifie également considérablement son quotidien en augmentant inévitablement le coût de la vie. Elle travaille actuellement à temps partiel, « *à peu près trente heures par semaine* », mais l'employeur refuse systématiquement sa demande pour avoir plus d'heures. Elle suppose que le refus d'attribution de quota de travail n'est pas sans lien avec son adhésion au syndicat. « *Alors quelque part, on n'a que profité aussi de ma naïveté pour me demander d'être déléguée en ne sachant pas à quoi m'engager, parce qu'il fallait un véhicule pour se déplacer aux réunions, ils demandaient de faire des grèves sans arrêt de travail. Moi, je ne peux pas me permettre de perdre mon emploi, hein !* ». Elle déclare : « *La dernière fois, j'ai eu un mail que ma cheffe [qui] m'a montré qu'il y avait une notation à mon sujet, parce que, moi, j'ai toujours demandé des heures, on m'a toujours refusé ! Ah oui ! Donc, il y avait [mon nom] marqué en rouge, 'ne pas donner d'heures' […]. Je peux vous dire que c'est*

humiliant ! ». C'est la raison pour laquelle Nadia doit s'arranger pour trouver des clients privés et faire des petits boulots à côté pour gagner sa vie, d'où son trajet du matin susmentionné. Normalement, elle ne travaille en effet qu'à la banque, qui reste son principal lieu de travail.

Mais le « *contrat bancaire* » (*sic*) a aussi changé. Si la raison invoquée pour expliquer la distribution des heures de travail reste une hypothèse de Nadia difficile à confirmer, elle témoigne toutefois de la restructuration économique métropolitaine du marché de l'emploi qui donne lieu à la perte de son « *contrat bancaire* ». Au début de son travail transfrontalier, elle était directement employée par une banque, mais la réorganisation économique a incité la banque à sous-traiter les emplois à faible plus-value. Elle a été employée par une entreprise de service de nettoyage, tout en conservant son CDI, mais la forme du travail réelle a mené Nadia sur une trajectoire professionnelle plus précaire qu'auparavant.

Lorsque nous l'interrogeons sur le contenu de son travail, elle répond : « *Ben, 'pénibilité', 'ingratitude'. Et ouf... ben la 'routine' hein ! C'est toujours pareil hein, c'est toujours la même chose hein ! Il n'y a rien qui se passe hein ! On arrive, on prend le chariot, on commence à travailler, puis c'est toujours la même chose, toujours la même chose, toujours la même chose ! C'est répétitif quoi ! C'est ennuyant ! Moi, quelque part, des fois, je me suis formalisée quelque part, hein ! Mais c'est un travail qui est ennuyant, il n'y a pas de retour, il n'y a pas de contact, il n'y a rien ! Moi, je n'ai personne, par exemple, à la villa. C'est un service client. Donc, je n'ai personne de la journée hein ! De mes quatre heures, mis à part mes collègues, je ne vois personne !* » Nadia n'attend rien d'autre de son travail, sinon « *un peu plus de reconnaissance, […] que les gens respectaient un peu plus, s'ils donnaient un peu plus de valeurs surtout ! Parce que ça fait beaucoup hein, sur une personne, hein ! […] quand on vous donne des gratifications, parce que vous 'êtes' (avez) effectué un bon travail, parce que vous êtes un bon élément, parce que même malade vous venez travailler, euh voilà ! C'est sûr que ça fait toujours plaisir quand on vous gratifie par rapport à ça ! On ne parle même pas argent, hein !*

On parle juste en paroles hein ! […] *Apparemment, les gens qui travaillent le plus, ce n'est pas les mieux vus, apparemment, hein !* »

Dans le monde de Nadia, toutes les choses bougent, aussi bien sur le plan spatial que socio-professionnel, mais la mobilité n'est pas vécue comme une liberté, et la flexibilité est synonyme de précarité. Nous avons eu vent de l'histoire de Nadia grâce à sa fille, qui travaille maintenant dans une entreprise d'assurance au Luxembourg et lui a envoyé le lien de l'enquête en l'encourageant à y participer. Son témoignage enrichit le profil sociodémographique de notre échantillon et permet de rendre plus concrète la pratique mobilitaire des frontaliers.

d. Conclusion du chapitre 8

Ce chapitre avait pour principal objectif d'interroger la définition de la navette à longue distance telle qu'on l'utilise le plus souvent dans les recherches portant sur la mobilité spatiale. Pour y parvenir, nous avons introduit la méthode de catégorisation spatio-temporelle qui se définisse en termes des mobilités résidentielles des frontaliers à travers du temps, cette méthode de catégorisation est progressivement complétée par les implications de la mobilité quotidienne et de la mobilité sociale.

Tout d'abord, par la confirmation de notre H4a dans la section *Évolution de l'attractivité résidentielle de la Lorraine*, nous avons partiellement confirmé que l'attractivité résidentielle est liée à l'accessibilité de la navette quotidienne. Partiellement parce que nous avons supposé que les communes éloignées soient distantes de la frontière et éloignées des réseaux de transport, tandis que seul ce dernier aspect est prouvé, puisque certaines communes éloignées, en particulier certaines *CommEc*, sont présentes durant l'essor métropolitain à proximité de la frontière. Nous avons ainsi établi que les espaces qui attachent le moindre d'habitants-frontaliers sont les plus « *éloignés* ».

Ensuite, par la confirmation de notre hypothèse H4b dans la section *Caractérisation des espaces « éloignés » et des « grands navetteurs »* selon laquelle les frontaliers qui résident dans les communes moins attractives en termes de mobilité résidentielle appartiennent aux classes sociales modestes. À l'issue des analyses sociodémographiques des frontaliers résident dans des catégories spatio-temporelles différenciées, nous avons particulièrement pu distinguer les frontaliers qui habitent dans les *CommEc* dont le profil reste socialement désavantageux, naît ainsi la définition renouvelée des « *grand navetteurs* ». Comme la définition des catégories spatio-temporelle a progressivement attaché l'aspect de mobilité quotidienne et celui de mobilité sociale, notre définition de grands navetteurs a degré par degré impliqué ces

deux aspects. Nous considérons qu'une telle définition de grande navette à longue distance pourrait servir de compléter la définition par convention qui dépend souvent des seuils arbitraires ou des frontalières détachées des spécificités de pratique mobilitaire.

Comme les résultats d'analyse sur les catégories socio-spatiales qui dévoile un processus de gentrification, les résultats d'analyse sur les catégories spatio-temporelles dégagent, quant à eux, aussi, des processus ségrégatifs de l'espace résidentiel en Lorraines parmi les frontaliers. Cependant, la logique ségrégative entre les catégories socio-spatiales et les catégories spatio-temporelle reste différenciée. D'un côté, pour les catégories socio-spatiales, nous avons constaté une forme de ségrégation causée par la relégation, ce sont ainsi les frontaliers de classes aisées qui prennent activement des positions socio-spatiales avantageuses sur le territoire de la *LL*. C'est donc par l'arrivée des frontaliers cadres et de professions intermédiaires que certains espaces sont gentrifiés. De l'autre côté, pour les catégories spatio-temporelle, nous constatons plutôt une forme de ségrégation causée par l'« abandon ». Les frontaliers grands-navetteurs ne sont pas les personnes qui cherche à déménager pour se loger dans une *CommEc*. En revanche, ils ne déménagent pas et persistent à résider dans une commune – c'est par le départ des autres que ces frontaliers sont ségrégués.

Si nous avons statistiquement définit les *frontalier grands-navetteurs* comme des femmes, faiblement diplômées, étrangères, employées, il ne faut pas oublier que ces analyses ont été réalisées d'une manière probabiliste à partir de données intercensitaires, et nous ne pouvons pas imaginer une personne frontalière revêtant l'ensemble de ces fragilités sociales, ni considérer ces frontaliers grands-navetteurs comme des victimes de leur sort. La tendance statistique s'avère bien plus claire pour montrer une telle différenciation sociale entre les catégories spatio-temporelles.

En outre, bien que nous voulions mettre à l'examen notre définition de grands navetteurs d'une vision microsociale pour donner chair à ce profil probabiliste, nous ne disposons pourtant pas du matériel nécessaire pour investiguer sur la quotidienneté des

frontaliers grand-navetteurs tels que nous les avons définis. Cependant, l'illustration de la frontalière issue de couche sociale modeste permettent d'approfondir notre connaissance de la vie transfrontalière des grandes navetteuses et de leur situation résultant de leurs mobilités quotidiennes et leurs mobilités résidentielles[30]. D'ailleurs, l'absence des réels frontaliers grand-navetteurs de notre enquête pourrait également être considérée comme un résultat en soi, qui reflète d'ailleurs un « éloignement social » de ces frontaliers grand-navetteurs du processus participatif de la gouvernance transfrontalière.

En fin de compte, les analyses effectuées à la fin du chapitre permettent de faire ressortir des éléments utiles pour comprendre la relation entre les mobilités spatiales et sociales des navetteurs : l'entretien avec Nadia montrent des rapports particuliers entretenus par le sujet avec des objets de mobilité différents (la navette, la résidence et le travail). Interroger les attitudes et les représentations sociales de ces objets de mobilité pourrait être une piste heuristique à explorer dans l'optique de mieux comprendre les pratiques mobilitaires des frontaliers.

[30] Pour la même raison de manque d'échantillon des *CommEc*, les catégories spatio-temporelles ne seront pas prise en compte dans les analyses plus loin, étant donné que ces analyses se baseront sur des entretiens.

Chapitre 9. Éprouver la navette transfrontalière

À partir de ce chapitre, les analyses se baseront essentiellement sur les données provenant des entretiens semi-directifs. Nous appliquerons donc une vision microsociale, et la focale de notre analyse sera dirigée sur les représentations sociales de la navette transfrontalière, ainsi que sur l'emploi et la résidence des travailleurs frontaliers pour ensuite relier ces objets de mobilité respectivement à une sorte de pratique mobilitaire. Nous nous intéresserons à la manière dont les individus frontaliers conjuguent leur pratique de navette transfrontalière, celle de la mobilité résidentielle et leurs perspectives professionnelles. Le présent chapitre sera essentiellement consacré à la navette transfrontalière.

Comme nous l'avons constaté dans l'épistémologie du développement de la notion de mobilité (*cf. supra page 11*), le terme de *mobilité* infiltre dans les discours artistiques, littéraires, scientifiques et politiques, il sert de plus en plus souvent de critère consensuel pour discerner les dispositions sociales d'un individu (Borja, Thierry, et al.,

2014). Dès lors, la *mobilité* est envisagée comme un symbole de modernité (Barrère et Martuccelli, 2005), comme le potentiel d'accumuler des capitaux sociaux (à l'instar de la motilité de V. Kaufmann et Jemelin, 2004) ou comme une sorte de capital *sui generis* (V. Kaufmann et al., 2004). En tant qu'acteurs sociaux qui la pratiquent, comment les frontaliers considèrent-ils leur navette transfrontalière ? Quelles sont leurs représentations de la mobilité quotidienne ? Quelles attitudes adoptent-ils envers cette navette transfrontalière qu'ils sont obligés de vivre au quotidien ? Comment envisagent-ils la mobilité quotidienne transfrontalière lorsqu'ils n'en sont pas satisfaits ? Leurs considérations sont-elles liées à d'autres formes de mobilité ? Afin de répondre à ces questions, nous allons adapter nos hypothèses théoriques en tant que des hypothèses opératoires, et nous allons réaliser des analyses sur le corpus des entretiens pour investiguer ces hypothèses.

Notre hypothèse H5 souligne l'existence des correspondances entre les représentations et les pratiques, ces correspondances se transforment certainement afin d'être adaptées pour des correspondances entre les représentations et la pratique de la navette transfrontalière. Ainsi, plusieurs hypothèses opératoires dérivent de cette hypothèse théorique H5 concernant les représentations de la navette des frontaliers.

Tout d'abord, à l'inverse des représentations de la mobilité comme signe d'avancement et de modernité, ou comme atout pour cumuler les dispositions sociales dont l'image est figurée par les nouvelles classes supérieures *hypermobiles* (Frétigny, 2015), les mobilités spatiales ne présentent pas d'aspect univoque pour l'ensemble des acteurs sociaux qui les pratiquent. Plusieurs études sociologiques et géographiques montrent que la mobilité spatiale peut à elle seule constituer une contrainte sociale (Dubucs et al., 2011; Enaux et al., 2011; Le Breton, 2005a). Partant de ces idées, nous supposons que (H5a) la navette transfrontalière sera perçue de manière différenciée selon les pratiques. D'une part, les évaluations envers la navette sera de valence négative. Contrairement aux trajets occasionnels, la mobilité quotidienne est en effet pratiquée à une fréquence plus élevée, avec un allongement constant de la distance métrique et de

la distance-temps entre le pays de résidence et le pays de travail (Gerber et Ramm, 2004; Schmitz, 2012), et le rythme de vie se trouve fortement accéléré par la navette transfrontalière (Drevon, 2016). Cet ensemble de facteurs constitue finalement un contexte social plus exigeant et contraignant pour les frontaliers, dont les représentations sociales de la mobilité seraient cette fois-ci déterminées par la pratique (Abric, 1994b). D'autre part, les représentations sociales de la mobilité peuvent également être dotées d'une attitude positive comme nous avons constaté dans la représentation de la mobilité de nos jours.

Ainsi, notre première hypothèse opératoire H5b émane plus directement de l'hypothèse théorique H5 : il existe des correspondances entre les représentations et les pratiques de la navette. Si nous réussissons à distinguer les typologies de représentations sociales de la navette, nous repérons donc également des patterns divers de comportements à propos de la mobilité quotidienne, et chacun sera spécifique à une typologie de représentation.

Parallèlement, comme nous l'avons évoqué dans la première partie, l'une des rares études sur les représentations du déplacement en train réalisée par J.- C. Abric et M. Morin (1990) met en évidence un rapport socialement différencié entre les représentations du déplacement et le statut socio-professionnel des sujets. Nous voudrions pour notre part aller encore plus loin que cette seule conception : les représentations sociales de la navette seraient catégorisées en fonction non seulement du statut social des individus, mais également des catégories socio-spatiales. Ainsi, (H6a) si les sujets frontaliers peuvent être reclassés par rapport à leurs représentations de la mobilité quotidienne, une telle classification devrait correspondre aux catégories socio-spatiales que nous avons développées dans les chapitres précédents. Nous formulons ainsi cette hypothèse H6a, parce que nous avons découvert que la structure sociale des frontaliers dépend aussi de leur localisation résidentielle (ce qui est confirmé par nos hypothèses H1 et H3). La manière dont les frontaliers envisagent leur navette quotidienne pourrait également varier selon leur positionnement socio-spatial.

Par ailleurs, nous nous rendons compte de l'aspect transfrontalier de la mobilité quotidienne de notre échantillon. Malgré l'effacement de la frontière géopolitique résultant de la démolition des infrastructures et de la suppression du contrôle douanier systématique, la frontière entre la France et le Luxembourg continue d'exister comme élément qui influence l'efficacité spatio-temporelle en rapport avec la mobilité quotidienne (Schiebel, 2011). Certaines contraintes mobilitaires sont aussi prises en compte dans les représentations sociales des frontaliers et déterminent leur choix de mode de transport (Schiebel, 2018). Nous considérons que l'inverse de la thèse est également valide : la pratique quotidienne de la mobilité transfrontalière participe aussi à la construction des représentations. Nous posons ainsi une autre hypothèse sur les correspondances entre les pratiques et les représentations : (H5c) dû à la fréquence de la pratique de mobilité, les représentations sociales de la frontière seraient étroitement liées à la pratique de la navette transfrontalière, et les différentes manières d'envisager la frontière correspondent bien aux différents comportements de navette quotidienne.

Comme nous l'avons précisé dans la méthodologie (*cf. supra page 119*), nous avons relevé durant l'entretien semi-structuré mené avec les frontaliers les représentations sociales de leur navette domicile-travail transfrontalière en recourant à la méthode de l'association libre de mots. Dans les sections suivantes, nous allons les lemmatiser, catégoriser et les mettre dans l'analyse prototypique et l'analyse de similitude pour connaître la structure, ainsi que la signification des représentations de la mobilité quotidienne. Ensuite, nous allons placer ces éléments de représentations dans des analyses multidimensionnelles (surtout l'ACM) et classifier les individus par leur manière de percevoir la navette transfrontalière (par CAH). Seront également menées des analyses textuelles plus affinées portant sur des fragments de discours des frontaliers, afin de pouvoir répondre à nos questions et à nos hypothèses opératoires posées.

a. Représentations sociales de la navette transfrontalière

Dans cette section du chapitre, en suivant le protocole d'analyse établi dans la partie méthodologique de l'analyse de structure des représentations sociales (*cf. supra page 151*), nous allons tout d'abord lemmatiser des représentations sociales de la navette transfrontalière (nommées *infra* comme ***RSN***) recueillies de la méthode associative. Les éléments de RSN sont dans un deuxième temps catégorisé dans l'optique de réduire le nombre d'hapax. Ces catégories de RSN permettront également de mieux connaître le contenu des représentations sociales de la pratique de mobilité quotidienne transfrontalière. Ensuite, nous allons effectuer l'analyse prototypique et l'analyse de similitude pour mieux comprendre la structure des RSN. En nous basant sur une telle structure sociocognitive de la navette transfrontalière, nous pourrons alors caractériser cette structure de RSN en réalisant l'analyse des correspondances (ACM), ainsi que l'analyse de classification (CAH) pour classifier les frontaliers en fonction de leurs caractéristiques sociocognitives.

I. Catégories des représentations sociales de la navette

Nous avons précisé dans la méthodologie que la forme verbalisée des éléments de représentations doit être catégorisée pour réduire le nombre d'hapax. Pour y parvenir, un processus de lemmatisation est effectué avec le logiciel d'analyse lexicale [31]. Ce

[31] Logiciel de la lemmatisation : IraMuTeQ.

processus d'analyse lexicométrique permet de dévoiler les principales thématiques abordées par les frontaliers interrogés au sujet de la navette transfrontalière. Dans l'ensemble, 15 mots des RSN sont cités au moins trois fois (*cf. infra Tableau 12*), et ces 15 éléments sont évoqués d'un total de 94 fois (soit 45,0 % des occurrences d'évocation totale, *cf. supra Tableau 3*). Vu que la fréquence de citation de ces 15 éléments correspond à la quasi-moitié des réponses, ils peuvent être retenus pour servir des catégories de référence afin de réduire le nombre de forme langagière des RSN (*pour l'ensemble des RSN sous leur forme originelle, cf. Annexe 11*).

Forme originelle de RSN	Occurrences	Type grammatical
long	29	adj.
fatigant	11	adj.
train	7	n.
pénible	7	adj.
stressant	6	adj.
aléatoire	6	adj.
retard	4	n.
épuisant	3	adj.
voiture	3	n.
stress	3	n.
reposant	3	adj.
imprévisible	3	adj.
dormir	3	v.
dangereux	3	adj.
chaotique	3	adj.

Tableau 12. Éléments des RSN les plus cités

Parmi les 15 éléments les plus cités, nous constatons que le terme « *long* » est l'élément de RSN le plus fréquemment évoqué (29 fois). Cet élément est mentionné pour désigner la distance du trajet domicile-travail, qu'il s'agisse de la distance orthodromique, de la distance de trajet parcouru ou de la distance-temps. Compte tenu du contexte problématique du transport entre le Luxembourg et les pays de résidence, la longueur de la navette ne peut être considérée comme neutre lorsqu'elle est évaluée par

les sujets. Cette description est donc directement liée aux contraintes de la pratique mobilitaire des frontaliers. Nous construisons une première catégorie sur la base de cette description générale, de valence négative, à propos de la navette domicile-travail effectuée entre la *LL* et le Luxembourg. Nous l'intitulons « ***long-description (-)*** »[32].

Nous repérons ensuite plusieurs éléments de RSN qui renvoient à une signification similaire dans la liste. Ces éléments désignent tous de manière négative l'état physique (ou physiologique) et psychologique du sujet lorsqu'il/elle pense à sa navette quotidienne, par exemple, les adjectifs « *fatigant* », « *pénible* », « *stressant (et stress)* » et « *épuisant* ». Ce groupe de représentations fortement associées à l'aspect physio-affectif constitue ainsi la deuxième catégorie, nommée « ***fatigant- psycho-physiologique (-)*** ».

La troisième catégorie se réfère aux évocations qui impliquent moins d'évaluations attitudinales mais sont davantage liées à la pratique spécifique de la navette transfrontalière, c'est-à-dire le mode de transport avec lequel la navette est réalisée. Le « *train* » est manifestement le mode de transport le plus souvent mentionné par nos sujets. Nous trouvons la « *voiture* », « *voiture de fonction* » et « *bus* » dans la liste des évocations répertoriées moins de trois fois (*cf. Annexe 11*). Outre le mode de transport, il nous semble pertinent d'inclure dans cette catégorie certaines activités liées à un mode de transport particulier, notamment « *dormir* » pendant la navette en train, ou encore « *radio* » ou « *téléphone* » pour les automobilistes (*cf. Annexe 11*). Nous constituons ainsi notre troisième catégorie, intitulée « ***mode de transport – usage ()*** ».

---

[32] Le format d'une catégorie de RS dans le texte *infra* se compose de ***« 'nom de la catégorie '-'aspect de la catégorie' (valence attitudinale) »***. Si les parenthèses sont laissées vides, cela signifie qu'il ne s'agit pas d'une tendance évaluative manifeste ; ***'(+)'*** entre parenthèses est de valence attitudinale positive, et ***'(-)'*** est négative.

La quatrième catégorie regroupe des affects et des émotions de valence négative en lien avec la navette domicile-travail. Cette dernière est surtout représentée comme « ***pénible-affectif (-)*** ». Nous y ajoutons encore des hapax comme « *horrible* », « *invivable* », et même « *enfer* » et « *calvaire* », qui constituent des expressions d'émotion forte.

La catégorie suivante se fonde sur l'usage contraignant de certains modes de transport. Elle inclut par exemple « *aléatoire* » et « *retard* », qui sont étroitement associés à l'aspect temporel de la navette transfrontalière, notamment celle en transports collectifs. Cette catégorie « ***aléatoire-usage (-)*** » comprend également les adjectifs « *imprévisible* », « *chaotique* » et « *dangereux* », qui sont le plus souvent évoqués par les frontaliers automobilistes.

Enfin, malgré la dimension négative majoritairement évoquée pour caractériser le trajet, que ce soit dans le cadre de la description générique ou pour évaluer un mode spécifique de transport, certains frontaliers semblent maintenir un rapport favorable avec le trajet quotidien ou l'usage du mode de transport, vécu comme « *reposant* ». Nous repérons dans cette catégorie, dorénavant nommée « ***reposant – usage (+)*** », les occurrences « *confortable* » ou « *efficace* » qui ne sont pas souvent citées (*cf.* Annexe 11).

Encadré 4. Effet de la catégorisation sémantique des RSN sur l'ACM

Même si la catégorisation sémantique des éléments de RSN permet de faciliter l'appréhension de la représentation sociale de la navette transfrontalière, cette méthode n'est pourtant pas sans effet sur d'autres types d'analyse, en particulier quand nous passons par l'ACM. Nous risquons en effet de réduire le nombre réel d'éléments représentés lorsque nous mettons les catégories de RSN dans le tableau disjonctif de l'ACM.

Par exemple, Caroline, cadre intermédiaire se rendant au travail au mode mixte en voiture et en train, représente son trajet par « voiture », « train » et « ponctualité ». Ces trois représentations sont toutes reclassées en « mode de transport-usage () ». Par conséquent, dans le tableau disjonctif de l'ACM, l'algorithme de l'analyse considère que cet individu ne dispose que d'une seule catégorie représentationnelle au lieu de trois.

En somme, six catégories de RSN ont été construites sur la base des thématiques détectées, et les hapax ont été ensuite reclassés dans ces catégories établies (*cf. supra Tableau 13*). Si la mobilité comporte aujourd'hui un caractère éprouvant au niveau institutionnel et individuel (Enaux et al., 2011), les aspects impliqués dans ces RSN, ainsi que les attitudes explicites et implicites déduites de ces éléments de représentations, permettent de spécifier la pénibilité vécue par les frontaliers franco-luxembourgeois qui pratiquent la navette à longue distance. L'aspect de l'usage quotidien semble prédominer dans la représentation sociale des frontaliers, quelle que ce soit la valence évaluative attribuée. De plus, l'aspect affectif est également invoqué pour exprimer l'épreuve individuelle que représente la pratique de la mobilité quotidienne, qui affecte l'état psycho-physiologique des sujets. Nous pouvons désormais récapituler que les frontaliers interrogés se représentent la navette domicile-travail transfrontalière de manière très négative.

Catégorie de RSN	Occurrences d'évocation	% Occurrences d'évocation	Nombre de sujets	% Nombre de sujets
long-description (-)	50	23,9%	40	58,0%
fatigant-psycho-physiologique (-)	37	17,7%	30	43,5%
reposant-usage (+)	32	15,3%	22	31,9%
aléatoire-usage (-)	31	14,8%	29	42,0%
mode de transport-usage ()	30	14,4%	18	26,1%
pénible-affectif (-)	29	13,9%	24	34,8%
Total	209	100%		

Tableau 13. Occurrences des catégories de RSN et nombre de sujets

Pour l'ensemble des éléments de RSN verbalisés avec l'association libre, que ce soit sous leur forme originelle ou sous la forme de catégories reconstruites, une forte propension à l'évaluation négative (4 sur 6) de la navette domicile-travail transfrontalière se manifeste de manière évidente. Une telle tendance défavorable concerne les catégories liées à la description générale, au ressenti psycho-physiologique, à l'évaluation pragmatique ou aux affects. Ces catégories sont désignées respectivement par « *long* », « *fatigant* », « *aléatoire* » et encore « *pénible* ». L'ensemble de ces éléments de valence négative représente147 occurrences sur une totalité de 209, soit 70,3 % en proportion. De même, les sujets qui mentionnent au moins une fois l'une de ces quatre catégories de RSN à valence négative regroupent 61 personnes, soit 88,4 % de l'échantillon, alors que seules 22 personnes évoquent des éléments de RSN de valeur attitudinale positive.

À titre d'exemple, la catégorie « *long-description (-)* » est évoquée par 40 frontaliers, soit 58,0 % de l'échantillon. Elle constitue la catégorie de RSN la plus partagée par les frontaliers pour évoquer de manière objective la longueur spatiale et temporelle de la navette domicile-travail. Cette dernière est également considérée comme une contrainte, car certains navetteurs la décrivent comme « inutile », « interminable » mais « nécessaire », sous-entendant que la navette est une condition *sine qua non* pour conserver leur emploi au Luxembourg. D'ailleurs, les facteurs

psychologiques, - y compris les aspects psycho-physiologiques (*fatigant*) et affectifs (*pénible*) - sont plus saillants que le facteur praxéologique (*retard*). À l'inverse, la catégorie « *reposant-évaluation (+)* » comptabilise 32 occurrences de la part de 22 individus. Comme cette catégorie regroupe à elle seule tous les éléments de RSN de valence positive, qu'ils soient fondés sur la pratique ou sur une évaluation affective et émotionnelle, elle semble amplifier l'attitude positive vis-à-vis de la navette. Cela renforce par contraste la considération négative qu'ont les frontaliers de la navette.

Dès lors, notre hypothèse H5a se trouve confirmée, parce que des attitudes à valence évaluative différenciées sont attribuées aux éléments RSN. Alors que la situation mérite encore une précision dans la mesure où nous observons des évaluations défavorables généralisées par rapport à la pratique de la navette transfrontalière. La confirmation de cette hypothèse est susceptible d'être préconfigurée par la tension croissante ressentie par les frontaliers dans leur pratique de la mobilité quotidienne au moment où l'enquête a été réalisée (*pour se rappeler du contexte de l'enquête, cf. supra Encadré 2*). Ce facteur explique la tendance de certaines personnes interrogées à envisager l'enquête comme une occasion de se plaindre des dysfonctionnements des réseaux de transport. Des réponses à la question portant sur la satisfaction de vie en général confirment encore la construction de l'image pénible associée à la navette domicile-travail entre la *LL* et le Luxembourg. Parmi les éléments qui influencent la satisfaction de vie frontalière, c'est la navette transfrontalière en particulier qui est considérée comme un « *point noir* » (*sic*) :

> *« […] le gros point noir, c'est le trajet ! C'est le temps de trajet ! Le reste, c'est très satisfaisant ! » (Marie)*

> *« Mais, enfin, le gros point noir reste les trajets. Ça, c'est vraiment le côté négatif qui mange un peu tous les côtés positifs, en fait ! » (Karine)*

« Vraiment, le seul point noir de mon travail, c'est le trajet ! C'est vraiment l'endroit où se situe [mon lieu de travail] ! » (Élodie)

« [Le trajet] c'est le seul point négatif entre guillemets du fait que je travaille au Luxembourg, en fait ! » (Hélène)

« Bah disons, je pense que si on enlevait les trajets, je serais à six et demi ou sept sur dix [comme satisfaction], ouais ! Ça me bouffe énormément d'énergie, beaucoup d'énergie. C'est-à-dire que le soir, je reste au bureau à 18 h, et je suis chez moi à 19 h 30, pour faire 34 km. Donc, quand je rentre chez moi, je ne fais plus rien ! Et le matin, c'est pareil ! Ça me bouffe toutes mes semaines ! » (David)

En fin de compte, nous n'observons pas l'apparition d'éléments autres que ceux directement liés à la pratique de la mobilité quotidienne, tels que le travail et les sociabilités dans le mode de transport[33]. Nous analyserons des fragments de discours plus élaborés pour approfondir encore les aspects concernant la mobilité quotidienne des frontaliers.

[33] Deux évocations à propos de la sociabilité dans le cadre de l'association de mots font de la navette un moment « *convivial* ».

II. Structure et organisation des représentations sociales de la navette

Si le contenu de la représentation sociale permet de comprendre la prise de position générale des frontaliers par rapport à la pratique de la mobilité quotidienne pour se rendre au travail, le fait de dévoiler la structure de la représentation tout en réalisant une analyse prototypique nous aidera à compléter la compréhension des RSN (*cf. infra Figure 20*)[34].

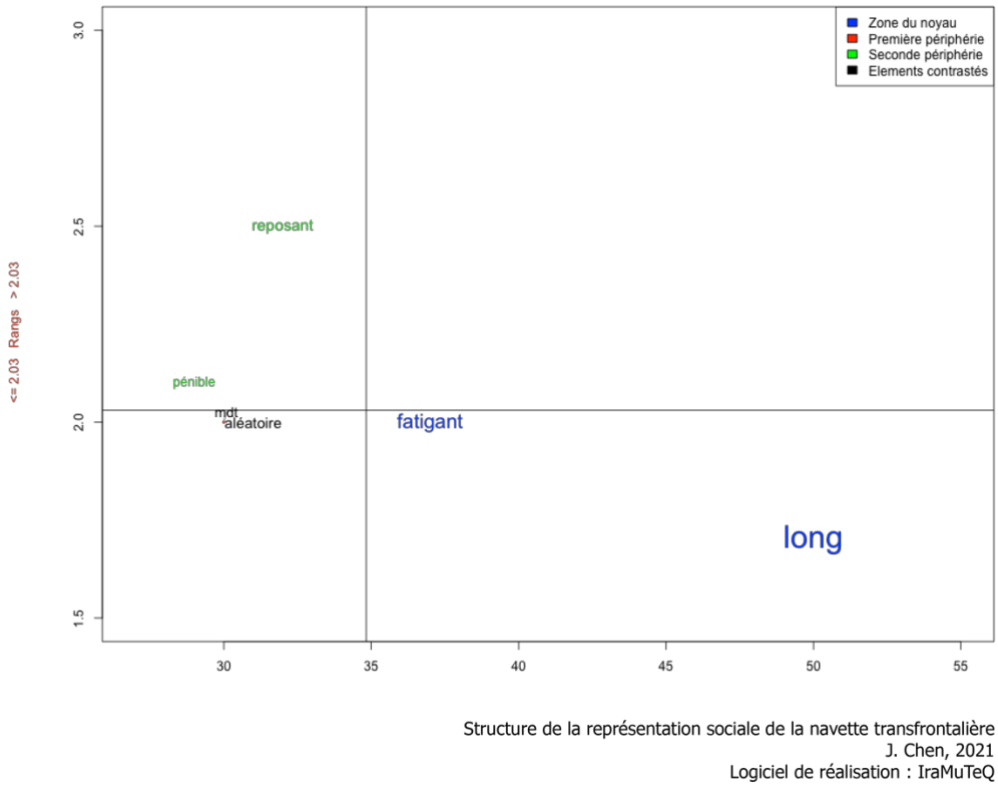


Figure 20. Structure de la représentation sociale de navette

À première vue, la structure des éléments de RSN indique un équilibre quantile entre chaque case, bien que la première périphérie (P1) reste inoccupée. Ce blanc laissé

[34] La manière de lire les résultats de l'analyse prototypique, *cf. supra* page 131.

peut pourtant être considéré comme statistiquement ambivalent, car le rang d'évocation en moyenne de la catégorie « *fatigant-psycho-physiologique (-)* » se situe juste à la frontière entre le noyau central et la périphérie. L'élément central le plus saillant et le plus évoqué est la catégorie « *long-description (-)* ». Les caractéristiques de cette catégorie « *long* » correspondent aux caractères généraux et abstraits du noyau central. La longueur de la navette se trouve à la place centrale des représentations sociales auprès des frontaliers franco-luxembourgeois.

Alors que les sujets représentent la longueur de la navette en s'appuyant sur plusieurs dimensions. Prenons l'exemple de *Chantal* qui considère la longueur de la navette directement par la distance métrique parcourue quotidiennement :

> *« Ben... 'Long' ! 25 km, c'est quand même long tous les jours. » (Chantal)*

Alors que la longueur ne signifie pas la même chose pour *Sonia*, 45 ans, cadre intermédiaire travaillant en tant que frontalière depuis vingt ans. Elle décrit le trajet quotidien réalisé en train en se référant à la longueur temporelle (la distance-temps) et compare sa situation à celle d'un navetteur francilien :

> *« Mais là, maintenant, aujourd'hui, habiter à Thionville et travailler au centre-ville (de Luxembourg), ou au Glacis où je travaille maintenant, c'est une heure et demie de trajet, deux heures de trajet. Aller ! Et la même chose pour le retour ! J'ai l'impression d'être Francilienne quoi ! Vous savez, les gens qui vont travailler à Paris, c'est devenu ça quoi ! » (Sonia)*

Émilie, technicienne frontalière travaillant depuis dix ans au Luxembourg, saisit la longueur du trajet en train tout en s'appuyant sur sa perception de l'état psycho-physiologique durant la navette. Elle décrit la longueur de la mobilité quotidienne par la diminution de sa capacité physique qui occasionne de la fatigue dans la pratique :

« Quand j'habitais à Strasbourg, j'habitais Strasbourg près de la place Kléber. Je prenais aussi tous les jours le tram et le bus pour aller à Illkirch, j'étais plus jeune, donc ça allait. Maintenant, je vieillis et je fatigue aussi plus facilement, je n'ai pas envie de passer plus de deux heures tous les jours dans les transports quoi ![35] *» (Émilie)*

Véronique commence à être frontalière en 1998. Elle associe la longueur de la navette avec la distance de trajet (« *kilomètre* », « *assez loin* », la distance-temps (« *beaucoup de temps* ») et la fréquence de pratiquer la navette (« *tous les jours* ») :

« Alors, euh... Je sais qu'il y avait... Je ne dirais pas des difficultés, mais c'est sûr que ça prenait déjà beaucoup de temps. Parce que, moi, ne serait-ce qu'en termes de kilomètres, j'étais quand même assez loin, parce que j'avais à peu près une heure et quart en tout en voiture, entre le fait de quitter ma maison, déposer les enfants et venir au travail. Donc, on avait déjà plus de parking. Au tout début, il y avait encore un parking. Mais très rapidement, on n'a plus eu la possibilité de se garer à proximité de son travail. Donc, il fallait utiliser le P+R, et là prendre une navette qui allait à l'entreprise. Donc, ça a été mis en place assez vite pour permettre aux employés de venir en voiture, et de se garer et quand même de venir assez vite au travail quoi ! Mais après, oui, comme je disais, le fait de le faire tous les jours, et la distance quoi ! » (Véronique)

Nous constatons que la fatigue peut être une catégorie évoquée indépendamment de la distance longue ou d'un élément dérivé de la longueur de navette. Un tel lien entre l'état psycho-physiologique et la longueur du trajet explique la raison pour laquelle la

[35] La Place Kléber est un lieu emblématique de Strasbourg et se trouve au cœur du centre-ville historique de la ville. « Illkirch » désigne Illkirch-Graffenstaden, commune membre de l'Eurométropole de Strasbourg, située à 10 km au sud de Strasbourg centre-ville.

catégorie « *fatigant* » se trouve de manière ambivalente entre le noyau et la périphérie. Ainsi, une meilleure compréhension de la relation inter-élémentaire de chaque catégorie de RSN nous aide à mieux saisir la manière dont les sujets réfléchissent, expriment et justifient leur pratique de la navette transfrontalière. À cette fin, nous avons réalisé une analyse de similitude visant à illustrer la cooccurrence des catégories de RSN (*cf. infra Figure 21*). Le calcul de l'arbre hiérarchisé est réalisé à partir du seuil de cooccurrence à 6, les liens de cooccurrence inférieurs de 6 sont ainsi exclus du résultat d'analyse.

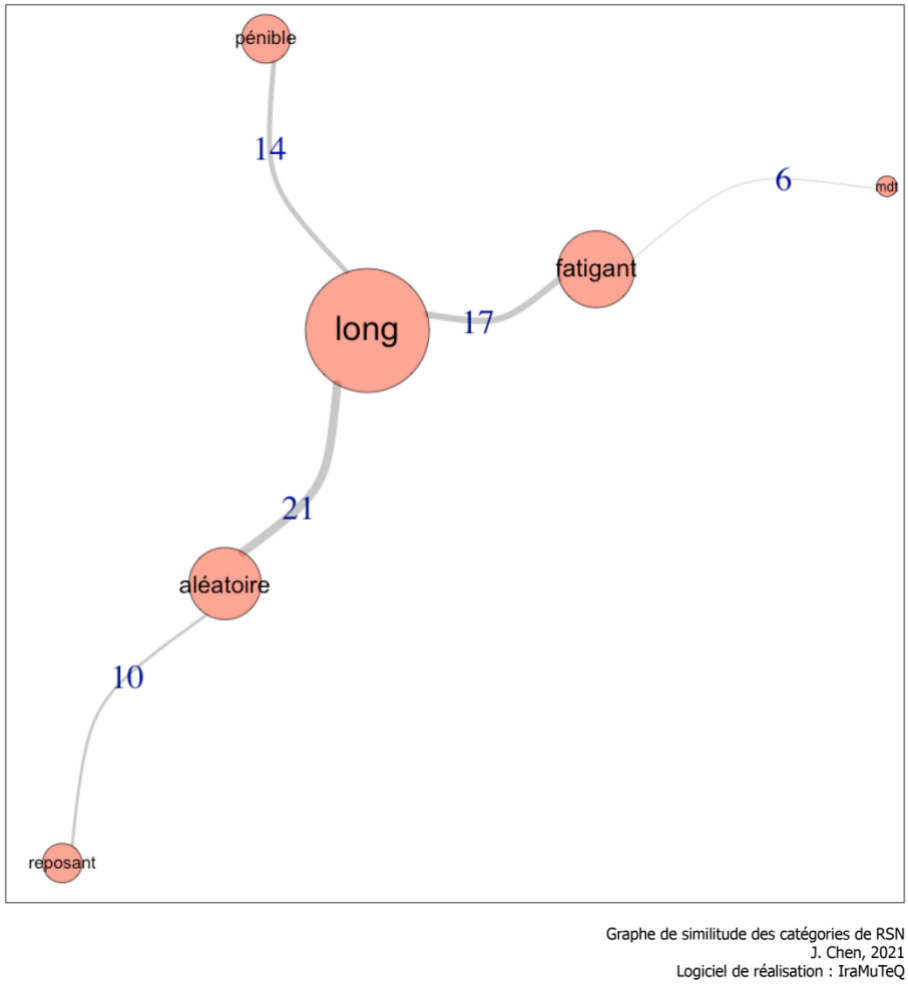


Figure 21. Organisation des catégories de RSN (arbre maximum)

La catégorie « *long* » reste au centre de tous les autres éléments, ce constat correspond à l'observation du tableau de l'analyse prototypique (*cf. supra Figure 20*). L'indice de cooccurrence à proximité de la catégorie centrale « *long* » montre que la

catégorie « *aléatoire* » y est fortement liée. Cette relation entre la longueur et l'aspect aléatoire de la navette est solide mais non observable dans l'analyses prototypique, est due à la faible performance statistique de l'échantillons. Cette faible performance est pourtant complétée par l'analyse de similitude, car nous constatons que la catégorie « *aléatoire* » présente la cooccurrence la plus élevée avec l'élément central « *long* ». Leur indice de similitude est de 21, presque deux fois plus important que l'indice de similitude moyen (11,3). Par conséquent, « *aléatoire* » peut être également considéré comme un élément central, mais situé hors du noyau, plus précisément à la frontière entre le noyau et la périphérie (Bataille, 2002).

Si les principes statistiques justifient la présence de « *aléatoire* » à proximité immédiate du noyau central des RSN, cette catégorie étroitement associée à la pratique constitue encore une exception dans la mesure où les éléments périphériques sont le plus souvent chargés de significations pragmatiques pour permettre les sujets d'adapter aux évolutions de la réalité. Or, la raison pour laquelle cette catégorie « *aléatoire-usage (-)* » se situe au centre de la RS du trajet dépend également du contexte d'énonciation des représentations (Guimelli et Deschamps, 2000). Nous parlons ici spécifiquement du contexte conjoncturel propre au déroulement de l'enquête tel que nous l'avons abordé dans la partie méthodologique. Voici un exemple mettant en évidence le lien existant entre « *long* » et « *aléatoire* ».

Ludovic, technicien frontalier travaillant dans le domaine financier, effectue sa navette domicile-travail entre Thionville et Luxembourg en bus. Il qualifie la longueur du trajet en l'associant sans ambages aux incidents rencontrés :

> *« Alors, 'long', parce que le bus prend l'autoroute euh… Et donc sur l'autoroute, il n'y a rien d'aménagé pour favoriser la circulation des transports en commun. Donc, on prend la même voie que les transports de marchandises, dans les embouteillages avec d'autres frontaliers qui prennent la voiture. Il y a des accidents et on met beaucoup de temps pour y*

arriver. Pour un trajet de 30 kilomètres, des fois, on met une heure et on est en retard ». (Ludovic)

Ensuite, les catégories « *fatigant* » et « *pénible* » sont les deux éléments périphériques qui importent, dont l'indice de cooccurrence avec le noyau central est respectivement de 17 et 14. Ces deux catégories d'éléments de RSN sont envisagées comme des agents psychologiques qui donnent lieu à des évaluations générales de la pratique mobilitaire. En réalité, les sujets relient ces deux catégories psychologiques à d'autres éléments de la pratique, et les individus interrogés le font chacun de manière différente. *Anissa*, ingénieure frontalière domiciliée à Longuyon (France) et travaillant à Capellen (Luxembourg), développe son discours sur la pénibilité de son trajet en voiture en la reliant aux aléas du trajet :

« 'Pénible' dans le sens où un jour ça va bien rouler, un jour ça va très mal rouler et on ne sait pas pourquoi. Le jour où vous êtes pressé, ça ne roule pas. Le jour où vous avez le temps, ça roule, haha ! C'est pénible dans le sens où on prend la route, mais on ne sait pas ce qui nous tombe dessus, qu'on a beau écouter un peu les informations très tôt, c'est bon, il y a quand même la route, c'est un peu pénible dans ce sens-là. » (Anissa)

Un trajet en train dont l'imprévisibilité entraîne un grand nombre d'inconvénients pour les frontaliers : c'est la parfaite illustration du caractère 'pénible' de la navette que donne *Karine*, employée bancaire frontalière qui travaille au Luxembourg depuis 2007. Elle se voit confrontée à une '*réaction en chaîne'* dans sa navette en plusieurs formes de transports en commun :

« Alors, 'pénible', parce que euh... je prends le train (comme mode principal), en fait. Je prends ma voiture, je prends le train, je prends le bus et on a beaucoup de soucis avec le train, alors de ponctualité, ce qui fait que souvent un petit retard sur un train va m'empêcher d'avoir mon bus, d'avoir

ma correspondance et va me faire un gros retard au travail finalement ! Donc, c'est très récurrent, c'est toutes les semaines, il se passe tout le temps quelque chose, il n'y a jamais une semaine qui se passe sans problème. Donc, c'est pour ça que c'est pénible ! » (Karine)

Ces extraits discursifs mettent en évidence le fait que les catégories de RSN d'évaluation défavorable sont non seulement liées directement à la « *longueur* » qui est l'élément central des RSN, mais que ces éléments secondaires et périphériques développent également des affinités de lien entre eux. Nous venons en effet de constater la relation qui existant entre la pénibilité et les aléas de la navette. De plus, certaines catégories de RSN sont encore développées par des éléments périphériques moins importants, comme le « *mode de transport (MdT)* », qui crée un contraste avec les RSN davantage liée aux « *aléas* », et avec la catégorie de valence favorable reliée à la « *fatigue* ». *Vincent*, technicien-informaticien, qui travaille en tant que frontalier depuis une dizaine d'années, trouve son trajet « *fatiguant* » dans le cadre spécifique de la navette qu'il effectue en voiture :

« Puisque conduire au Luxembourg et s'énerver dans les embouteillages, ce n'est pas très positif. Et en voiture, quand on est en train de conduire, on ne peut pas se poser, à moins de faire du co-voiturage. Mais, je suis le seul à partir d'ici pour aller... enfin, dans les gens que je connais hein ! Après, j'ai proposé plusieurs fois sur les sites de co-voiturage d'organiser les voyages. Ça ne s'est pas fait. Bon ! Mais c'est sûr que quand on fait le trajet, c'est fatigant, il faut être attentif, il faut rouler en plus dans la circulation sur l'A31, ce n'est pas toujours facile. » (Vincent)

III. Caractéristiques sociocognitives des représentations sociales de la navette

Pour comprendre à la fois l'aspect consensuel et les différences des représentations sociales (Doise et al., 1992), nous passons à l'analyse des classifications ascendantes hiérarchiques (CAH) tout en projetant les éléments de RSN sur l'espace factoriel afin de mieux appréhender l'espace représentatif des frontaliers. Dans l'objectif de réaliser la CAH à partir des coordonnées des modalités dans l'espace factoriel, nous devons tout d'abord choisir un nombre d'axe pertinent. Dans notre analyse, le nombre d'axe à retenir est automatiquement proposé par le logiciel SPAD (*cf. infra* Figure 22 les axes en bleu). Le choix du logiciel est effectué sur la base du calcul du taux modifié de Benzécri (1979), selon lequel seulement les axes dont la valeur propre est supérieure de de valeur propre en moyenne (dans notre cas 0,167) sont retenus pour construire l'espace factoriel (*cf. infra Tableau 14*). Pour les axes retenus, la somme du taux modifié de Benzérie est à 100 %. Ainsi, les trois premiers axes sont donc retenus. L'espace factoriel explique 71,0 % des variances de l'ensemble des catégories RSN.

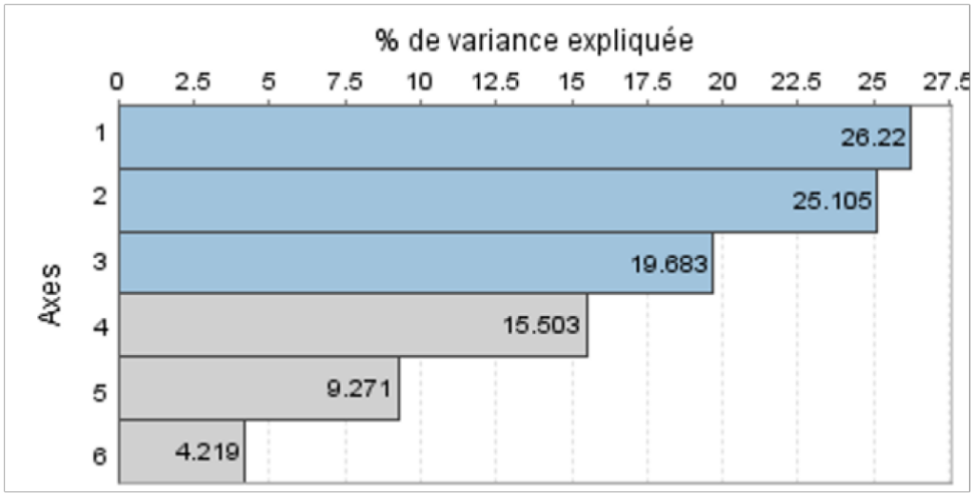


Figure 22. Axes de variances expliquées de l'espace factoriel construit des RSN

Axe	Variance de l'axe (valeur propre)	% de variance expliquée	% de variance expliquée cumulé	Taux modifié de Benzécri (%)	Retenu selon le critère de Kaiser
1	0,262	26,2	26,2	53,2	X
2	0,251	25,1	51,3	41,5	X
3	0,197	19,7	71,0	5,3	X
4	0,155	15,5	86,5	0,0	
5	0,093	9,3	95,8	0,0	
6	0,042	4,2	100,0	0,0	
Total	1,000	100,0	100,0	100,0	

J. Chen, 2021

Logiciel de réalisation : SPAD

Tableau 14. Variance des axes dans l'espace factoriel des RSN

Comme présenté dans notre conception du protocole d'analyse de représentations sociales (*cf. supra page 159*), avec les trois axes factoriels retenu, nous pouvons dès lors mettre les coordonnées des individus sur ces trois axes dans l'analyse de classification pour distinguer les groupes sociocognitifs. Notre analyse de classification ascendante hiérarchique est réalisée dans le logiciel de SPAD, nous nous appuyons sur la méthode de la distance WARD à dix dois d'itinéraire. Pour chaque analyse, un dendrogramme est produit avec les trois partitions 'optimales' proposée automatiquement par le logiciel (*cf. infra Figure 23*).

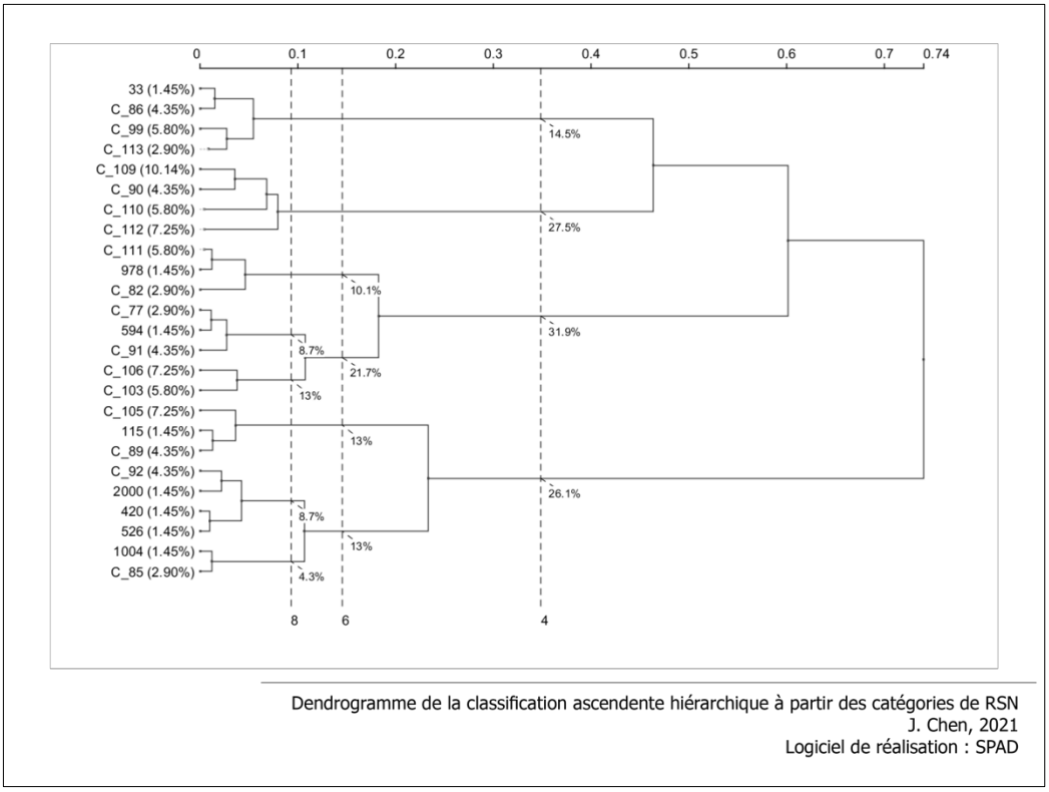


Figure 23. Dendrogramme de la CAH de la distance WARD à partir des RSN[36]

La mise en classe de la CAH ne semble pas performante car le dendrogramme manifeste la fore de cascade, nous recourons aux indices de classification pour déterminer le nombre de groupe à retenir (*cf. infra Figure 24*). La valeur la plus importante avant le premier coud sur la courbe de l'indice Calinski-Harabasz (figure de gauche) est la partition en 6 classes, alors que la courbe de l'indice Davies-Bouldin (figure de droite) montre une tendance linéaire, la partition optimale proposée est de 8 classes. Si on combine ces deux indices, on peut retenir la classification en 6 groupes, tandis que ce choix comporte un autre risque : en décomptant 6 catégories de RSN, la

[36] Le dendrogramme ne montre que la partition des classes avant la consolidation automatique. L'effectif proportionnel de chaque groupe peut différer de celui d'après la consolidation. *Idem* pour les dendrogrammes présentés plus loin. L'ampleur d'information sur la consolidation des groupes, *cf. Encadré 5*.

classification en 6 groupes attribuera probablement une catégorie de RSN à chacun des 6 groupes et aboutira à une classification naïve. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de retenir la CAH en 4 groupes.

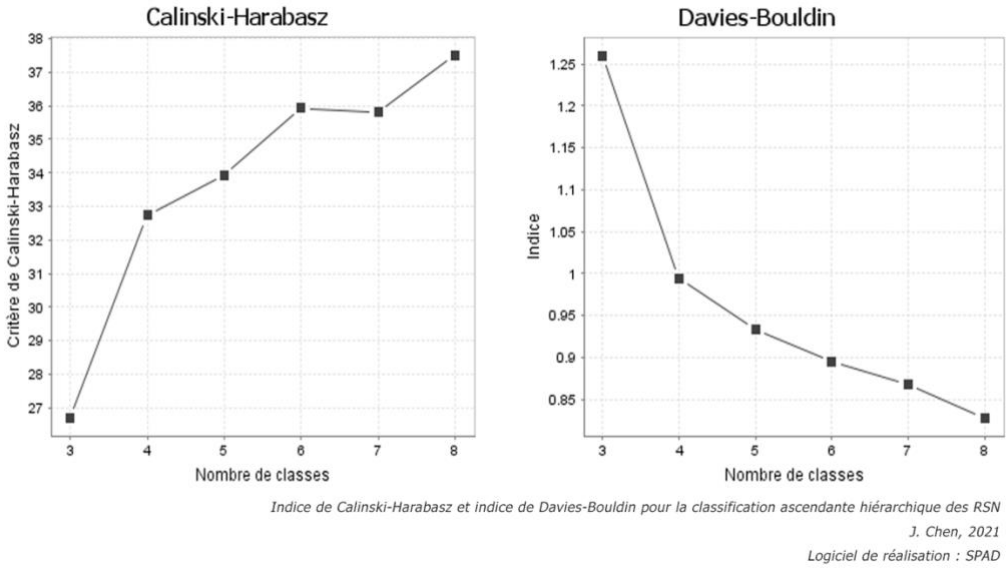


Figure 24. Indices quantitatifs de la CAH des catégories de RSN

De plus, le logiciel de réalisation (SPAD) propose une consolidation automatique pour optimiser la qualité de la CAH (*cf. infra Tableau 15*). À l'issue de la consolidation des groupes (*pour la méthode de consolidation, cf. infra Encadré 5*), les deux indices quantitatifs susmentionnés ne montrent pas de différence significative entre la classification en 4 groupes et celle en 6 groupes. Notre choix de retenir les 4 groupes des RSN est donc mathématiquement justifié.

Critères	4 classes	6 classes	8 classes
Variance intra-classe	1,012	0,701	0,528
Variance inter-classe	1,988	2,299	2,472
Taux de variance inter (η^2)	66,270	76,617	82,397
Critère de Calinski-Harabasz (pseudo F)	42,570	41,285	40,790
Indice de Davies-Bouldin	0,884	0,886	0,842

Tableau 15. Indices de qualité de CAH des RSN (après consolidation)

Encadré 5. Consolidation de la partition de CAH par k-means

La classification obtenue directement de la CAH n'est souvent pas considérée comme des groupements optimaux, nous pouvons encore améliorer ces regroupements via l'algorithme des centres mobiles (Lebart et al., 1995). Ces procès d'amélioration de classification est appelé la consolidation.

L'idée de la consolidation part du centroïde initiaux des k nuages (donc k groupes) obtenus de la CAH. Le processus de l'algorithme consiste à définir les k centroïdes aléatoirement auxquels sont associé les k nuages d'individus obtenus. Ensuite, nous allons pour chaque point d'individu examiner sa distance aux k centroïdes. Durant ce procès d'itinéraire, nous associons l'individu au centroïde mathématiquement le plus proche. Ces itinéraires parviennent à regrouper l'ensemble des points d'individu. Nous obtenons enfin k nouveaux centroïdes qui sont les centres de gravité de chaque nuage. Ces étapes sont répétées jusqu'à ce que les nouveaux centroïdes se fixe et superposent des ceux du précédent itinéraire.

Dans notre cas de l'utilisation du logiciel SPAD, la consolidation est proposée par défaut. L'avantage du processus est d'améliorer la partition de l'algorithme de la CAH, tandis que l'inconvénient est la perte d'information de la hiérarchie. À l'issue du processus, un individu peut changer de groupe.

La procédure de consolidation des partitions donne lieu à 4 groupes à l'effectif assez homogènes composés de respectivement 12, 18, 19 et 20 individus. Ensuite, la mise en projection illustrative des groupes CAH dans l'espace factoriel construit par les catégories RSN nous permet de saisir la prise de position des individus dans l'espace représentationnel (*cf. infra Figure 25*), et cela nous permet d'établir des attributs à chaque groupe sociocognitif des RSN

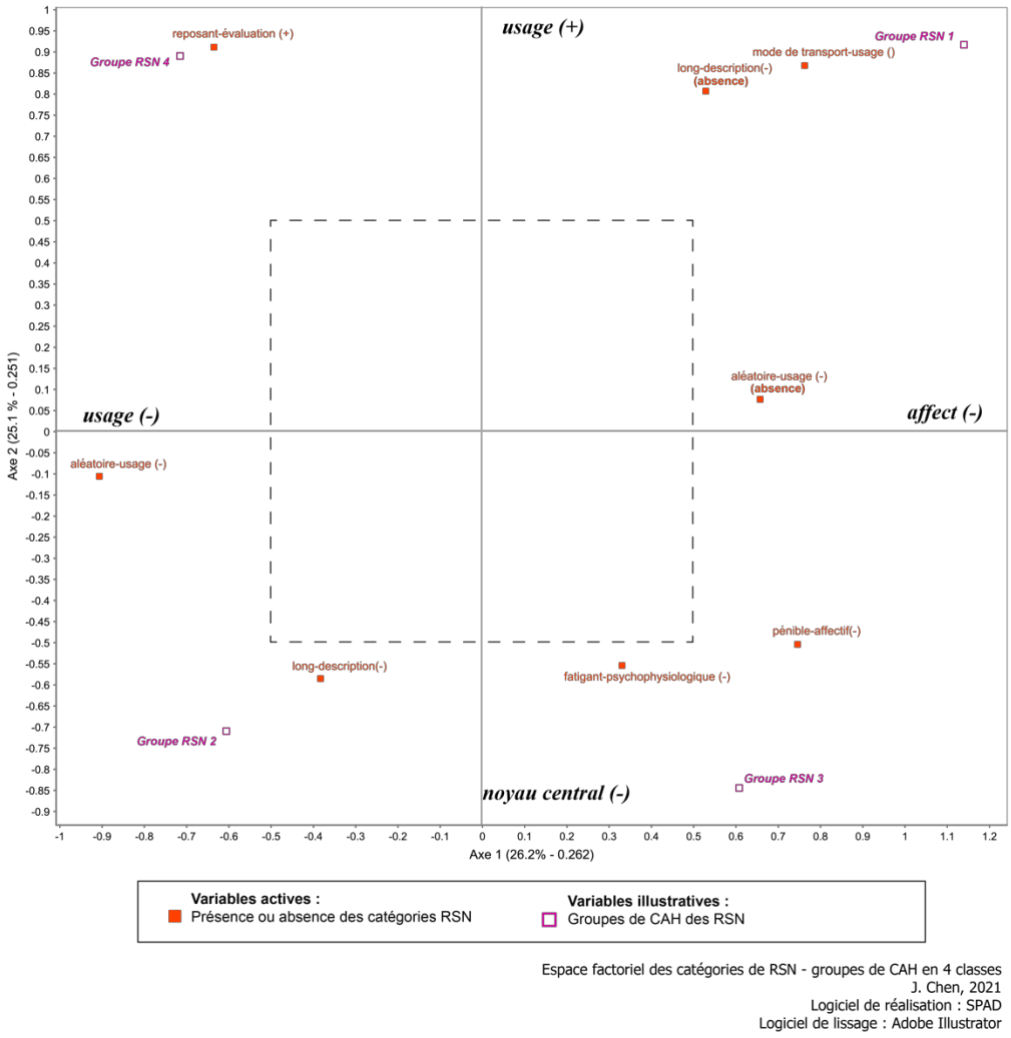


Figure 25. Espace factoriel des éléments et groupes sociocognitifs selon les RSN

Nous constatons que les 4 groupes RSN se répartissent bien dans chaque quadrant du système de coordonnées de l'espace factoriel dont les deux axes s'opposent par rapport à chaque axe constituant. L'usage négatif et l'affect négatif se situent sur l'axe 1. L'usage positif et le noyau central sur l'axe 2. De même, comme ce que nous avons induit au cours de nos précédentes analyses, les individus qui attribuent une valence positive au trajet transfrontalier constituent un groupe *sui generis* compte tenu de leur prise de position très différente de celle des autres personnes interrogées. Ils sont donc réunis dans le groupe 4 situé dans le deuxième quadrant et se rapprochent de la

catégorie « *reposant-évaluation (+)* » tout en s'éloignant de toutes les autres catégories de RSN. Cela confirme encore la présence quantitativement dominante des frontaliers dont l'évaluation du trajet reste négative.

Un autre groupe qui se distancie des autres est le groupe 1 situé au premier quadrant. Il se définit par des représentations sur le « *mode de transport-usage ()* » et par l'absence du noyau central « *long-description (-)* ». À l'inverse, le groupe 2 du troisième quadrant s'appuie davantage sur cet élément central « *long* » mais également sur l'usage négatif du mode de transport. Le groupe 3 du quatrième quadrant se trouve dans un ensemble de représentations reflétant une insatisfaction totale par rapport à la pratique du trajet. Ces frontaliers attribuent des affects forts et des évaluations uniquement négatives à la navette.

L'ACM ne révèle ici que la présence de la catégorie de représentations de chaque individu. Elle ne peut prendre en compte la quantité de représentations, en particulier lorsque plusieurs représentations d'un même individu se trouvent réunies dans une seule catégorie[37]. Ainsi, des analyses de similitude (*cf. infra Figure 26*) qui prennent en considération à la fois la présence des catégories mais également leurs occurrences nous aident à mieux saisir les différences et les points en commun entre les groupes CAH de la base des attributs cognitifs des RSN, et par là même à caractériser ces groupes sur le plan sociocognitif.

[37] Pour voir l'effet de cette procédure analytique, *cf. supra* Encadré 4.

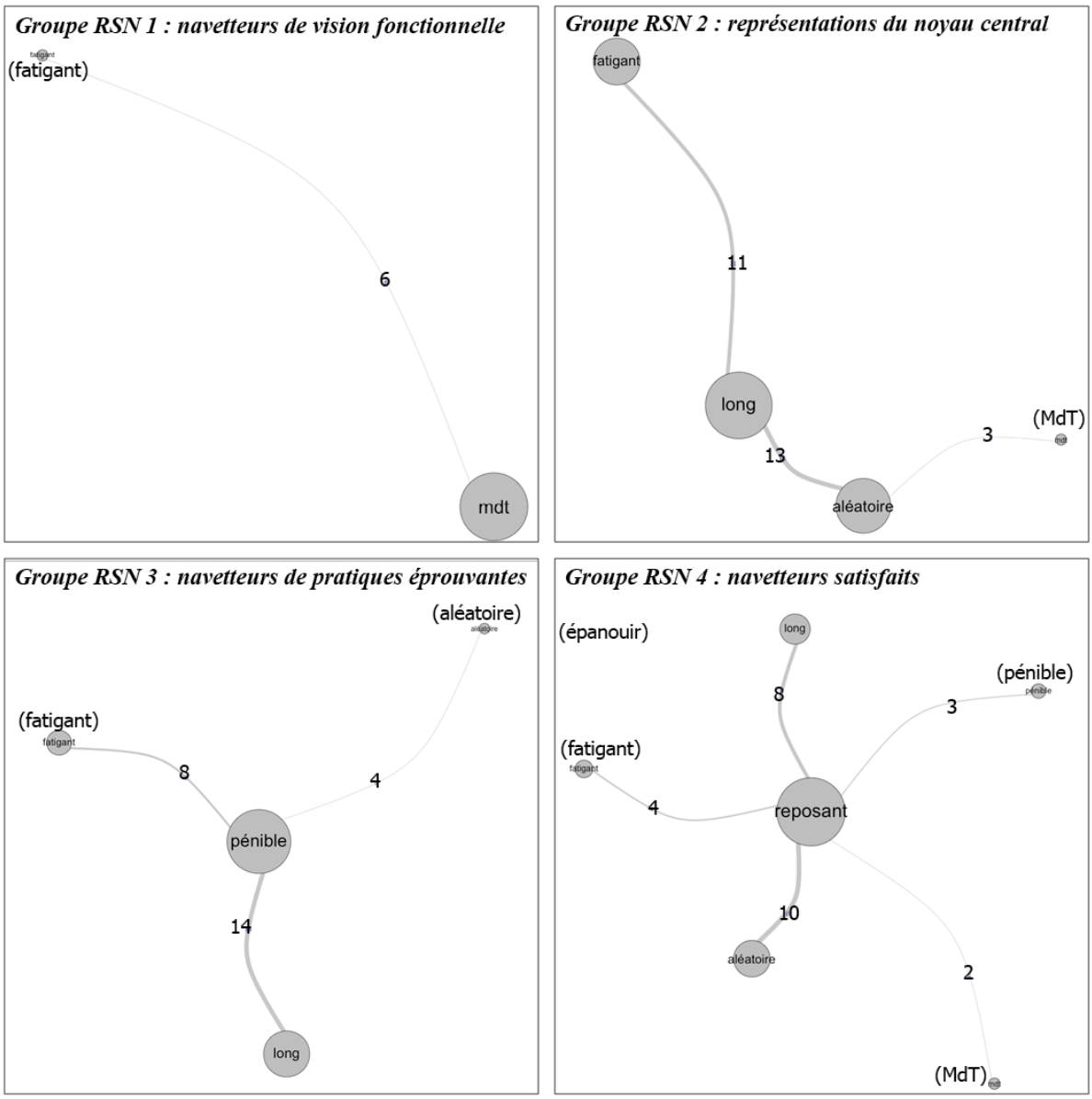


Figure 26. Organisation des RSN selon le groupe de CAH

1. Le groupe 1 (12 personnes) dépeint davantage la navette domicile-travail par des éléments peu affectifs qui ne montrent que peu d'évaluations attitudinales. Ils s'expriment au sujet de la navette de manière plutôt descriptive et objective et se concentrent davantage sur la dimension fonctionnelle du mode de transport

donné. C'est la raison pour laquelle nous avons désigné cet ensemble comme groupe de « ***navetteurs - RSN fonctionnelles*** ».

2. Le groupe 2 (18 personnes) est constitué de frontaliers dont les RSN comportent de nombreuses valences négatives. Porteurs de l'évaluation négative tout en décrivant la navette comme « *longue* », ils évoquent plus de problématiques soulevées par la pratique quotidienne de la navette. Ce groupe rassemble donc des « ***navetteurs des RSN du noyau central*** ». D'ailleurs, ce groupe de frontaliers mobilisent le plus souvent des éléments de représentations centraux pour décrire la mobilité quotidienne transfrontalière.

3. Le groupe 3 (19 individus) réunit des « ***navetteurs – pratiques éprouvantes*** » qui attribuent spontanément des affects à la pratique de la navette, en particulier ceux à valence négative.

4. Le groupe 4 (20 frontaliers interrogés) regroupe donc les frontaliers qui sont contents de leur situation du point de vue de la mobilité quotidienne, ce sont donc des « ***navetteurs satisfaits*** ».

Nous retenons ces groupes de RSN pour explorer la relation entre les représentations et la pratique de la mobilité quotidienne, tout en réalisant des analyses textuelles du corpus de l'entretien semi-directif. Dans les prochaines sections, nous allons réaliser tout d'abord des analyses des correspondances multiples pour répondre à nos hypothèses H5b et H6a. L'hypothèse H5b suppose qu'il existe des correspondances entre les pratiques mobilitaires et les RSN. L'hypothèse H6a s'appuie sur les possibles correspondances entre les positions socio-résidentielle, les RSN et les pratiques de mobilité quotidienne. Nous allons découvrir les éléments praxéologiques qui sont fortement liés aux RSN. Les résultats d'analyse de correspondances sont ensuite complétés par les analyses thématiques des discours d'entretiens. Les discours élaborés

nous aiderons à mieux saisir quels sont les autres éléments mobilitaires qui sont liés aux représentations et à la pratique de la mobilité quotidienne.

b. Navette pénible ? Pas tout à fait…

Comme nous l'avons vu, pour la plupart de notre échantillon d'entretien, la navette transfrontalière pour se rendre au travail au Luxembourg est généralement évaluée comme « *longue* » et « *fatigante* ». D'ailleurs, la « *pénibilité* » occupe une place importante dans la périphérie des représentations sociales de la navette. Cependant, la « *pénibilité* » de la navette n'est pas vécue de la même manière pour tous, ni représentée de la même façon. Au contraire, plusieurs éléments dans la pratique peuvent être en relation avec cette dimension pénible de la mobilité quotidienne. Par exemple, la question du mode de transport est incontournable lorsque nous abordons le rapport que les individus entretiennent avec la mobilité quotidienne. Les travaux de S. Carpentier (2007, 2016) montre que les représentations du mode de transport (en particulier entre le bus et la voiture) sont liées à la position socio-résidentielle et type de logement des résidents au Luxembourg. Ainsi, les variables comme le mode de transport principal pour se rendre au travail et le nombre d'automobile à disposition du ménage seront prises en compte dans les analyses.

Dans l'objectif de vérifier notre hypothèse H5b qu'il existe des correspondances cognito-pragmatiques entre les représentations et les comportements par rapport à la navette transfrontalière, ainsi que notre hypothèse H6a qu'il y a des correspondances entre les représentations de la navette et les pratiques socio-spatiales (ici en particulier socio-résidentielles), nous prévoyons de projeter les groupes CAH construits à partir des RSN sur les espaces factoriels. Nous avons ainsi effectué à plusieurs reprises l'ACM pour explorer des relations potentielles entre les quatre groupes de RSN et des variables socio-mobilitaires (le mode de transport et durée de trajet) et sociodémographiques (l'âge, le sexe, la PCS et le dernier diplôme). Les résultats de la construction de l'espace factoriel restent peu performants, car ils ne montrent pas de relation évidente entre la manière de représenter la mobilité quotidienne et des autres variables sociologiques.

Cependant, s'il semble que notre hypothèse H5b sur la correspondance entre des groupes de RSN et les comportements de la mobilité quotidienne est complètement rejetée, nous découvrons pourtant que l'un de nos résultats d'ACM fait paraître une relation « lisible » entre les groupes de RSN et les variables socio-résidentielle et socio-mobilitaires. Une telle relation existe entre le groupe 3 de RSN (*navetteurs de pratiques éprouvantes*), le groupe 4 de RSN (*navetteurs satisfaits*) (*pour les caractéristiques sociocognitives des groupes, cf. supra Figure 26*), les catégories socio-spatiales et le mode de transport principal pour se rendre au travail (*cf. infra Figure 27*).

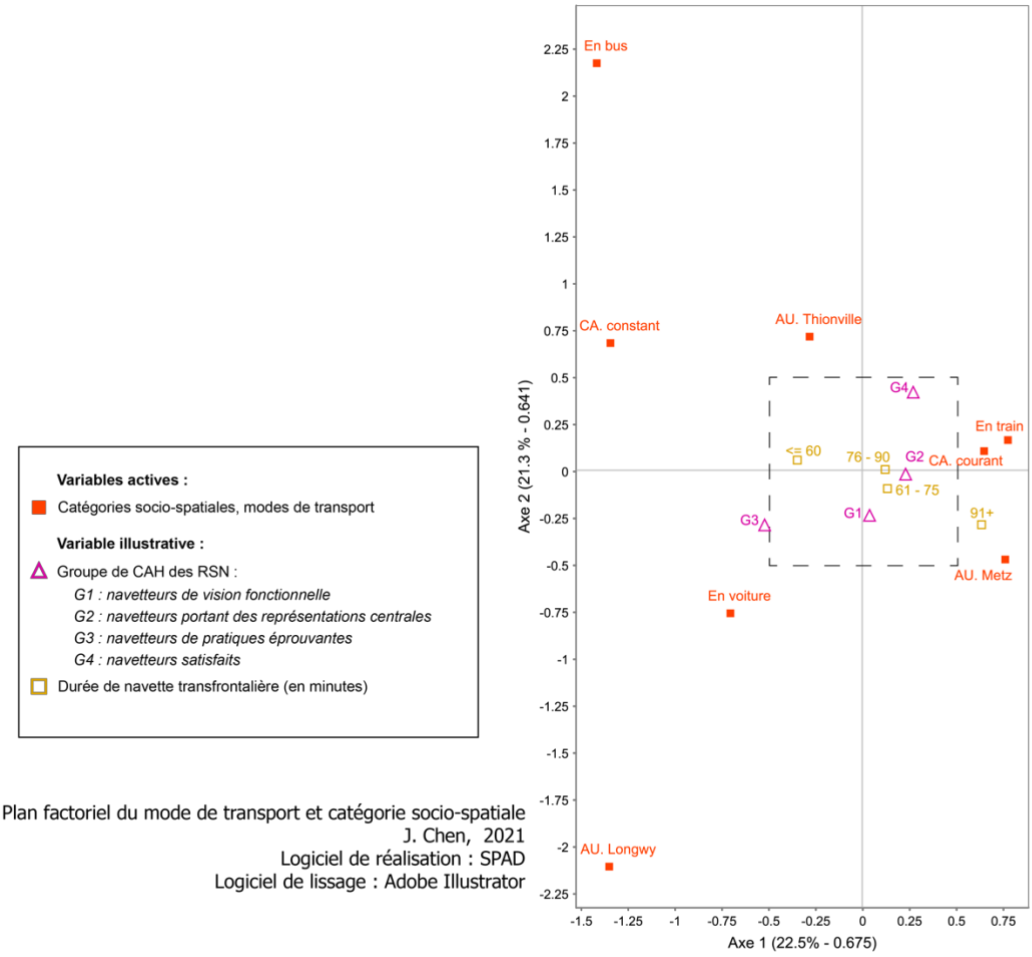


Figure 27. Espace factoriel du mode de transport et catégorie socio-spatiale

Cette relation a donc tendance de confirmer notre hypothèse H6b. En effet, à partir des observations de l'ACM, il nous paraît que les représentations sociales de la

navette ne sont pas exclusivement liées aux comportements de la mobilité quotidienne, mais également des comportements résidentiels. C'est pour cette raison que les indicateurs purement de l'aspect mobilité quotidienne ne permettent pas de distinguer les groupes de RSN, mais la combinaison entre les variables de mobilité quotidienne et la localisation résidentielle.

Les deux axes du plan factoriel expliquent un total de 43,8 % des variances de deux variables actives, c'est-à-dire le mode de transport principal pour se rendre au travail et la catégorie socio-spatiale de la commune de résidence. Nous constatons en effet que les groupes de RSN se situent presque tous au centre du plan factoriel (le seuil de coordonnées à 0,5 de tous les deux axes) à l'exception du groupe 3 et 4 qui sont à la frontière de la zone centrale. À propos de leur position sur le plan factoriel, le groupe 3 est proche du mode de transport « en voiture » et a tendance à se rapprocher des catégories socio-spatiales géographiquement près du Luxembourg (Commune d'accueil constant, Agglomération urbaine de Thionville et de Longwy), ces catégories étant tous à gauche de l'axe 2. Quant au groupe 4, il se situe du côté droit de l'axe 2 et à proximité des navetteurs « en train » qui habitent les Communes d'accueil courant et l'agglomération de Thionville.

I. Navetteurs de pratiques éprouvantes

Pour le groupe 3 des navetteurs de pratiques éprouvantes, quelques simples statistiques (*cf. Annexe 12*) montrent que les différences inter-groupales ne sont pas remarquables au niveau de la distribution du nombre des frontaliers selon les catégories socio-spatiales. Pourtant, ce groupe a quand même la tendance d'englober davantage de frontaliers qui habitent les Communes d'accueil constant (5 sur 9 parmi eux sont dans le groupe 3) situées géographiquement plus près de la frontière franco-luxembourgeoise.

D'ailleurs, un simple comptage (*cf. Annexe 12*) nous informe que plus de la moitié des frontaliers automobilistes (14 sur 26 automobilistes dans notre échantillon de l'entretien) se regroupent dans le groupe 3 des navetteurs de pratiques éprouvantes. Autrement dit, 14 sur 19 individus des frontaliers dans le groupe 3 sont des navetteurs automobilistes. Cela semble impliquer le fait que les frontaliers automobilistes subissent des navettes plus pénibles que les usagers des transports en commun. L'analyse discursive des frontaliers automobilistes précisera les représentations de la navette pénible des automobilistes du groupe 3.

Lorsque les frontaliers automobilistes abordent la thématique de la pénibilité de leur trajet en voiture, plusieurs aspects sont évoqués : i) le danger de la navette en voiture, ii) le stress lié à la navette et iii) le problème des infrastructures de transport. Nous retrouvons des frontalières du groupe 3 qui expriment toutes une émotion forte quand elles parlent du danger ressenti et témoigné lors de leur mobilité quotidienne :

> *« Bien, j'ai toujours aussi un peu cette peur, de cette conscience de dire que je prends quand même des risques tous les jours pour aller travailler, parce que plus le trafic est important, plus il y a du monde, plus c'est nerveux, et plus il y a des accidents, et on le voit ! Il y a des semaines noires, il y a des accidents mais terribles, deux, trois, quatre fois par semaine, et on ne se dit pas quand de mon tour ? Vraiment ! » (Sophie, automobiliste du groupe RSN 3 qui habite dans une Commune d'accueil courant mais près de Thionville)*

Si le danger que Sophie ressent provient de ses témoins sur la route, d'autres frontalières comme Chantal, Céline et Corinne confrontent elles-mêmes à ce danger au volant tous les jours par rapport aux comportements d'autres automobilistes. D'après elles, le danger sur la route consiste l'origine du stress qu'elles subissent quotidiennement :

> *« C'est 'dangereux' alors ! Je dirais 'dangereux'. Il y a beaucoup de gens qui prennent l'autoroute et qui ne savent pas rouler sur l'autoroute. Et je*

trouve qu'il y a beaucoup d'incivilité sur l'autoroute. Et puis voilà, je trouve que c'est dangereux ! C'est de plus en plus dangereux ! […] C'est surtout du stress, je dirais ! Je vais dire que la période sur la route, il faut être très vigilant. Donc, c'est du stress encore après le travail ! C'est du stress avant le travail ! Et je préfère de me mettre dans un bus et puis laisser conduire quoi, voilà ! » (Chantal, frontalière automobiliste du groupe RSN 3. Elle réside dans une Commune d'accueil courant mais juste quelques kilomètres de la frontière. La commune n'est pas desservie des transports en commun transfrontaliers).

« Après, je peux aussi dire 'dangerosité des autres conducteurs', aussi, voilà ! […] Je suis également très stressée. Les automobilistes, les motards et les camions font n'importe quoi sur la route. C'est vrai qu'on est toujours dans la question 'qui est le con qui conduit mal', haha ! Mais je reste tout le temps prudente et vigilante. J'aimerai bien un jour qu'il y aura un bus entre Metz et [mon lieu de travail] ! » (Céline fait partie du groupe RSN 3. Elle est frontalière automobiliste qui habite à Metz et travaille dans une commune du sud du Luxembourg)

« Le 'stress', parce que les gens n'ont pas de patience, si vous voulez. Et j'utilise l'A31 tous les jours, quand on arrive à la frontière, les gens roulent sur la bande d'urgence ou sur les voies à tirette. Ils vont aller jusqu'au bout et forcer les passages. Donc, l'incivilité rejoint entre le 'stress' et 'dangereux', parce que pour le moment, il y a des conduites vraiment… (le mot n'est pas dit) » (Corinne, frontalière du groupe RSN 3 qui habite dans une commune périphérique de Metz. Elle décrit sa navette transfrontalière comme « dangereux », « incivilité » et « stress »).

Le stress de la navette est non seulement lié aux comportements d'autres automobilistes sur la route, il peut également être en relation avec les incertitudes spatio-

temporelles pour aller au travail. Pour Élodie, le stress vient de l'incertitude spatiale (ou territoriale) de la navette par rapport à ses expériences variables au volant :

> *« Prendre la voiture, c'est plus stressant, il y a les bouchons, on ne sait jamais par quelle heure on va rentrer. Donc, on utilise l'application qui nous détourne en fonction du trafic, mais je ne sais jamais par où je suis passée. Hier, il m'a fait prendre un chemin que je n'avais jamais pris !» (Élodie, frontalière automobiliste qui habite une commune périphérique de Thionville et travaille dans une commune périphérique à proximité de Luxembourg-ville. Groupe RSN 3)*

Anissa, frontalière automobiliste appartenant au groupe RSN 3. Anissa habite dans une commune périphérique de l'agglomération de Longwy et travaille dans une commune excentrée de Luxembourg-ville. L'incertitude routière s'incarne en forme d'aléa temporel pour elle :

> *« [Le trajet est] 'Pénible' dans le sens où un jour, ça va bien rouler, un autre jour, ça va très mal rouler. Et on ne sait pas pourquoi ! Le jour où vous êtes pressé, ça ne roule pas. Le jour où vous avez le temps, ça roule, haha ! C'est pénible dans le sens où on prend la route, mais on ne sait pas ce qui nous tombe au-dessus, qu'on a beau écouter un peu les informations (routières) très tôt. […] C'est un peu pénible dans ce sens-là. Mais moi, je prends la voiture, je prends toujours la voiture. » (Anissa)*

Sophie subit également de ce stress imposé par l'aspect temporel, mais plutôt par rapport à la gestion de son emploi du temps liée à son activité professionnelle :

> *« Les journées sont longues, c'est pénible ! Et quand on commence à avoir une vie de famille, gérer les enfants, c'est compliqué à s'organiser avec les systèmes de garderie sans avoir l'assurance de rentrer à l'heure, que ça soit avec la cause de la voiture ou du train. Donc, à temps plein, ce n'est pas*

évident ! Quand on est deux... Les deux conjoints travaillent, c'est difficile !» (Sophie)

Enfin, la pénibilité de la mobilité quotidienne transfrontalière est abordée sous l'aspect des infrastructures de transports, notamment le manque d'investissement déclaré par les frontalières automobilistes :

« Comment je peux mettre ça en un seul mot ? 'Mauvaise qualité de la route' ! Ça, c'est pénible, comme la route qui n'absorbe pas l'eau, manque de visibilité, voilà ! » (Céline)

Sophie est réellement inquiétée de l'avenir de la navette transfrontalière comme elle la confronte tous les jours, à la fois sur la capacité d'accueillir les flux et contenir les véhicules. D'un côté, la constriction des réseaux routiers sont « en retard » :

« On annonce encore de plus en plus de travailleurs et de frontaliers au Luxembourg qu'un moment, il va y avoir vraiment des gros problèmes ! Et le Luxembourg est un entonnoir et on construit de plus en plus. Là, on le voit sur le banc de Gasperich, ce sont presque des rues à sens unique avec des impasses. On prévoit de faire amener des milliers de personnes, comment on fait ? On ne peut pas voler, on ne peut pas… Donc, on sait qu'en cinq ans, sept ans, huit ans, ça va être encore plus problématique. Et tous les investissements en termes de transport sont peut-être déjà en retard par rapport aux prévisions. C'est ça aussi qui… qui fait un peu peur. ». (Sophie)

De l'autre côté, Sophie a récemment déménagé pour se rapprocher à son lieu de travail, mais elle traîne toujours le problème de parking dans son lieu de résidence comme dans son lieu de travail :

« Donc là, je me suis approchée, on a acheté une maison à Florange cet été. Ce qui porte à 38 kilomètres du travail, la distance. Je pensais pouvoir

reprendre le train en me rapprochant, même problème, la gare du camp est saturée au niveau du parking, donc je n'ai pas de place à l'heure où je devrais prendre le train, ou il faudrait que je me lève encore plus tôt et je pars encore plus tôt, ce qui n'était pas l'idée de en me rapprochant ! Eh... Donc je me suis rabattue sur la voiture depuis le mois de juin. […] Ma collègue me dit ça, ils viennent de fermer un parking à Thionville. À l'heure où elle prend l'habitude son train, elle n'a plus de place pour garer sa voiture. On fait quoi ? On n'a pas de bus qui nous emmène à la gare ! Quand il y en a, ils font le double, voire le triple de trajet que ce qu'on fait en voiture. » (Sophie)

II. Navetteurs transfrontaliers satisfaits

Nous venons d'observer que la pratique de la navette en voiture constitue une source de pénibilité pour les frontalières. Les ressentis de danger et de stress génère directement de ce mode de transport donné, d'autant plus si nous le comparons avec les représentations des frontaliers du groupe RSN 4 (*navetteurs satisfaits*) qui est consisté davantage des frontaliers en train mais peu de navetteurs en voiture (*cf. Annexe 12*). D'ailleurs, nous avons plus de probabilité de trouver un(e) frontalier(-ère) appartenant au groupe 4 comme résident(e) citadin(e) que des habitant(e) d'une commune rurale - ces individus habitent plutôt l'agglomération de Metz et de Thionville (*cf. Annexe 12*).

Nous avons constaté que la catégorie de RSN « *reposant* » se situe au centre des représentations du groupe RSN 4 (*cf. supra Figure 26*). Cependant, nous avons également précisé lors de la catégorisation des éléments de RSN que cette catégorie englobe effectivement tous les éléments d'évaluation favorable par rapport à la navette transfrontalière (*cf. supra page 257*). Dans les analyses discussives des RSN du groupe 4, nous pouvons distinguer cette catégorie de satisfaction en plusieurs ingrédients : i) la

détente comme une description générale, ii) la dimension fonctionnelle qui est liée aux infrastructures et matériaux du mode de transport et iii) l'aspect temporel où le temps de navette en transports en commun peut être consacré à d'autres activités personnelles. En réalité, sont souvent confondus ces éléments qui permettent aux frontaliers de se reposer durant la navette en train.

Muriel et Virginie se rendaient au travail en voiture, mais elles prennent actuellement le train depuis un changement de lieu de travail. Elles considèrent que leur navette en train est reposante, notamment comparée à celle en voiture d'auparavant :

> *« Et j'ai vraiment vu la différence quand j'ai pu prendre le train, c'est beaucoup reposant, on n'a pas besoin d'être concentré. Parfois, il y a des problèmes, comme cette semaine, par exemple, il y a eu un suicide, donc on a perdu plus d'une heure. Mais en général, moi, je suis très satisfaite, oui ! Ça, c'est reposant, on peut lire. » (Muriel, du groupe RSN 4 qui habite dans une petite commune du sud de Thionville)*

> *« Et ben, même s'il y a des problèmes d'horaire, on est quand même beaucoup moins stressé. Et même moi, il m'arrive le soir de dormir dans le train. Donc, là-dessus, c'est quand même beaucoup plus relaxe que la voiture. » (Virginie, du groupe RSN 4 qui habite à Thionville)*

Morgane est une jeune frontalière qui habite à Metz, elle préfère toujours de prendre le train pour aller travailler au Luxembourg :

> *« Enfin voilà, alors que dans le train, je peux dormir, je peux faire autre chose, c'est aussi pour ça que je fais ce choix-là. » (Morgane, groupe RSN 4 qui considère son trajet comme 'chaotique', 'long' et 'reposant')*

D'autres formes de satisfaction sont directement liées à l'aspect fonctionnel du train. Par exemple, l'aspect économique du train satisfait aussi Muriel :

> *« Et 'pas cher', parce que c'est vrai quand je prenais la voiture, c'était beaucoup, beaucoup plus cher ! » (Muriel)*

En plus, Muriel témoigne une amélioration de l'efficacité du réseau de train

> *« En plus, depuis qu'ils ont fait le cadencement, il y a plus de place dans les trains, donc on a pu se dépêcher mais c'est très rare que je sois debout. Donc, ça va ! Moi, je suis satisfaite ! Je sais que ce n'est pas le cas pour tout le monde, mais moi, je suis très satisfaite !» (Muriel)*

Romain semble partager le même témoin que Muriel sur l'amélioration du dispositif du réseau de train, parce qu'il était souvent debout dans le train, mais maintenant il trouve facilement une place assise :

> *« Et 'améliorations', parce qu'il y a quand même des améliorations […], l'effort est fait, dans la cadence, les trains qui passent... Mais ça prend du temps et ça se coûte de l'argent, je comprends, donc ! […] Il y a déjà eu une amélioration entre, je pense… Oui, entre 2014, 2015. Oui, il y a eu un changement de cadence, il y a eu plus de place. Maintenant, le matin, je suis plus souvent assis. Voilà, et le soir, également. J'arrive à trouver une place assise. […] Après, c'est la chance ! Les portes s'ouvrent devant moi, c'est bon, j'ai la place, je suis rentré, c'est sûr que j'ai la place. » (Romain, frontalier du groupe RSN 4 qui habite dans une commune périphérique de Thionville qui n'est pas loin de la gare)*

La satisfaction d'effectuer la navette en train se rapporte le plus souvent sur le fait de pouvoir réaliser d'autres types d'activités personnes sur le train et durant la navette :

> *« Le confort au niveau du train ! Le confort, le fait d'être à vide, d'écoute de la musique ou travailler ou lire, et ne pas stresser dans les bouchons. » (Anthony du groupe RSN 4, habitant d'une petite commune rurale d'accueil courant à proximité de la frontière)*

> *« Après, j'ai quand même envie de dire pour moi 'détente', parce que comme je prends le train, je vais lire dans le train, je vais écouter de la musique et c'est le moment que j'apprécie ! » (Pauline, jeune frontalière du groupe RSN 4 qui habitent à Thionville)*

> *« Donc, le train me permet normalement d'arriver plus reposée. Le train me permet de lire, pour ça, je prends le train, parce qu'autrement je ne peux pas lire. En bus, je ne peux pas lire non plus, ça me rend malade. Donc, le train me permet de lire, et d'avoir une pause. » (Christelle, groupe RSN 4, frontalière habitant une commune périphérique de Thionville)*

Pauline et Christelle développe toutes les deux un ajustement psychologique issu de la pratique de navette transfrontalière, comme si c'est « *bien* » de ne pas habiter à proximité de son lieu de travail. Christelle commente que « *C'est bien de ne pas habiter tout à fait à côté (de son travail), parce que je peux faire... Je peux me reposer hein !* ».

À part de ces trois aspects principaux de satisfaction de la navette en train, d'autres dimensions apparaissent également. À titre d'exemple, Jessica considère que la question écologique est importante quant à choisir son mode de transport transfrontalier :

> *« Donc, déjà, en premier lieu, quelque part, je me dis très sincèrement la question environnementale. Ça, c'est une question importante pour moi ! Donc, l'empreinte carbone, tout ça ! Moi, quand je prends ma voiture pour aller travailler, je me culpabilise quand on roule pendant 10 km en deuxième [vitesse] avec diesel. Fin, voyez ce que je veux dire ? Fin, bref ! Donc, là,*

déjà, la question environnementale est importante. » (Jessica, groupe RSN 4, frontalière habitant à Metz qui va quotidiennement au travail en train)

Parmi des activités réalisées durant la navette, Raphaël fait partie des rares cas interrogés qui parlent de la sociabilité de la navette en train :

« Mais quand on est dans le train, on regarde le paysage, on a de la musique, on discute, on regarde des films en ligne… Ça se passe plutôt bien, ça se passe plutôt bien ! […] Je dirai malgré tout plutôt reposant, parce qu'on est assis, on écoute de la musique, et même parfois quand on est avec des amis. […] Je dirais 'convivial' et voilà ! On est avec des collègues, on dit des bêtises, on parle des vacances, voilà ! » (Raphaël, frontalier du groupe RSN 4 qui habite à une Metz)

Philippe parle également de la dimension de sociabilité du train transfrontalier, mais dans l'autre sens que Raphaël, car c'est l'absence de sociabilité qui lui satisfait :

« Puis, la ligne est plutôt bien fréquentée. Donc, vous n'avez pas de problèmes des gens qui parlent bruyamment, qui comportent mauvais, qui ne font pas de sécurité. Donc, vous êtes plutôt confortable hein ! » (Philippe, frontalier habitant à Metz du groupe RSN 4)

Selon ces analyses sur la pratique de mobilité quotidienne, nous constatons que le mode de transport joue un rôle décisif pour distinguer les représentations sociales de la navette transfrontalière. Il existe une différence remarquable entre les frontaliers en voiture et ceux en train : la plupart des frontaliers automobilistes considère que la navette est une activité en soi, notamment une activité qui consomme l'énergie et qui génère de la fatigue et du stress. Alors que la navette en train est plutôt considérée comme un passage temporel, une période de transition où d'autres activités sont possibles. Dans ce dernier cas, le train est considéré comme un lieu qui donne lieu à la réalisation des

activités de récupération. Notre constat rejoint à ce qu'on a trouvé comme différence entre les représentations du train des navetteur et celles des voyageurs en TGV (Marchand et Weiss, 2009). En plus, les pratiques de sociabilités dans le monde de transports en commun sont également conditionnées par les circonstances spécifiques des trains transfrontaliers. Par exemple, compte tenu de la quantité de demande en hausse des mobilités transfrontalières, la saturation du train transfrontalier constitue un facteur d'empêchement de sociabilité :

> *« En tout cas, notre ligne [de train], c'est une catastrophe quoi ! Et on est entassé comme des animaux ! […] quand on est coincé comme ça, c'est super compliqué ! les gens ne disent rien la plupart du temps. Donc, on a impression d'être traité comme des animaux quoi ! Et ce n'est vraiment pas vivable ! (Sonia raconte l'encombrement dans le train transfrontalier aux heures de pointe.)*

Ainsi, différencié de ce qu'on a trouvé auprès des navetteurs en TGV selon qui le train constitue un lieu de sociabilité où les liens professionnels sont tissés ou renforcés (Lanéelle, 2003), le train transfrontalier franco-luxembourgeois est rarement considéré comme un lieu lieu publique ou qu'un lieu civil, mais plutôt envisagé comme un lieu privé.

III. Représentations sociales de la navette et le mode de transport

En effet, la question du mode de transport est incontournable lorsque nous abordons le rapport sociale que les individus entretiennent avec la mobilité quotidienne, parce que le choix modal est socialement pratiqué par des différents groupes d'individus (Enaux et Gerber, 2014; Geyik et Bonnel, 2016) et la pratique sociale participe à la

construction des représentations sociales de l'objet. Par exemple, les travaux de S. Carpentier (2007, 2016) montre que les représentations du mode de transport (en particulier entre le bus et la voiture) sont liées à la position socio-résidentielle et type de logement des résidents au Luxembourg.

À propos du rôle joué par le mode de transport, des analyses de similitude sur les RSN selon le mode de transport (indépendamment du groupe RSN) (*cf. infra Figure 28*) renforce notre constat susmentionné. Par exemple, nous constatons de différentes manières d'organisation des RSN selon le mode de transport. Les RSN de plus fort affect défavorable comme la « *pénibilité* » est davantage lié à l'utilisation de la voiture, tandis que le côté « *reposant* » est peu cité. Celui-ci reste à la zone périphérique des RSN d'après des frontaliers automobilistes. Pourtant, les usagers du train profitent le temps de navette pour réaliser des activités et pour se reposer, tandis que l'aspect des aléas est également au cœur de la représentation des passagers de train.

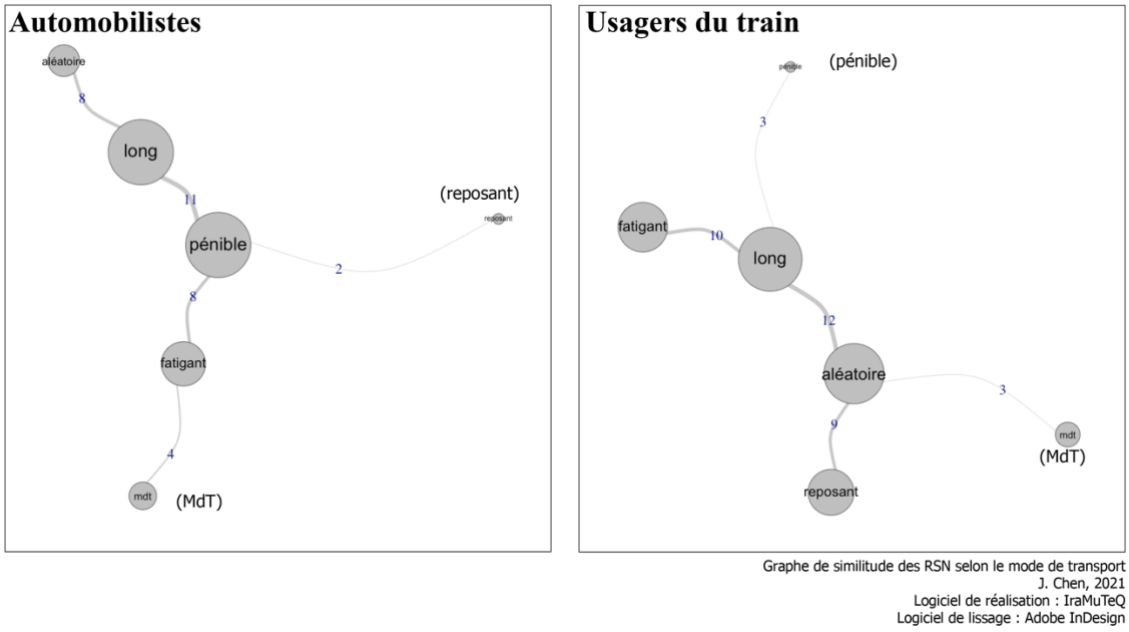


Figure 28. Organisation des RSN selon le mode de transport

À part du rôle central du mode de transport dans la distinction des RSN, nous observons également que les différences de RSN sont en relation avec le type de commune de résidence des frontaliers. Nous constatons que c'est surtout le type de commune (une commune rurale ou urbaine, ou encore périurbaine) qui permet de différencier les RSN, et c'est très probablement lié à l'accessibilité aux transports en commun. Notre carte sur la catégorie socio-spatiale (*cf. supra Figure 8*) montre que les communes urbaines thionvilloises et messines sont mieux connectées au Luxembourg par les voies ferrées. D'ailleurs, la durée de navette semble aussi pesante que les accessibilités aux transports en commun. *De facto*, les statistiques sur la durée de navette déclarée (*cf. Annexe 12*) refuse la relation établie à partir de la distance entre les groupes RSN et les variables illustratives de durée de trajet (*cf. supra Figure 27*). Les frontaliers les plus satisfaits du groupe RSN 4 prennent également moins de temps que d'autre groupe pour aller au travail, alors que la durée de la navette des frontaliers du groupe 3 est relativement en hausse (*cf. Annexe 12*).

Les différences de distance-temps de la navette transfrontalière selon le mode de transport pourraient renforcer encore notre construction de catégories spatio-temporelle (*cf. supra page 224*). La définition des frontaliers grands-navetteurs dépasse le seuil arbitraire de navette à longue distance dont la dimension d'accessibilité est négligée, parce qu'un travailleur frontalier à Metz peut se satisfaire d'une navette plus courte durée qu'un autre frontalier résidant à une commune rurale près de la frontière mais qui prend plus de temps pour se rendre au travail.

Dans cette section, nous avons confirmées nos hypothèses H5b et H6a. La confirmation de l'hypothèse H5b est sous conditions que la relation entre les RSN et les pratiques de navette ne peut pas être étudiée uniquement avec les pratiques de navette, mais également avec les comportements résidentiels. Cela semble renforcer l'idée que la mobilité quotidienne et résidentielle sont deux formes de mobilités spatiales étroitement liées ensemble. L'hypothèse H6a est également confirmée, parce que la différence du mode de transport et celle de la position socio-résidentielle (ici la catégorie

socio-spatiale) sont fortement liées à la différente manière de RSN. À la fin de la section, nous avons soulevé la question des représentations sociales de navette selon les modes de transport, pour ainsi mettre en l'avant la pénibilité des frontaliers automobilistes. Cette question sera abordée plus précisément dans la section suivante.

c. Vivre différemment l'automobilité pénible

La précédente ACM sur des représentations sociales de la navette permet en particulier de distinguer la pratique de navette transfrontalière entre le groupe 3 (*navetteurs de pratiques éprouvantes*) et le groupe 4 (*navetteurs satisfaits*). Nos analyses thématiques soulignent notamment leurs différences en termes du mode de transport. À partir de l'image généralement défavorable que se font des frontaliers sur leur navette transfrontalière, nous avons ainsi trouvé que la mobilité quotidienne pénible est surtout attachée à l'automobilité.

Cette découverte renouvelle effectivement notre connaissance encore une fois sur notre échantillon d'entretien : selon le contexte conjoncturel de notre enquête, nous avons considéré que les participants de l'entretien se consistent davantage des usagers des transports en commun qui confrontent aux dysfonctionnements des transports collectifs, alors que nous y complétons dès lors des frontaliers automobilistes qui souffrent de leur automobilité transfrontalière.

Pourtant, nos analyses à propos des contraints de l'automobilité semblent concentrer sur la dimension représentationnelle et les accessibilités aux transports selon le lieu de résidence[38], mais peu de variabilité sociologique est abordée. Nous nous situons sur cette piste d'analyse, parce que nous sommes guidés par l'ACM qui n'est pas assez performante pour expliquer les différences sociologiques entre les groupes de RSN.

[38] Ces deux dimensions d'analyse sont sans aucun doute sociales, alors qu'il manque dans notre ACM des variables socio-professionnelles et socio-culturelles qui reflète plus directement les capitaux sociologiques des individus.

Cependant, cela ne signifie pas que d'autres différenciations sociologiques n'existent pas entre ces groupes.

Dans cette section, nous nous appuierons sur deux formes de différenciation qui permettent de mieux comprendre la relation entre les représentations sociales et la pratique mobilitaires des frontaliers automobilistes : d'une part, l'automobilité des frontaliers automobilistes pourrait être vécue soit comme liberté soit comme contrainte selon les dispositions des individus ; d'autre part, nous observons des inégalités structurantes entre les automobilistes hommes/femmes. Ces différenciations se relèvent des analyses thématiques du corpus par rapport aux pratiques mobilitaires des frontaliers. Les analyses se réaliseront davantage à partir de la différenciation socio-professionnelle et entre les deux genres.

I. Voiture : liberté et contraints

Le choix de la voiture comme mode de transport porte de différentes significations non seulement selon les caractéristiques socio-spatiales des frontaliers, mais également en fonction de la PCS de l'individu. Certes, le dysfonctionnement du réseau de transports en commun du moment de l'enquête incite des frontaliers à se pencher sur le mode de transport individuel (comme ce que nous avons vu dans la situation de Sophie), tandis que les frontaliers de classes aisées sont prédisposés plus de liberté pour choisir la voiture.

1. Automobilité comme liberté

Par exemple, Nicolas est frontalier cadre faisant partie du groupe des navetteurs de pratiques épouvantes (groupe RSN 3), il considère sa navette quotidienne comme « *catastrophique* », « *longue* » et « *usante* ». En termes de facilité géographique, Nicolas a la facilité de navetter en train, parce qu'il travaille dans une entreprise au quartier de la gare de Luxembourg-ville et il réside à Thionville (*cf. Annexe 13. Carte des quartiers de Luxembourg-ville*), alors qu'il la « *refuse* » :

> *« Mais le train est souvent en retard d'une demi-heure, d'une heure ! Je refuse de payer pour un service comme ça ! » (Nicolas)*

Nicolas complète ensuite son discours pour justifier son choix de navette en automobile :

> *« En plus, je suis fumeur, je fume dans ma voiture et je n'aime pas d'être coincé dans le train pendant une heure quoi ! En plus, j'ai un Range Rover, c'est plus confortable ! On fait ce qu'on veut dans sa voiture. » (Nicolas, frontalier cadre du groupe RSN 3, qui profite de sa « liberté de fumeur » durant sa navette transfrontalière)*

À part le confort personnel et l'espace individuel qu'offre la voiture, le choix modal en voiture constitue également le synonyme de la liberté et d'autonomie :

> *« Mais en plus, voilà, en fonction de mon horaire, en fonction de mon emploi du temps, d'une réunion qui va se prolonger, d'une chose ou d'une autre, ma voiture reste quand même de plus simple en matière de liberté, d'autonomie. Le midi, je vais voir des clients, je vais faire des courses, je vais déposer du linge. Donc, ça reste quand même très pratique, donc non ! Je ne le changerai pas, je garderai la voiture ! » (Sylvie, frontalière cadre du groupe RSN 3 qui habite à Metz et qui travaille à Bertrange du Luxembourg. À part*

son « obligation » de prendre sa voiture pour voir des clients, elle choisit la voiture pour d'autres raison de mobilité).

2. Automobilité pour surpasser les contraintes spatiales

Sylvie évoque une autre variable qui s'inscrit systématiquement au choix du mode de transport des frontaliers, elle sollicite forcément l'automobilité et implique à la fois le plan géographique et professionnel – il s'agit du lieu de travail variables de certaines professions telle que des professeurs et commerçants indépendants qui se rendent à plusieurs endroits pour des visite de clients (Ravalet et al., 2015). Cette situation implique également d'autres profession au chantier comme des ouvriers ou d'autres PCS intermédiaires du domaine de bâtiment et travaux publics. Dans notre enquête, nous relevons également que l'automobilité constitue une particularité luxembourgeoise tandis que l'économie du pays dépend du secteur tertiaire de conseil. Contrasté aux deux exemples susmentionnés, ce type de choix d'automobilité se fait nonobstant de la liberté, pour des frontaliers de classes aisées comme ceux de classes modestes.

Julien est un jeune cadre du secteur d'audit financer dont la mission lui demande de se rendre chez ses clients aux différents endroits du Luxembourg. Il appartient au groupe RSN 2 et n'exprime pas de fort affect négatif sur sa navette en voiture, tandis que la voiture lui est ainsi indispensable :

« De la voiture, je dirais que ça permet d'avoir de plus de liberté en fonction d'où je dois me rendre au Luxembourg, en fonction du lieu de mes clients, j'ai des lieux qui sont plus ou moins éloigné du centre-ville. Donc, parfois, je prends ma voiture pour me rapprocher du lieu du client, alors que je reprends plusieurs bus. Donc, un peu plus de liberté, même si plus de contraintes pour pouvoir se garer, le stationnement n'est pas toujours

forcément gratuit. » (Julien, cadre frontalier du groupe RSN 2 qui habite à Thionville)

Alain travaille comme un frontalier commerçant. Pour lui, les visites chez les clients constituent également le contenu de son travail quotidien :

« Le problème, c'est que, moi, j'ai des clients. Et donc il faut que je me déplace à la clientèle. Et très régulièrement, je ne passe pas là où je travaille, mais je vais directement chez mes clients. Et le soir c'est pareil. Je peux être n'importe où au Luxembourg, et je vais repartir directement chez moi. Et donc c'est toujours le problème quand on est commercial, on a on a toujours besoin d'un véhicule. Mais mon métier, il fait que j'ai tout le temps besoin d'être en voiture donc... […] Et mon patron, il me paie une voiture aussi. Ce n'est pas ma voiture personnelle. Donc dans ces conditions, vu le métier que je fais, je vais continuer à utiliser mon véhicule. » (Alain, frontalier commerçant habitant à Metz, appartenant au groupe RSN 1)

Virginie est cadre intermédiaire travaillant dans une banque au Luxembourg. Aujourd'hui, elle est sur un poste de travail géographiquement fixe et elle est satisfaite de sa navette en train (elle faisait partie du groupe RSN 3 des navetteurs satisfaits). Pourtant, elle se souvient de son début de carrière dont la navette se faisait en voiture il y a 20 ans, parce qu'elle devait rendre des visites aux clients dispersés sur le territoire luxembourgeois :

« Parce qu'à l'époque, il fallait que je vienne en voiture. C'était demandé, parce que je partais en mission dans différentes entreprises, et il fallait que je sois motorisée. Et donc, là, effectivement, parfois c'était compliqué, parce que venant de Metz, voilà, l'autoroute était déjà à l'époque chargée, donc en 1998 et 1999, ouais ! » (Virginie habitait à Metz, mais elle ne pouvait pas prendre le train pour venir travailler au Luxembourg parce qu'elle était sur son 'poste de travail mobile')

3. Automobilité pour surpasser les contraintes temporelles

Si le lieu variable constitue pour certains frontaliers un contrait géographique pour ne pas pouvoir choisir d'autre mode de transport, il existe aussi les contraints temporels. N'oublions pas le cas illustratif que nous faisons de *Nadia*, femmes de ménage qui termine son travail tard et devait rentrer chez elle après 22 heures du soir. En plus, l'exemple de *Emmanuel* est un autre cas typique de ce contraint temporel. Emmanuel travaille en effet comme gardien de sécurité « à relève », dont les horaires de travail atypiques ne laissent pas d'autre choix que de prendre la voiture. Il a actuellement trois horaires de travail différents :

> *« Je pars à 5 h du matin pour prendre à 6 h, à 21 h quand je prends la nuit à 22 h, et puis à 13 h même 12 h45. […] Le poste, c'est 6 h-14 h, 14 h-22 h, 22 h-6 h, trois huit (heures). Et puis voilà, on s'arrange avec les collègues. Par contre, je prends ses nuits, lui, il prend mes après-midis. » (Emmanuel, agent de sécurité à Luxembourg-ville, membre du groupe RSN 1 des représentations fonctionnelles)*

En conséquence, deux fois sur trois quand il prend sa relève de travail, il ne peut prendre le train parce que les horaires ne sont pas desservis par les transports en commun. En plus, Emmanuel réside dans une commune périurbaine de Thionville qui n'est pas directement connecté au réseau ferroviaire du sillon lorrain, ni de ligne de bus. C'est donc la profession d'*Emmanuel* qui exclut le train ou un bus de son champ des possibles, il connaît des contraints spatio-temporels par rapport à sa navette quotidienne. Il ajoute encore la dimension économique à son automobilité :

> *« Et économique, ce n'est pas négligeable, [si je pouvais prendre le bus], c'est un forfait à 80 euros pour le mois. Alors que moi, je dépense un peu plus près de 200 euros de carburant. Donc, ce n'est pas négligeable. » (Emmanuel)*

Les contraints spatio-temporels sur Emmanuel manifeste davantage sur l'accessibilité aux transport collectifs au lieu de résidence et horaires de travail, un autre exemple des contraints spatio-temporels sont plus liés à l'accessibilité aux transports en commun du lieu de travail et l'incompatibilité temporelle entre les transports en commun. Nous avons évoqué la situation pénible de l'automobilité d'Élodie - elle habite dans une commune périurbaine de Thionville pas trop loin de la gare (« *une demi-heure de marche* » *(sic)*), alors qu'elle travaille à Mamer au Luxembourg. Il n'existe pas de trajet direct en train entre son lieu de résidence et son lieu de travail. Le problème se pose à Élodie, parce que le temps de correspondance entre Luxembourg-ville et Mamer est souvent insuffisant. Elle le connaît en faisait ses propres expériences au début de sa carrière - elle essayait de se rendre au travail en train, mais l'abandonné rapidement.

> *« Non ! En fait, le train, c'est vraiment pour quand on travaille à Luxembourg-ville. Sinon, c'est très compliqué hein de prendre le train. […] Moi, là où je suis, j'ai essayé, j'ai fait le train pendant trois mois, c'était infernal ! Infernal ! Je suis à côté, je travaille à Mamer, côté Strassen, du coup du côté de la Belgique. Je prenais le train à Thionville pour aller à Luxembourg-ville. Et ensuite à Luxembourg-ville, j'avais une correspondance que je prenais jusqu'à Mamer. Et après j'avais un quart d'heure de marche. Entre le moment où je partais de chez moi et le moment où j'arrivais, il se passait deux heures. Alors qu'en voiture, si ça roule, on va dire avec un trafic modéré et normal, je mets quarante-cinq minutes. Et euh ce n'est pas possible deux heures. […] au début, j'ai fait ça pendant trois ou quatre mois, et c'était infernal ! Parce qu'il suffisait que le train de France soit en cinq minutes de retard, je n'avais pas la correspondance. Le train suivant, ben, ça pouvait être une heure après ! Donc là, ce n'était pas possible avec mon travail. En plus, dans la petite ville où je suis, il n'y a du train que dans la journée, donc, ça signifie aussi le soir, ça ne correspondait pas tout à fait mes horaires de travail. Donc, des fois, ben, il fallait que j'attende quarante-cinq minutes dans mon travail pour avoir un train pour retourner à Luxembourg-ville, pour avoir une correspondance pour*

retourner en France ! Et en plus, de là, il faut que j'aille à pied, mais j'ai une demi-heure de marche, pour aller à la gare de Thionville. » (Élodie, frontalière automobiliste du groupe RSN 3)

Ainsi, ces contraints spatio-temporels module fortement l'évaluation d'Élodie sur sa navette transfrontalière, l'automobilité devient son seul choix possible pour aller au travail.

4. Automobilité comme compensation

D'ailleurs, l'aspect économique retient notre attention, en particulier entre l'exemple d'Alain et Emmanuel dans lequel le choix d'automobilité impose de conséquences totalement différentes. Par exemple, nous découvrons que la voiture de fonction est souvent l'apanage des frontaliers cadres, celle-ci constitue également un facteur pour déterminer le choix modal :

« […] parce que maintenant j'ai une voiture de fonction. Voilà, et une place de parking. Ça a changé un peu mon quotidien, on va dire ! […] Enfin, en 2016, j'ai arrêté le travail pendant six mois, j'ai pris un congé paternité pour partir avec ma fille et ma femme. On est parti six mois aux États-Unis. En revenant, je n'étais pas prêt pour prendre le train, je prenais un peu la voiture et tout ça. » (Benjamin, frontalier cadre du groupe RSN 2 qui possède une voiture de fonction, ne se sent pas « prêt » de reprendre la navette en train)

« Alors, c'est les conditions qui font ça. Je ne sais pas les autres, mais moi, j'ai une voiture de société, c'est ma société qui paye l'essence. Alors que ce n'est pas bon pour l'environnement hein ! Donc, c'est ma société qui paye l'essence. Donc, je n'ai pas à m'emporter à l'entretien en nombre de

kilomètres, je n'ai pas à m'emporter à tout ça. Et puis, financièrement, ce n'est pas possible pour moi de m'installer au Luxembourg. Donc, ce n'est même pas une option hein ! » (Isabelle, cadre intermédiaire du groupe RSN 2 qui habite à une commune périphérique de Longwy et travaille au quartier de Kirchberg au Luxembourg. Elle considère sa voiture en fonction comme une option pour compenser son éloignement du lieu de travail).

On trouve parmi d'autres un exemple d'antithèse pour les ayants-droits d'une voiture en fonction, c'est le cas de Cédric qui navette en train, tout en disposant d'une voiture de société :

« Moi, je dispose d'une voiture de la banque, comme je suis cadre. La voiture dont je dispose, ça m'est imposé aujourd'hui, de mon niveau de cadre actuel, je n'ai que le droit à 25 000 kilomètres par an. Donc, 25 000 km par an, si je venais tous les jours en voiture ici, je n'aurais quasiment plus rien pour partir en vacances donc avec ma voiture. Donc, c'est pour ça je prends le tain, c'est quand même de me permettre de passer au large avec ma voiture par ailleurs ! Le jour où les enfants ne sont plus à la maison, euh, et j'ai une voiture qui me permet de faire plus de kilomètres, je n'exclus pas de revenir en voiture, parce que c'est quand même beaucoup plus simple et beaucoup plus souple ! » (Cédric est cadre supérieur d'une banque au Luxembourg. Il habite à Thionville et travaille au Kirchberg du Luxembourg. Il décrit son trajet en train comme « long », « stressant » et « agaçant » - il faisait du groupe RSN 3)

Nous constatons en général que les frontaliers cadres vivent mieux l'automobilité que les frontaliers employés. Pour les automobilistes cadres, l'utilisation de voiture constitue souvent un choix pour privilégier le confort personnel ou pour servir d'un outil d'avoir plus de marge de manœuvre de son emploi du temps. Certes, cette observation ne prétend pas de soulever toutes les diversités socio-professionnelle, nous voyons ainsi les commerçants ou les consultants tombe également dans l'obligation de l'automobilité.

Cependant, lorsque l'utilisation de voiture est obligatoire pour les cadres et certaines professions métropolitaines (à l'instar les emplois financiers et de conseils), l'automobilité a plus de chance d'être économiquement compensée pour les ces professions que les ouvriers et les employés. D'ailleurs, nous venons aussi de constater que les lieux de résidence et de travail posent leurs effets sur le choix de l'automobilité, l'accessibilité de transports collectifs à ces lieux peuvent constituer des contraintes spatio-temporelles pour les frontaliers, l'automobilité est donc le seul outil pour réaliser la navette afin de conserver l'emploi.

II. Automobilistes féminines : une même liberté, mais avec d'autres contraints

Parmi les personnes interrogées, la part des frontaliers automobilistes est équilibrée entre les hommes et femmes, un peu plus d'un tiers des frontaliers dans notre échantillon se rendent au travail en voiture (10 sur 27 pour les hommes, 16 sur 42 pour les femmes). Pourtant, l'automobilité n'est pas perçue ni vécue de la même manière entre les deux genres. Plusieurs travaux confirment une construction différentielle entre les hommes et les femmes en termes des comportements de mobilité spatiale : les femmes sont plus vulnérables et sensibles face à la pratique de mobilité dans l'environnement (Chateignier et al., 2011; Olmo Sánchez et Maeso González, 2016), et elles disposent moins d'accessibilité aux emplois en réalisant des mobilités spatiales (Bertaux-Wiame, 2005; P. Gordon et al., 1989; Vandersmissen et al., 2001a). Nous avons ainsi réalisé des analyses comparatives entre les deux genres par rapport à leur pratique d'automobilité, afin de mieux comprendre comment la même automobilité est différemment vécue entre les sexes.

Nous avons dans un premier temps sorti les deux arbres maximums de RSN des automobilistes selon le genre (*cf. infra Figure 29*). En effet, les deux représentations de

la navette sont identiques dans le sens où le noyau central de la RSN (« *long* » et « *fatigant* »), ainsi que l'élément central des frontaliers automobilistes (« *pénible* »), paraissent tous les deux dans les RSN chez les femmes comme chez les hommes. La RSN des femmes est plus riche en éléments et plus complexe en structure, alors que cela est très probablement dû au fait que les femmes autonomistes sont plus nombreux que les hommes (16 femmes *vs.* 10 hommes).

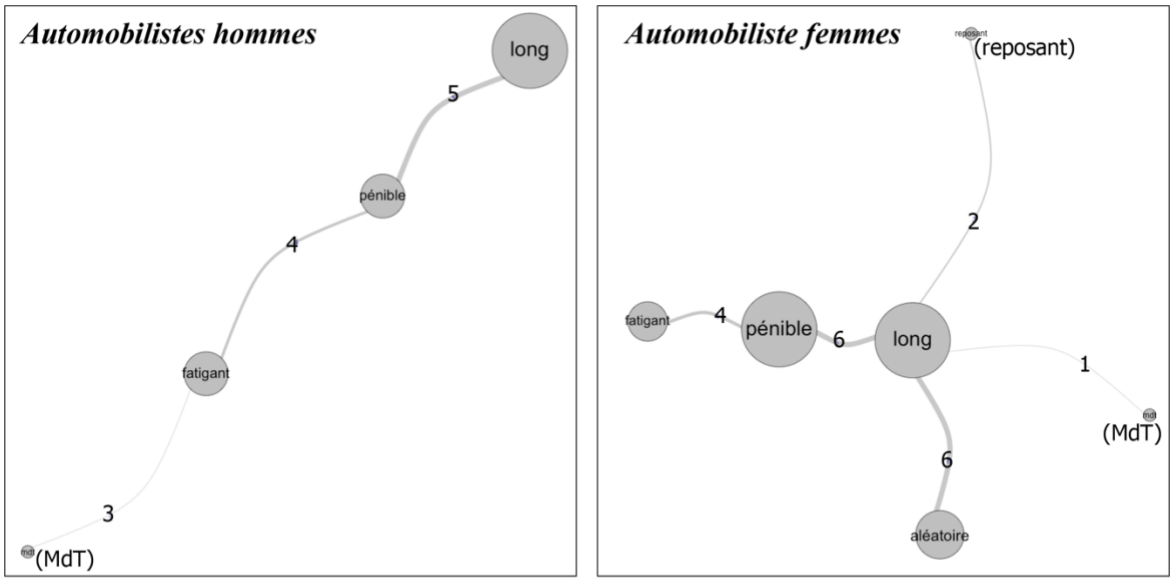
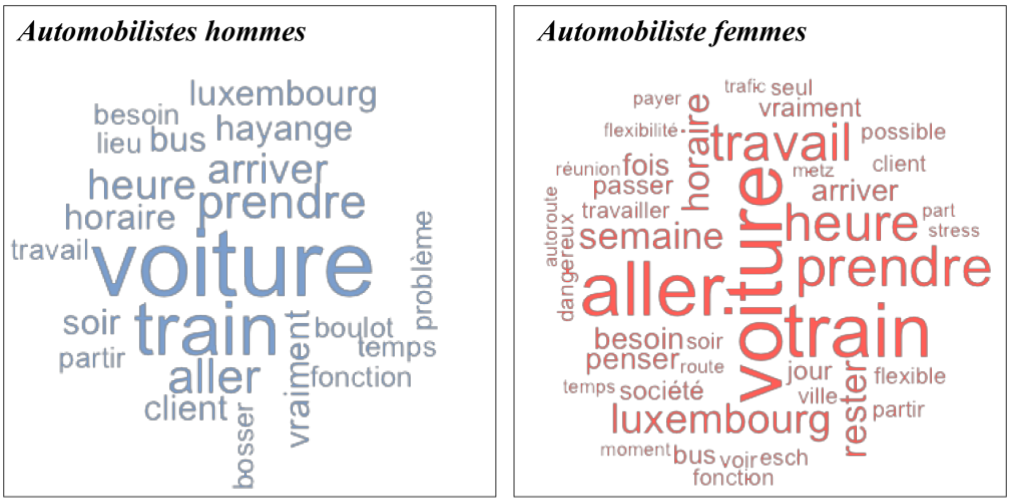


Figure 29. Arbre maximum des RSN des automobilistes selon les sexes

Si la comparaison entre les graphes de similitude des éléments de RSN recueillis de la méthode associative ne permet pas de mettre au jour les différences représentationnelles, nous nous se reposons ensuite sur les verbatim des frontaliers automobilistes à propos de la description de leur navette en voiture (*cf. infra Figure 30*). Nous constatons que tous les deux sexes évoquent la navette en voiture par rapport à d'autres modes de transport, notamment le train, et le travail. Cela s'explique souvent par la mise en comparaison de l'automobilité avec la navette en train si l'individu a changé de mode de transport dans le passé (comme dans le cas d'Élodie de la dernière section).



Nuage de mots provenant de l'entretien semi-directif avec les frontaliers automobilistes selon le genre
J. Chen, 2021
Logiciel de réalisation : IraMuTeQ
Logiciel de lissage : Adobe InDesigne

Figure 30. Nuage de mots des discours sur la voiture selon les genres

C'est en particulier deux dimensions qui distinguent nettement la perception de l'usage d'automobilité entre les frontaliers masculins et féminins : d'une part, les frontalières sont plus sensibles aux dangerosités de la navette en voiture (« *dangereux* », « *stress* ») ; d'autre part, c'est l'aspect temporel qui est plus évoqué par les femmes que les hommes (« *heure* » « *flexible/flexibilité* »).

Il est observable que la dangerosité est davantage liée aux discours des automobilistes féminins et joue un rôle de générateur de stress. Par exemple, *Sophie* se sent du danger surtout à partir des accidents nombreux qu'elle témoigne lors de la navette transfrontalière :

> *« Bien, j'ai toujours aussi un peu cette peur, de cette conscience de dire que je prends quand même des risques tous les jours pour aller travailler, parce que plus le trafic est important, plus il y a du monde, plus est c'est nerveux, et plus il y a des accidents, et on le voit ! Il y a des semaines et des semaines noires, il y a des accidents mais terribles, deux, trois, quatre fois par semaine, et on ne se dit pas 'quand mon tour' ? Vraiment ! »* (Sophie, frontalière

cadre automobiliste du groupe RSN 3 qui habite dans une commune rurale au Nord de Thionville).

Lorsque Sophie continue à utiliser la voiture par le parking relais de la gare où elle devrait prendre le train est toujours saturé, alors que *Pauline* a reculé rapidement de la voiture vers le train dès la deuxième année de son travail au Luxembourg,

« Parce que la voiture ce n'était psychologiquement plus possible ! C'était hyper stressant, c'était beaucoup, beaucoup de stress. Des bouchons fatigants. Et donc j'ai pris… j'ai pris le train pour ça ! Pour vraiment… bah voilà, maintenant, je prends le train, le bus, ça me détend ! C'est vrai qu'il y a des retards, on ne sait pas toujours. Mais par la route, c'est très dangereux, le comportement des gens ! » (Pauline est jeune frontalière employée qui habite à Thionville).

L'aspect de la dangerosité des comportements de conduite des autres automobilistes sont également perçue par *Chantal* et *Céline*, servant des principaux composant de la représentation du danger routier :

« C'est dangereux alors ! Je dirais dangereux. Il y a beaucoup de gens qui prennent l'autoroute et qui ne savent pas rouler sur l'autoroute, et je trouve qu'il y a beaucoup d'incivilité sur l'autoroute et puis voilà ! Je trouve que c'est dangereux, c'est de plus en plus dangereux. » (Chantal)

« Après, je peux aussi dire 'dangerosité des autres conducteurs' aussi, voilà ! […] Le trajet en voiture peut être une sorte de décompression, alors que je suis également très stressée. Les automobilistes, les motards et les camions font n'importe quoi sur la route. C'est vrai qu'on est toujours dans la question 'qui est le con qui conduit mal' haha ! Mais je reste tout le temps prudente et vigilante. » (Céline)

Certes, un tel danger est à part entier perçu par les frontaliers masculin, *Maxime* partage le même ressenti que les trois frontalières automobilistes susdites :

> *« Moi, moi, je suis d'avis alors, pour l'instant, je ne compte pas d'acheter de voiture, parce que je me dis juste que, je vois comment les gens roulent. Et honnêtement, ça me ferait peur de prendre l'autoroute pour aller à Luxembourg ! Clairement ! […] Parce que quand vous prenez la voiture, vous êtes obligé de rester concentré, les gens, ils roulent comme des sagouins, franchement ! Moi, c'est ça qui me fait peur en fait !! » (Maxime)*

D'autre part, nous constatons que certaines femmes ont tendance à privilégier l'utilisation de la voiture. Une telle préférence est souvent en relation avec leur gestion des contraintes temporelles associées à leur(s) enfant(s). C'est pour cela qu'elle parle de la « flexibilité » que la voiture leur accorde. *Lucie* est jeune mère travaillant comme technicienne informaticienne au Luxembourg. Elle est d'une certaine manière 'chanceuse', car c'est son mari qui s'occupe essentiellement de leur enfant. Pourtant, elle a malgré tout changé son mode de transport en train pour la voiture. Aujourd'hui, Lucie fait son trajet quotidien depuis Metz en voiture, sa navette transfrontalière aller simple prend à peu près de 70 minutes :

> *« Hm... Ce n'est pas vraiment de préférence, parce que c'est juste pénible, la voiture, parce que c'est fatigant, et qu'il y a besoin d'une attention permanente. […] En fait, avant je venais en train, mais maintenant que j'ai un enfant, je dois être un petit peu plus **flexible** et puis être capable de pouvoir le récupérer, si le papa est bloqué au travail. Donc, si je suis en train, je n'arrive pas à moduler mes horaires comme je veux. Et il faut respecter les horaires trop précis, disons. Donc, je suis en voiture, si je dois partir maintenant, je pars maintenant. […] En général, c'est lui (qui dépose l'enfant à l'école), mais une à deux fois par semaine, c'est moi, en suivant ses horaires à lui. Et le soir, en général, c'est lui qui le récupère. Mais pareil,*

> *quand il est bloqué au travail, il faut que je sois disponible pour aller le chercher. » (Lucie)*

Alors que Isabelle est dans une situation différente, car elle vit seule avec sa fille. *Isabelle* travaille comme cadre intermédiaire dans une banque au Luxembourg. Si son statut professionnel est privilégié puisqu'elle bénéficie d'une voiture de fonction, ce qui lui permet de diminuer la charge économique de ses navette journalière, elle ne semble pas pouvoir échapper à l'utilisation de la voiture même si cet avantage est retrait de lui. En tant que maman seule vivant avec sa fille scolarisée en France, nonobstant le fait que *Isabelle* décrit son trajet comme « *embouteillant* » et « *long* », elle se sent pourtant obligée de conserver une disponibilité pour gérer des possibles situations imprévues :

> *« […] parce que je suis toute seule avec euh... Je suis toute seule avec ma fille. Alors, comme je suis seule avec ma fille, euh, je n'ai pas de pouvoir... (elle semble hésiter de dire). Alors, c'est peut-être bête hein, mais j'ai besoin de pouvoir rentrer à n'importe quel moment, s'il y a un problème [à l'école de ma fille]. » (Isabelle)*

Nos analyses jusqu'à lors montrent effectivement que deux formes d'inégalité genrée entre la pratique d'automobilité. D'un côté – c'est peut-être plus précis de le qualifier comme différence qu'inégalité, – les femmes sont plus sensibles aux dangerosités routières qui sont générateur de stress. De l'autre côté, c'est en particulier la tâche familiale qui impose des contraintes sur les mobilités quotidiennes des frontalières, de sorte que l'automobilité devient la seule solution pour conserver la flexibilité dans la gestion de tâches familiales.

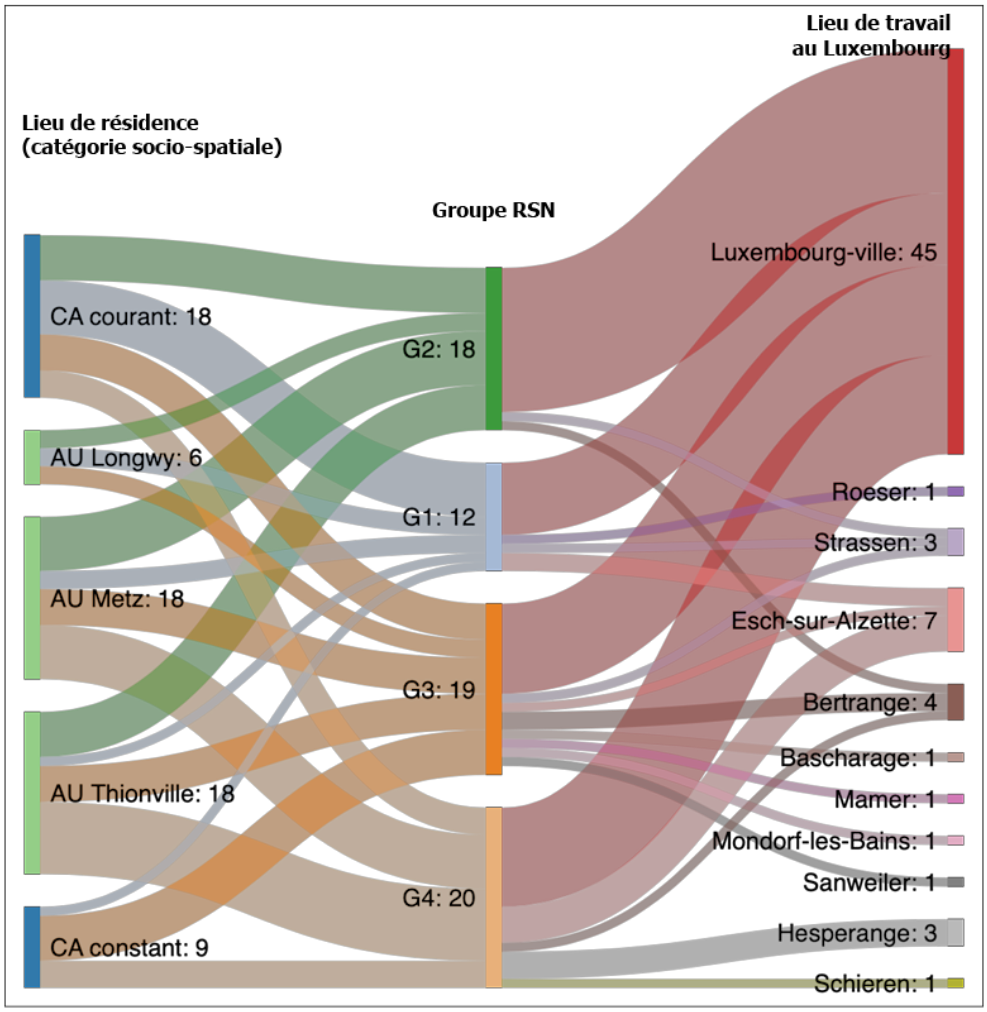
Dans cette section, nous avons donc constaté plusieurs formes d'inégalité de pratique de l'automobilité dans la navette transfrontalière. Ces inégalités ne sont pas mises en évidence dans les analyses factorielles. En général, nous observons que les frontaliers cadres et les frontaliers ayant un emploi de type plus métropolitain ont plus

de liberté de choisir l'automobilité, tandis que les employés et les ouvriers sont plus obliger de la pratiquer. En outre, l'automobilité n'est pas vécue de la même façon pour les frontaliers et les frontalières interrogées. Nous avons d'ailleurs remarqué à partie de ces analyses thématiques, en particulier celles des frontaliers dont le lieu de travail est variable et le cas d'Élodie dont le lieu de travail n'est pas à Luxembourg-ville, que les variables géographiques du lieu de résidence et du lieu de travail semblent jouer un rôle pour configurer les pratiques de navette. Nos analyses s'y appuierons pour la suite.

d. La géographie des représentations sociales de la navette transfrontalière

Notre analyse des correspondances susdite (*cf. supra Figure 25*) permet notamment de distinguer le groupe RSN 3 et 4 à propos du mode de transport de navette et du lieu de résidence (en catégorie socio-spatiale), mais l'ACM semble de mettre difficilement en avant des différences entre le groupe RSN 1 et 2. Pourtant, la navette relie naturellement le lieu de résidence et le lieu de travail, cela nous conduit à nous poser la question suivante : si les catégories socio-spatiales du lieu de résidence joue un rôle pour différencier les groupes sociocognitifs des RSN, comment le lieu de travail au Luxembourg[39] ne participe pas à cette différenciation, lui aussi, en tant qu'une variable géographique ? *De facto*, l'analyse des correspondances connaît certaines limites pour illustrer la relation tendancielle lorsque les modalités d'une variable ne sont pas distribuées de manière homogène par rapport à la quantité de ses modalités (*cf. infra Encadré 6*), c'est exactement le cas pour notre échantillon des frontaliers, parce que la plupart d'eux travaille à Luxembourg-ville (45 sur 69, soit 65,2 %, le reste est partagé par 11 communes luxembourgeoise diverses). Dans l'objectif de dépasser la limite de l'ACM, nous dessinons ainsi le graphe de distribution des frontaliers pour encore mieux connaître les caractéristiques géographiques de leurs pratiques mobilitaires de la navette (*cf. infra Figure 31*).

[39] Le lieu de travail au Luxembourg est collecté durant l'entretien semi-directif.



Distribution des frontaliers selon les lieux de résidence et de travail (par groupe RSN)
J. Chen, 2021
Logiciel de réalisation : sankeymatic.com
Logiciel de lissage : Adobe InDesign

Note de lecture :
Dans les catégories socio-spatiales en gauche du graphe, « AU » renvoie au terme de l' « agglomération urbaine », et « CA » signfie la « commune d'accueil ».

Les 4 groupes de RSN :
G1 : navetteurs de vision fonctionnelle
G2 : navetteurs de représentation du noyau centrale
G3 : navetteurs de pratiques éprouvantes
G4 : navetteurs satisfait

Figure 31. Distribution des frontaliers selon les lieux de résidence et de travail

Dans ce graphe, nous constatons que le groupe RSN 1 regroupe davantage des frontaliers qui habitant dans les *Communes d'accueil courant* (6 sur 12 du groupe RSN 1, soit 50,0 %) et travaillent principalement à Luxembourg-ville (8 sur 12 du groupe RSN 1, soit 66,7 %). Dans le chapitre 7, nous avons cartographié la distribution géographique des *Communes d'accueil courant* (*pour la carte des catégories socio-spatiales, cf. supra Figure 8*), et il s'agit des communes relativement dispersé (très

probablement éloignées en termes de distance kilométrique) de la frontière franco-luxembourgeoise, ce type de communes ne s'inscrit pas non plus dans les tissus urbains de la Lorraine (sauf Nancy). Comme nous avons décrit, les frontaliers du groupe RSN 1 disposent des représentations sociales de l'aspect fonctionnel dont le mode de transport est au centre des représentations. Les représentations fonctionnelles sont souvent considérées en rapport avec le capital culturel (notamment du diplôme) de l'individu (Dias et Ramadier, 2017), tandis que la distribution du niveau d'éducation des individus de ce groupe RSN 1 ne montre aucune tendance pour distinguer les frontaliers, la relation entre leurs représentations et leur distribution géographique reste indéterminée. Pourtant, nous considérons que cette relation entre les représentations et la pratique vient probablement de la facilité relative de leur navette transfrontalière, car les frontaliers qui ont des RSN fonctionnelles n'expriment souvent pas d'affects forts (défavorables) de leur navette.

Des individus frontaliers appartenant au groupe RSN 2 habitent, d'un côté, dans toutes les catégories de commune sauf les *Communes d'accueil constant*. De l'autre côté, ils travaillent presque tous à Luxembourg-ville. Nous avons présenté que les représentations de ce groupe d'individus s'inscrivent au noyau central des RSN et que la catégorie « *longue* » s'accorde une place centrale des RSN de ce groupe, nous trouvons ici une correspondance entre leurs représentations et leur pratique mobilitaire de la navette : ce groupe de personne prennent le plus longtemps pour aller au travail au Luxembourg (les frontaliers du groupe RSN 2 prennent en moyenne 87 minutes pour aller travailler. *Pour voir la moyenne de la durée de navette, cf. Annexe 12*). D'ailleurs, nous trouvons également que la plupart des frontaliers du groupe RSN 2 prend le train et le bus, mais ils sont le moins comme frontaliers automobilistes. Nous pouvons dès maintenant caractériser ce groupe de frontaliers comme des usagers des transports en commun qui habitent dans les communes urbaines sur les axes principaux des transports collectifs (le sillon lorrain et Longwy-Luxembourg, *pour la carte des lignes ferroviaire transfrontalière, cf. Annexe 8*). Ce profil géographique est encore complété par les

frontaliers qui habitent dans les communes rurales à proximité des réseaux des transports collectifs (certaines communes de la catégorie d'accueil courant).

La navette transfrontalière de Mathilde constitue une illustration typique du groupe RSN 2. Mathilde habite au centre-ville de Thionville et travaille au quartier de Gasperich à l'Ouest de Luxembourg (pour la carte des quartiers de Luxembourg-ville, *cf. Annexe 13*). Chaque matin de la semaine, elle met en moyenne 80 minutes en train pour aller travailler.

> *« Alors, c'est 'chaotique', parce que les trains sont toujours en retard, ou alors ils sont annulés ! Quand on arrive à avoir un train, ils sont remplis de personnes, j'ai l'impression d'être dans un petit TER d'Inde, haha ! C'est très, très serré, il fait très chaud, ce n'est vraiment pas confortable du tout. Surtout le matin, ils sont toujours en retard à l'arrivée. Et pour sortir de la gare à Luxembourg, il y a vraiment énormément de personnes qui sortent du train en même temps, donc pour sortir de la gare, il faut dix minutes quoi ! Et au retour, c'est pareil, quand on prend le train à Luxembourg, il y a trop de gens dans le train. C'est 'stressant', parce que tout le monde pousse pour rentrer dans le train en premier et avoir une place assise. Et tout le monde est énervé de la journée dans le train […]. » (Mathilde est jeune cadre frontalière).*

Quant à la distribution géographique des frontaliers du groupe RSN 3, nous constatons que ces individus proviennent de tous types de communes et travaillent dans de nombreux lieux au Luxembourg. Cette diversité géographique du lieu de résidence et du lieu de travail correspond au profil des frontaliers automobilistes du groupe RSN 3, parce que les automobilistes disposent de l'étendue géographique de la mobilité la plus élargie. L'analyse de similitude des RSN (*cf. supra Figure 26*) nous montre que la pénibilité et la longueur de la navette se situe au centre des RSN du groupe 3, nous trouvons en plus ici que la durée du trajet de ces frontaliers est la deuxièmement plus

longue (*cf. Annexe 12*). Nous avons montré dans la section précédentes plusieurs cas illustratifs des automobilistes de pratiques éprouvantes de ce groupe.

Le groupe RSN 4 contient principalement des frontaliers « citadins » qui résident dans des agglomérations urbaines lorraines (Metz et Thionville) et qui travaille essentiellement aux deux bassins d'emploi luxembourgeois (Luxembourg-ville et Esch-sur-Alzette). Nous avons présenté que ce groupe RSN 4 est consisté des frontaliers d'usagers de train dont leur pratique de navette leur satisfait. C'est ainsi la « proximité » - en termes de la distance-temps et de l'accessibilité aux transports en commun de tous leurs deux lieux - qui justifie bien leur satisfaction de la navette. La moyenne de durée de navette est la plus courte comparé à des autres groupes de RSN (*cf. Annexe 12*).

Encadré 6. Les modalités géographiques du lieu de travail dans l'ACM

Dans notre ACM pour explorer la relation entre les représentations sociales et les pratique de la navette (*cf. supra Figure 25*), nous n'avons pas illustré les modalités géographiques du lieu de travail. Cela ne signifie pourtant pas que cette potentialité n'est pas cherchée dans l'ACM. En effet, toutes les modalités des variables géographiques (le lieu de résidence et le lieu de travail) sont soumises à l'ACM, tandis que les résultats ne montrent pas de relation lisible pour distinguer les groupes de RSN en termes du lieu de travail.

L'obtention de ces résultats peu performants sont liée à la nature de l'ACM dont l'algorithme n'est pas efficace pour distinguer les modalités qui ne sont pas distribuées aux individus de manière homogène – compte tenu du fait que la plupart de nos échantillons travaille à Luxembourg-ville et que le reste des frontaliers interrogés travaille dans de nombreux lieux au Luxembourg. Cependant, la catégorisation de cette variable du lieu de travail reste complexe, elle ne permet pas non plus de faciliter les analyses de la suite. Compte tenu de la majorité de frontaliers qui travaille à Luxembourg-ville, nous avons tenté de catégoriser les lieux de travail en « *Luxembourg-villes* », « *Esch-sur-Alzette* » et « *d'autres lieux* » pour ensuite mettre ces modalités dans l'ACM. Les résultats obtenus ne sont pas plus performants que les autres ACM réalisées à ce propos (*pour l'ACM, cf. Annexe 7*). Dans l'objectif de réaliser ce type de catégorisation, nous devons rendre compte à la fois le lieu de résidence et le lieu de travail : deux personnes qui habitent dans une même commune de résidence en France et qui travaillent dans deux communes luxembourgeoises différentes peuvent disposer différemment d'accessibilité aux transports collectifs, *vice versa* pour deux individus qui travaillent dans une même commune mais qui résident dans deux communes variées. Une telle méthode de

catégorisation géographique va augmenter largement le nombre de catégories qui affaiblira encore la performance de l'ACM. Cela reste la raison pour laquelle les modalités géographiques du lieu de travail ne sont pas montrées dans l'analyse factorielle.

Notre analyse sur la distribution géographique des lieux de résidence et de travail des frontaliers selon le groupe RSN confirme encore qu'il existe une correspondance évidente entre la manière de représentations et la pratique de la mobilité quotidienne – comme elle est supposée dans notre hypothèse H5b et H6a qu'il existe des correspondances de typologies de RSN et les pratiques mobilitaires. Nous réussissons à trouver de ce fait une autre explication entre le choix modal de la mobilité quotidienne et la géographie des lieux impliqués dans la navette. Pourtant, dans ce type d'analyse de variables géographiques, nous n'avons pas constaté de relation manifeste entre les variables sociodémographiques et la diversité sociocognitive. Nous présupposons, d'une part, qu'une telle relation est probablement masquée par la généralisation de l'affect défavorable de l'évaluation de la navette transfrontalière, mais également occultée par la composition de notre échantillon d'entretien. D'autre part, nous nous posons la question qu'une telle relation ne serait-ce que pas illustrée surtout par la catégorie socio-spatiale du lieu de résidence des frontaliers, parce que ces catégories impliquent elles-mêmes déjà une dimension sociale ? C'est seulement le nombre relativement faible de notre échantillon d'entretien ne permet pas de la manifester, tandis que cette dimension sociale est constituée par la méthode probabiliste des données intercensitaires ? Nos analyses sur les représentations de la résidence, ainsi que celles sur la pratique de la mobilité résidentielle qui vont aborder de nouveau cette thématique dans le prochain chapitre. Avant de tourner à l'aspect résidentiel des pratiques des frontaliers, nous nous appuierons sur l'aspect transfrontalier de la navette pour questionner la place de la frontière dans les représentations et la pratique des frontaliers en à propos de leur navette quotidienne.

e. La frontière et la navette qui la traverse

Nous avons mentionné dans le chapitre 5 (*cf. supra page 104*) que la frontière franco-luxembourgeoise peut non seulement être considérée comme un outil méthodologique pour nettement distinguer le lieu de travail métropolitain et l'espace résidentiel des frontaliers, elle sert également d'un révélateur des inégalités socio-économiques entre deux espaces états-nationaux.

En effet, la question de frontière état-nationale en Europe peut remonter jusqu'à l'armistice à l'issue de la conclusion des Traités de Westphalie. C'est ensuite le développement du nationalisme qui forge progressivement la quasi-congruence entre la frontière territoriale et la frontalière langagière (Bell, 2009). Un tel construit, qui a largement contribué à l'avancement du projet moderne, devient aujourd'hui l'obstacle qui empêche les circulations libres du capital, des biens et des personnes. Durant le processus de la construction de l'Union européens, ces libres circulations sont soutenues par des institutions politiques telles que les traités de Rome, la convention de Schengen et le traité de Lisbonne.

Alors que vis-à-vis à la construction des États-nations depuis des siècles, la construction européenne est encore un processus récent que la mémoire collective sur la division géopolitique de l'espace persiste encore à exister. Si la démolition des infrastructures douanières et la suppression du contrôle systématique permet d'effacer physiquement, voire symboliquement, la barrière entre/dans les espaces transfrontaliers, la notion de la frontière continue à régner dans la prescription des pratiques mobilitaires des Européens (Bolzman et Vial, 2007; Drevon, 2016; Schiebel, 2011).

Nous formulons donc l'hypothèse H5c que les représentations de la frontière sont en relation des pratiques de navette transfrontalière, notamment liées au mode de

transport de la mobilité quotidienne. Les frontaliers qui franchissent quotidiennement la frontalière franco-luxembourgeoise constituent un échantillon pertinent pour investiguer sur comment les Européens représentent la frontière et l'espace transfrontalier, et comment ces représentations peut être mises en relation avec leur pratique journalière de navette domicile-travail transfrontalière. Ces aspects de représentations de la frontière et de pratiques spatiales s'inscrivent dans notre étude par interroger sur les significations de la frontière et les fréquentations de l'autre côté de la frontière. Comme nous n'avons pas spécialement conçu de recueillir les représentations sociales de la frontière en association libre de mots, les analyses des représentations sociales de la frontière sont surtout réalisées à partir des analyses thématiques.

Durant l'entretien, nous avons exploré la question de frontière par poser : « *Pour vous, la frontière entre la France et le Luxembourg a-t-elle (encore) un sens, une signification ?* ». Bien que la question affirme *a priori* l'existence de la frontière, mais elle a pour objectif de révéler la confirmation ou dénégation de la frontière auprès des frontaliers. Une seconde question, « *Quand vous passez au Luxembourg de la France, quelle impression avez-vous ?* » cherche à saisir si la frontière se transforme en contrainte, et facilite, par la suppression, la mobilité quotidienne des frontaliers. Enfin, nous demandons aux frontaliers interrogés quelle est leur fréquence d'aller au Luxembourg pour des activités autres que le travail.

I. La frontière existe

En général, trois typologies de représentations sur la frontière sont repérées, la première est la confirmation de ***l'existence de la frontière***. Ces frontaliers interrogés remarquent spontanément que la frontière se transforme en une forme de discontinuité temporelle dans les pratiques de mobilité quotidienne :

> *« Oui, je suis consciente lorsque je traverse la frontière, car le problème est que parfois le train est conduit sous les signes luxembourgeoises, et parfois c'est un train SNCF, nous aurons probablement le problème de la grève, si la SNCF est en grève. Aussi, nous sommes probablement conscients qu'il y a eu un accident sur cette ligne l'année dernière, en février dernier […]. Encore une fois, je devrai descendre à la frontière et monter dans un autre bus ou train. C'est souvent un problème d'alternance entre le réseau de la SNCF et CFL, vous savez… » (Lisa, frontalière qui habite à Metz et se rend au Luxembourg en train, groupe RSN 2 des navetteurs de noyau central).*

Si pour les usagers de transports en commun, une telle sorte de discontinuité temporelle est causée par l'alternance entre les modes de transport ou par le dysfonctionnement du mode de transport, nous voyons donc que cette discontinuité s'incarne en embouteillage pour les automobilistes. À part ce que nous venons de constater avec Marie, c'est Corinne qui évoque encore une fois le bouchon sur l'autoroute :

> *« La signification, ce n'est que le bouchon à partir de la frontière ! En fait, il y a un rétrécissement de voie par la frontière, si vous voulez, on passe de trois sur deux voies. Et pour moi, c'est la signification alors ! » (Corinne est frontalière automobiliste qui travaille comme employée administrative, groupe RSN 3 des navetteurs de pratiques éprouvantes).*

> *« Donc, quand je passe la frontière, maintenant, je ne la vois même plus entre guillemet ! Si je la vois, c'est parce qu'on est dans les bouchons. Donc, là, je vois bien passer la frontière, je la passe à 5 kilomètres/heure. » (Élodie, jeune frontalière automobiliste du groupe RSN 3 des navetteurs de pratiques éprouvantes)*

Si pour la plupart des frontaliers automobilistes la discontinuité temporelle causé par le bouchon fait partie de la pénibilité de la pratique de navette, cette même

discontinuité peut constituer un avantage tout en mettant en évidence un *effet frontière* psychologique :

> *« Parfois oui ! [La frontière existe, mais] Pas tout le temps, parce que ça permet de faire aussi une coupure entre le travail et le reste de la journée. Donc, ça peut parfois être agréable. » (Kevin, cadre frontalier usager de train, il fait partie du groupe RSN 4 des navetteurs satisfaits).*

> *« Eh alors, moi, j'aime bien avoir le fait que je sois frontalier, je trouve que c'est bien pour une chose, c'est que ça permet d'avoir une espèce de coupure géographique et de métier. Enfin, la coupure géographique, ça permet d'avoir un temps de coupure mentale par rapport au travail. Le travail c'est au Luxembourg, et j'ai l'impression que quand on traverse la frontière, des fois, je laisse mes problèmes derrière ! J'arrive à la maison, et je me dis, ' Voilà, je suis plus calme ' ! Et euh, j'ai une espèce de barrière psychologique aussi, je rentre et je suis chez moi, et je ne pense plus au travail et je suis dans un autre contexte, et je laisse au Luxembourg le travail, pur et dur comme ça ! Même si je ne m'y rends pas que pour le travail, mais au moins, quand je suis à la maison, je suis à la maison et je ne pense plus à ça ! » (Antoine est frontalier automobiliste du groupe RSN 3 des navetteurs de pratiques éprouvantes).*

Nous venons de témoigner donc l'existence de la frontière est essentiellement représentée et vécue en tant qu'une forme de discontinuité temporelle, tandis que cette discontinuité peut être évalué de manière favorable et défavorable. La valence distribuée dépend surtout du fait que la frontière est représentée au trajet aller ou au trajet retour : pour les automobilistes qui remarque la discontinuité durant le trajet aller, la frontière existe comme une barrière de contraintes ; alors que pour le trajet de retour, les frontaliers considèrent que la frontière est une barrière pour séparer la sphère privée et professionnelle. Ce constat rejoint à ce qu'a découvert dans l'étude des représentations sociales de trajet en train (Abric et Morin, 1990), tandis que nous n'avons pas

consciemment sollicité les frontaliers interroger de différencier l'aller et le retour. Les réponses des individus sur le trajet aller et retour est spontanées.

Outre de la discontinuité temporelle remarquée, les frontaliers qui confirment encore l'existence de la frontière ont tendance de réifier la frontière tout en la transformant en, par exemple, la rupture des ondes radios, le changement d'opérateur de réseau téléphonique, l'embouteillage de voiture, un rond-point routier, un panneau signalétique au bord de la route, voire la différence topologique des territoires. Ce sont également la présentation de Franck qui permet de soulever la diversité des représentations de frontière qui existe :

> *« Ah oui, si ! Il y en a plusieurs. [La frontière] Topologique déjà, c'est un détail, mais... Enfin, j'ai une approche globale de l'environnement de ma vie […] Quand on passe la frontière, il y a la descente et puis la montée [de la topographie]. […] il y a un grand changement de temps entre la France et le Luxembourg au niveau de la frontière, souvent ! Souvent, il va pleuvoir d'un côté et pas forcément de l'autre. […] Donc la frontière, ça me signifie déjà ça, la distinction de climat et entre guillemets d'altitude, si je peux le dire. […] L'autre caractéristique qui va vous faire sourire, c'est le portable ! D'un côté je paie, et de l'autre côté je ne paie pas l'entre-guillemet le roaming, haha, voilà ! Même si maintenant c'est stabilisé grâce à Viviane Reding, d'ailleurs la commissaire luxembourgeoise à l'Union européenne, et donc il y avait ça ! […] Euh, qu'est-ce que ça signifie encore ? La radio entre guillemets ! Les radios, on capte tout sans problème jusqu'à la frontière, qu'après c'est un peu différent, mais comme moi, je suis sur France Info ou LORFM, ça va les deux vont bien jusqu'à mon lieu de travail, voilà ! » (Franck frontalier qui va travailler en voiture, groupe RSN 3 des navetteurs éprouvés).*

À la dernière place, la frontière existe comme des institutions et des démarches administratives transfrontalières, à l'instar de l'impression de *Caroline*, cadre supérieur

qui travaille dans une collectivité coopérative de la Grande-Région, et qui se confronte quotidiennement, dans son travail, à la question de frontière :

> *« Alors, elle a un sens dans la mesure où elle existe toujours, mais de toute façon, ici on ne voit plus qu'on passe les frontières, si ce n'est que de temps en temps un petit panneau qui nous dit que vous êtes au Luxembourg, vous êtes arrivés en Allemagne, mais c'est vrai qu'elle n'est plus marquée comme l'était il y a quarante ans, ça c'est sûr ! Ou quand on passe toute autre frontière non-européenne, donc on se rend compte qu'on passe d'un pays à l'autre, ça c'est sûr. […] Alors après, on sait bien qu'il y a des frontières, puisque on sait bien qu'on a des démarches administratives qui ne sont pas les mêmes, pour qui ont travaillé, par exemple, en France, ça c'est sûr. Là, on va dans les périodes des impôts et on sait bien qu'on va avoir double déclaration d'impôts à faire. C'est là qu'on se dit, bah, oui, on est sur deux pays différents dans notre quotidien. On est sur deux pays différents, il y a des petites choses comme ça qui nous rappellent. Mais après, on ne se rend pas compte qu'on passe la frontière. Moi, plus de ça, c'est mon métier. Pour moi, c'est quelque chose de naturel et je ne me rends plus vraiment compte. »* *(Caroline est membre du groupe RSN 1 des navetteurs à vision fonctionnelle).*

II. La frontière n'existe pas

À part ces frontaliers qui confirment l'existence de la frontière, la plupart des frontaliers interrogés renient l'existence de la frontière entre les deux pays. Nous avons repéré tout d'abord ***la négation directe*** de l'existence de la frontière. Les frontaliers qui nient tout simplement la frontière commencent souvent par dire « *Non, la frontière n'existe pas…* » ou « *Je ne vois pas la frontière…* ». Pour ces frontaliers, la frontière étatique se transforme dans la plupart des cas en aspects fonctionnels directement de leur

expérience de la pratique mobilitaire. L'élément le plus présent s'agit de la rupture du réseau du téléphone portable ou le basculement vers d'autres opérateurs de télécommunication. Cette représentation est identifiée par les chercheurs qui étudient la représentation sociale de la frontière franco-Belgique (Considère et Leloup, 2017).

> *« Pour moi non ! C'est mon téléphone qui me dit je suis au Luxembourg ! » (Christelle, frontalière fonctionnaire européenne qui se rend au travail en train, groupe RSN 4 des navetteurs satisfaits)*

> *« Non, je n'ai pas l'impression en tout cas, à part qu'on voit le changement de réseau sur le téléphone. Mais à part ça, on ne voit pas. » (Morgane, jeune frontalière et usagère de train, groupe RSN 4 des navetteurs satisfaits)*

> *« Techniquement, on n'a pas de réseau [de téléphone] quand on change de pays ! Après, fin, non ! C'est vrai que maintenant, pour moi, la frontière n'a pas plus de sens. » (Stéphanie, frontalière cadre et usagère de train, groupe RSN 2 des navetteurs de noyau central).*

> *« Bof... Rien de spécial. En fait, c'est vrai que je me dis que je traverse toujours deux pays dans la journée. Enfin, je ne me le dis pas, vraiment ! C'est vrai ! En fait, je m'en rends compte juste, parce qu'à un moment donné, je ne capte plus avec mon téléphone, mais c'est tout ! Je ne me dis pas tous les jours que je vais travailler à l'étranger, je ne vois plus comme ça ! » (Audrey, frontalière usagère de train qui travaille comme technicienne administrative, groupe RSN 2 des navetteurs de noyau central).*

En effet, l'utilisation du téléphone portable s'avère une activité très répondue auprès des frontaliers, en particulier chez les usagers des transports en commun qui l'utilisent pour écouter de la musique et regarder des émissions télévisées. Les analyses thématiques susmentionnées ont surtout tendance de mettre en évidence la vision

fonctionnelle (rupture de réseau de télécommunication) de la représentation de frontalière, et en particulier parmi les usagers de train qui privilégie le temps de navette comme un passage temporel consacré à d'autres activités (*cf. supra page 289*).

D'autres formes de représentations de la frontière concernent davantage la mobilité quotidienne des frontaliers automobilistes. On trouve ainsi les panneaux signalant l'entrée dans le territoire grand-ducal, les radars de détection de vitesse ou encore les embouteillages, en particulier sur l'autoroute.

> *« Je ne dirais pas vraiment, parce qu'elle est plus matérialisée. En fait. Il n'y a pas de bureau de douane. Hormis un panneau sur le bord de la route, je ne remarque plus du tout [la frontière]. Je n'ai pas du tout cette sensation, ce sentiment de l'existence de la frontière. » (Agnès, frontalière cadre supérieure qui se rend au travail en voiture, groupe RNS 3).*

Marie parvient à harmoniser de diverses images de la frontalière franco-luxembourgeoise même si d'après elle ces diversités représentationnelles ne constituent pas la vraie frontière. En effet, Marie travaille en tant que responsable de communication d'une entreprise privée au Luxembourg depuis 2015, elle habite dans une petite commune villageoise entre Metz et Nancy. Tous les jours de la semaine, elle fait la navette entre la *LL* et le Luxembourg en train et parfois en voiture. Elle dénote que la frontière n'est pas visible, alors que ce sont des différences socio-culturelles qui lui rappelle qu'existe la frontière :

> *« Ben, déjà en train, on ne la voit pas, haha ! Donc, je ne sais même pas où elle se situe ! Et quelque part, on sait qu'elle est là entre Hettange-Grande (F) et Bettembourg (L), mais voilà ! Pour moi, sinon, la frontière, non, elle n'est pas visible ! Elle est visible quand éventuellement je prends la voiture, parce qu'elle est synonyme de bouchons, mais euh... Même l'ancienne douane, il n'y a plus rien dedans, il n'y a pas de barrière, il y n'a rien ! Donc, pouf, je n'ai vraiment pas l'impression de passer une frontière ! En plus, on*

> *ne peut même pas dire qu'on passe d'une langue à l'autre, parce qu'au Luxembourg, c'est tellement polyglotte, voilà ! On ne peut même pas dire qu'on change de monnaie, on ne peut même pas dire un changement d'opérateur de réseau. Mais il y a un trou de réseau au niveau du téléphone portable qui est assez énorme. Donc on ne peut même pas dire 'Ah bah ça y est ! J'ai passé la frontière !'à partir de ça, puisqu'on n'attrape plus de réseau à Hettange-Grande (F), même derrière Hettange-Grande ! Donc, mise à part la culture d'entreprise, je n'ai pas forcément l'impression de passer la frontière tous les jours ! » (Marie appartient au groupe RSN 1 des navetteurs à vision fonctionnelle).*

Force est donc de constater que, malgré la négation directe de l'existence de frontalière matérialisée, les navetteurs transforment leurs représentations de frontière en adaptant à leurs pratiques de navette transfrontalière. Ces représentations sont surtout de l'aspect fonctionnel et varient selon le mode de transport utilisés.

III. La frontière n'existe plus…

La dernière typologie de réponse concernant la frontière provient des frontaliers qui ont plutôt commencé à travailler au Luxembourg avant la signature de la convention Schengen – l'époque où le contrôle douanier et frontière s'effectuait plus systématiquement au moment de son passage. Ces frontaliers nient également l'existence de la frontière, mais dans une perspective chronologique et matérialiste, et témoignent alors de sa ***disparition*** *:*

> *« Avant, oui ! Parce que, moi, ça fait quand même vingt-et-un ans que je travaille là [au Luxembourg]. Avant, j'ai une impression différente, parce qu'il n'y avait pas l'euro, il y avait encore les frontières, il y n'avait pas*

Schengen, il n'y avait pas tout ça. Donc, effectivement, il y avait quand même bien de la différence. C'est bien deux pays distincts, avec des monnaies distinctes, etc. Donc, ça marque encore plus la différence ! Aujourd'hui, il y a Schengen, donc il n'y a même plus de frontières, il n'y a même plus de poste de frontière, puis la monnaie est la même. Donc, ça n'a plus aucune différence, c'est complétement transparent ! » (Olivier, frontalier usager de train, groupe RSN 2 des navetteurs du noyau central).

Les frontaliers qui abordent la frontière par sa disparition admettent que celle-ci existaient, mais n'existe plus aujourd'hui et ce notamment par la démolition des anciennes infrastructures douanière et la suppression de contrôle. Sur cette base, les éléments institutionnels sont souvent évoqués pour compléter cette constatation de la disparition de frontière franco-luxembourgeoise.

« Du coup, maintenant, il n'y a plus la frontière physique comme avant. Ben, j'ai quand même pris la route quand je disais quelques fois par mois, faire le plein d'essence, les courses, aller voir les amis, ou quand il y avait la surcharge du travail. Maintenant, il n'y a plus cette guérite. On peut passer... Elle n'est plus matérialisée. Du coup, dans ma tête, ce n'est pas matérialisée non plus, voilà ! Schengen n'est pas loin, l'ouverture de l'Europe, tout ça, pour faire que voilà la frontière moins... On peut quand même passer. On n'a jamais, en fait, moi, je n'ai jamais été arrêté par un contrôle de police, de douane, voilà ! Alors qu'ils sont juste à côté. Ils font arrêter les camions et des contrôles, mais les frontaliers, non ! » (Romain, frontalier qui travaille au Luxembourg depuis 2006. Il prend actuellement le train et il appartient au groupe RSN 4 des navetteurs satisfaits).

En outre, nous avons constaté que l'existence de la frontière est notamment transformée en tant qu'embouteillage sur les routes, une forme de discontinuité temporelle intimement liée aux pratiques de navette. Cette représentation de bouchon

existe toujours chez les frontaliers automobilistes qui ont témoignée la disparition de la frontière :

> *« Non, disons qu'il n'y a plus de poste frontière maintenant hein ! Il a été supprimé entre la France et le Luxembourg. Mais il y a quand même des bouchons ! […] Pour moi, il n'y a vraiment plus de frontière, parque ce le bâtiment de la frontière a été démoli. Il a été démoli il y a trois ans, parce qu'avant il y avait des bâtiments, il y a des personnes dedans… » (Ludovic, frontalier automobiliste mais du groupe RSN 4 des navetteurs satisfaits).*

> *« En voiture, la frontière était un obstacle avant qu'ils retirassent le bâtiment. Mais maintenant, ce n'est plus là. Il y a une grande côte avant la frontière qui crée des bouchons, mais la frontière dans ma tête n'est pas une frontière. (Jean-Luc, frontalier cadre supérieur qui va au Luxembourg en voiture, groupe RSN 3 des navetteurs de pratiques éprouvantes).*

Désormais, il nous semble que notre hypothèse H5c est partiellement confirmée. Dérivé également de l'hypothèse théorique H5, nous avons proposé dans cette hypothèse que la représentation sociale de la frontière est étroitement configurée par les pratiques de mobilité quotidienne transfrontalière des travailleurs frontaliers. Cette hypothèse n'est confirmée que partiellement, parce que nous n'avons pas identifié des correspondances évidentes entre les partitions de groupes de RSN et les trois types de représentations de frontière. Pourtant, nous avons trouvé que la notion de frontière est transformée par les sujets en d'autre représentations qui émanent directement des pratiques, à l'instar la coupure de réseau téléphonique, le panneau d'indication, le bouchon etc., et que ces représentations varient également selon le mode de transport emprunté par les frontaliers. Par exemple, les usagers de train remarquent davantage la coupure de réseau téléphonique, parce qu'ils sont plus disponibles de réaliser des activités sur leur petit écran, tandis que l'embouteillage reste certainement la spécificité des automobilistes (probablement les usagers de bus, alors que nous en disposons peu

dans l'échantillon). En outre, nous avons également remarquée que l'attitude de la représentation de frontière peut être variable selon qu'elle est liée au trajet aller de la navette ou celui de retour.

IV. La navette qui franchit la frontière, les déplacements qui ne la franchissent pas

Que ce soit l'être ou le néant, il nous paraît d'emblée que la frontière ne constitue pas une vraie barrière ni physique ni psychologique pour empêcher la mobilité quotidienne tout en la franchissant. Alors que maintes études confirment que la fréquentation du Luxembourg reste très limitée pour les frontaliers au Luxembourg – les mobilités vers le Grand-duché sont soit liées à la navette domicile-travail, soit à la consommation de marchandises soumises à accises (carburant, tabac et alcool) (Schuller & Zanardelli, 2003; Zanardelli, 1997; Zanardelli et al., 2012, 2014). À l'issue de la question à propos des représentations de la frontière, nous posons une autre question sur la mobilité quotidienne transfrontalière : « *À part pour le travail, vous allez au Luxembourg pour d'autres occasions ? Lesquelles ? Souvent ?* ».

Avec les analyses thématiques des discours des frontaliers interrogés, l'intérêt de notre étude est d'avoir repéré un effet de généralisation psychologique produite de la navette transfrontalière sur d'autres types de mobilité quotidienne. Autrement dit, si les précédentes analyses sur le contenu des RSN (*cf. supra page 257*) ont montré l'évaluation très défavorable de la navette transfrontalière, ces évaluations à valence négative se généralisent sur toutes les mobilités quotidiennes vers le Grand-duché, de sorte qu'elle démotive les frontaliers à aller au-delà de la frontière pour réaliser d'autres activités que le travail.

*« **Le Luxembourg pour moi, c'est relié vraiment au travail** ! Donc, c'est vrai qu'il y a des choses qui m'intéressent parfois, mais ouf, y aller pour moi, c'est travail quoi ! » (Muriel appartient au groupe RSN 4 des navetteurs satisfaits. Elle travaille comme employée administrative au Luxembourg et habite dans une commune rurale du sud de Thionville. Elle ne fréquente presque jamais le Luxembourg autre que le travail).*

*« C'est très rare ! C'est très rare ! Il y a deux semaines, on est allé à un salon à Lux Expo, un salon de vintage. C'est la première fois qu'on le fait depuis qu'on est rentré il y a deux ans. […] Et puis j'ai envie de montrer ça aussi à ma famille. Et puis d'un autre côté, le Luxembourg pour moi, **ça reste assimilé au travail**, en fait ! Donc, ce n'est pas comme si on allait passer une journée à Strasbourg quoi ! » (Stéphanie, frontalière cadre et usagère de train, elle habite dans une commune périurbaine de Metz, elle fait partie du groupe RSN 2 des navetteurs de noyau central).*

*« Mais le weekend, je ne vais jamais au Luxembourg ! **Pour moi, le Luxembourg, c'est le boulot, et ce n'est pas le weekend que je veux y aller**, voyez ?! » (Sylvie frontalière cadre automobiliste qui réside à Metz, elle est membre du groupe RSN 3 des navetteurs éprouvés).*

*« **J'évite ! Je suis au Luxembourg quatre jours par une semaine**, du lundi au jeudi, et je ne viens quasiment jamais le week-end. Si je viens, c'est à la frontière pour faire le plein d'essence, haha ! Non, sinon, justement j'ai suffisamment la semaine, je n'ai pas envie même de venir. Pour moi, ça sera un peu comme revenir au travail, un peu rien de faire que la route ! » (Véronique, frontalière usagère de bus qui habite au centre-ville de Thionville, elle fait partie du groupe RSN 2 des navetteurs de noyau central).*

En plus, nous avons même constaté un effet généralisé de la navette qui parvient à infléchir les comportements de mobilité avant et après le travail transfrontalier. C'est

donc d'après Alain, commerçant frontalier qui commence à travailler au Luxembourg en 2013 :

> *« Avant [de travailler au Luxembourg], j'y allais, parce qu'au Luxembourg, il y a beaucoup d'animations au Luxembourg, il y a de bons restaurants, il y a des soirées, il y a des concerts etc. Donc, j'y allais régulièrement. Mais maintenant, j'y travaille. Si j'y vais le weekend, j'ai l'impression d'aller au travail, parce que j'en ai tellement assez de cette route dans la semaine et que j'évite d'y aller, en plus ! » (Alain habite à Metz et va travailler au Luxembourg en voiture, il est du groupe RSN 1 des navetteurs à vision fonctionnelle).*

À partir de ces formulations de représentations sociales et pratiques de mobilité quotidienne vers le Luxembourg, nous observons clairement l'effet généralisé de la navette. Un tel effet existe nonobstant les typologies de représentations sociales de la navette, il n'est pas non plus lié au mode de transport, ni aux caractéristiques sociodémographiques des frontaliers. Cet effet de généralisation de la navette sur d'autres types de mobilités quotidiennes transfrontalière montre que c'est la représentation du lieu de travail (en l'occurrence *le Luxembourg = travail*) qui restreint la fréquentation des frontaliers du Luxembourg. Cet aspect peut être mis en perspective de la recherche pour explorer les relations entre les pratiques de mobilité quotidienne et les représentations sociales du lieu de travail.

f. Conclusion du chapitre 9

Dans ce premier chapitre des analyses de représentations sociales et pratiques de la navette transfrontalière, nous avons constaté que les frontaliers ont des représentations très défavorables de la navette transfrontalière. D'une part, nous pouvons considérons une telle attitude négative de la navette est partiellement en raison contextuelle, car la conjoncture du dysfonctionnement temporaire des transports en commun appelle à un échantillon spécial. Dans cet échantillon, nous repérons davantage des usagers de transports en commun, tandis que leur profil est complété dans nos analyses par un groupe de frontaliers automobilistes qui souffrent quotidiennement de leur navette au volant (le groupe RSN 3 des *navetteurs de pratiques éprouvantes*). D'autre part, une telle sorte d'évaluation à valence négative sur la navette est aussi réellement vécue par les frontaliers comme nous le témoignons dans les analyses en termes de la longueur spatio-temporelle, du danger, de l'utilisation genrée et des contraints spatio-temporels. Enfin, il existe malgré tout une catégorie de RSN qui regroupent tous les éléments d'attitudes favorable vis-à-vis de la navette. Tous ces constats confirment notre hypothèse H5a selon laquelle nous supposons que les représentations sociales des navetteurs peuvent être plurivoques, ce qui différencie de la représentation actuelle de la notion de mobilité.

À propos de notre hypothèse sur les correspondances entre les représentations et la pratique spatiale des frontaliers, nos résultats de l'analyse factorielle montrent que peu de rapport existe entre les groupes RSN et les variables praxéologiques de la mobilité quotidienne. Cependant, dans l'ACM qui combine à la fois les variables de la mobilité quotidienne et les variables socio-résidentielles, nous avons pu distinguer le groupe RSN 3 des navetteurs de pratiques éprouvantes et groupe 4 des navetteurs satisfaits – malgré la faible performance dans cette ACM. Une telle distinction entre les deux groupes illustre bien la relation tendancielle qui existe entre les typologies de représentations et

les typologies de pratiques de mobilité quotidienne. Notre hypothèse H5b et H6a sont ainsi confirmée. En parallèle, l'analyses de la distribution des modalités géographiques du lieu de résidence et du lieu de travail manifeste encore mieux la correspondance entre les représentations et la pratique spatiale des frontaliers. Cela renforce encore notre confirmation de ces deux hypothèses.

Nous remarquons malgré tout que la confirmation de l'hypothèse H6a reste partielle, comme nous avons souligné, parce que la correspondance de la dimension sociale entre les représentations et la pratique n'est pas directement manifestée – il n'existe pas de rapport direct entre la PCS, le dernier diplôme et la manières de représentations, ni avec la pratique mobilitaire de la navette – les correspondances socio-cognito-pragmatiques manifestent de façon indirecte par le lien entre les groupes de RSN et les catégories socio-spatiale du lieu de résidence.

Nos analyses thématiques ensuite sur les inégalités sociologiques à propos de la pratique de l'automobilité transfrontalière viennent de compléter l'absence de dimension sociodémographique des ACM. Nous avons notamment mis avant que l'automobilité transfrontalière n'est pas vécue de la même façon entre les frontaliers relativement avantageux et les frontaliers de classes modestes. En outre, les frontalières éprouvent psychologiquement davantage l'automobilité, tandis que les contraintes familiales tentent à conduire les certaines frontalières à choisir l'automobile comme outil de mobilité.

À la fin du chapitre, nous avons relevé trois typologies différentes de représentations sociales de la frontière franco-luxembourgeoise, et nous avons conclu que ces représentations sont en réciprocités avec les pratiques de mobilités quotidienne transfrontalière. C'est ainsi que nous avons confirmé l'hypothèse H5c (*cf. supra page 320*) : même si la suppression de la frontière physique ne constitue plus aujourd'hui une barrière pour se déplacer travailler au Luxembourg, les représentations sociales du lieu de travail nous paraît un facteur pesant qui détermine les pratiques de mobilité

quotidienne transfrontalière pour d'autres motifs. Nous arguons ainsi, parce que nous avons mis en évidence l'effet de généralisation de la navette transfrontalière sur d'autres types de déplacements transfrontaliers. Ce dernier aspect est donc placé dans la perspective de notre recherche au futur.

Ces derniers résultats nous invitent donc à interroger le rôle de l'activité professionnelle sur les déterminations des pratiques de mobilités spatiales (quotidiennes et résidentielles), afin de mieux comprendre les correspondances socio-cognitio-pragmatiques des travailleurs frontaliers. Par exemple, l'activité professionnelle au Luxembourg laisse-t-elle entrevoir une progression sociale ? Est-elle pratiquée dans une perspective temporelle courte, de sorte que la situation professionnelle actuelle est envisagée comme une étape transitoire pour tolérer les navettes qui sont généralement perçues comme pénibles ? Voilà autant de questions restées en suspens qui pourront prochainement faire l'objet des analyses plus poussées.

Chapitre 10. S’épanouir dans l'emploi transfrontalier

Dans nos dernières analyses consacrées aux représentations sociales de la navette transfrontalière et aux pratiques de mobilité quotidienne, nous avons démontré que la navette domicile-travail est souvent évoquée en cooccurrence avec la situation socio-professionnelle des personnes interrogées (par exemple, le lieu de travail et la profession, c’est d’ailleurs le cas de Nadia que nous avez illustré – d’après Nadia, la lassitude de l’emploi lui fait reculer de la navette, *cf. supra page 244*). Notre attention dans ce chapitre sera donc dirigée sur le rapport individuel que les frontaliers entretiennent avec leur activité professionnelle.

Deux constats paradoxaux se situent au cœur du phénomène de la navette transfrontalière entre la France et le Luxembourg. D’une part, nous venons d’affirmer que les frontaliers disposent des représentations très défavorables sur leur navette transfrontalière, sans oublier le fait que l’insatisfaction suscitée par la mobilité quotidienne transfrontalière se trouve encore renforcée durant la période de notre

enquête en raison des travaux sur la voirie ferroviaire, des aléas imposés par les transports de remplacement, et de l'aggravation des embouteillages (auto)routiers. D'autre part, nous constatons que les contraintes résultant de la pratique de navette ne freinent pas l'augmentation continue du nombre des frontaliers franco-luxembourgeois, et que toutes les PCS frontalières connaissent une croissance en effectif, malgré le fait que la crise financière donne lieu à une stabilisation de l'augmentation de la population frontalière à partir de 2008.

Ainsi, concernant les frontaliers franco-luxembourgeois, nous nous intéressons à comment vivent-ils leur vie professionnelle dont la navette transfrontalière est indispensable ? Quelles sont leurs représentations sociales de l'emploi au Luxembourg ?

En adaptant notre hypothèse sur les correspondances entre les représentations et les pratiques, (H5d) nous considérons que les frontaliers disposent d'une image très favorable de leur travail au Luxembourg. De ce fait, malgré une navette transfrontalière difficilement pratiquée, la satisfaction procurée par l'emploi au Luxembourg permet de compenser l'aspect négatif de la mobilité quotidienne.

Toutefois, nous ne considérons pas que cette image favorable est vécue de la même manière par tous et partout, comme le montrent beaucoup d'études (voir surtout les travaux menés par Wenglenski, 2003, 2007, 2015). À ce propos, (H5e) nous supposons que les représentations sociales de l'emploi frontalier servent d'un révélateur pour comprendre les différents pratiques de mobilité socio-professionnelles selon les groupes sociaux divers. En outre, si l'accessibilité à l'emploi varie selon la position socio-spatiale prise par l'individu, (H6b) pourquoi pas les représentations sociales de l'emploi varient également en fonction de la position socio-spatiale des frontaliers.

Dans ce chapitre, nous allons suivre le protocole d'analyse des données représentationnelles pour d'abord se familiariser le contenu des représentations sociales de l'emploi, pour les ensuite mettre dans la procédure de catégorisation sémantiques.

Des analyses factorielles nous permettront de vérifier les hypothèses émises, et les analyses thématiques en donneront chair.

a. Représentations sociales de l'emploi transfrontalier

Dans cette section, nous allons traiter les données des représentations sociales de l'emploi (***RSE***) et chercher à classifier les frontaliers interrogés par leur manière de représenter leur emploi transfrontalier au Luxembourg. Le procès d'analyse dans ce chapitre respecte le même itinéraire que nous avons suivi dans le dernier chapitre (*cf. supra page 257*). Selon notre protocole d'analyse, les éléments de représentations relevés de l'association libre de mots sont lemmatisés et sémantiquement catégorisés pour réduire leurs formes langagières. Les catégories de représentations sociales sont ensuite mises à l'analyse de correspondance multiples, afin de distribuer les individus interrogés dans l'espace factoriel sociocognitif. La méthode de la CAH à partir des coordonnées du positionnement des individus sur le plan factoriel permet de répartir les individus aux différents groupes selon les typologies de RSE. L'analyse prototypique des représentations, ainsi que l'analyse de similitude, permettent de mieux comprendre la structure et l'organisation de la représentation de l'emploi transfrontalier.

I. Catégories des représentations sociales de l'emploi

Les premiers résultats obtenus à l'issue des analyses lexicométriques (lemmatisation et statistiques quantitatives des mots avec IraMuTeQ) montrent que les éléments de RSE cités au moins deux fois comptent 91 évocations (sur la totalité de 208). Ces éléments de représentation provenant de la question de l'association libre sont donc retenus pour envisager la catégorisation sémantique des représentations sociales de l'emploi au Luxembourg (*cf. infra Tableau 16 – pour l'ensemble des formes originelles des RSE, cf. Annexe 14*).

Forme originelle de RSE	**Occurrences**	***Type grammatical***
intéressant	16	adj.
passionnant	10	adj.
stressant	8	adj.
épanouir	4	v.
prenant	4	adj.
diversifier	4	v.
agréable	4	adj.
varié	4	adj.
plaisir	3	n.
opportunité	3	n.
international	3	adj.
équipe	2	n.
utile	2	adj.
routinier	2	adj.
responsabilité	2	n.
reconnaissance	2	n.
projet	2	n.
pression	2	n.
polyvalent	2	adj.
multiculturel	2	adj.
intéressant financièrement	2	composé
flexibilité	2	n.
fatigant	2	adj.
diversité	2	n.
confort	2	n.

Tableau 16. Éléments de RSE les plus cités

Tout d'abord, nous constatons l'existence d'une catégorie de RSE d'attitude positive de l'emploi au Luxembourg. Les frontaliers considèrent surtout leur emploi comme « *intéressant (intellectuellement)* ». Nous pouvons de ce fait constituer la catégorie « ***intéressant-général (+)*** ». Les rares évocations de l'agent psychophysiologique de valence positive (« *confort* ») sont classées dans cette première catégorie compte tenu de leurs faibles occurrences (2 évocations).

La deuxième catégorie est construite à partir de « *passionnant* », qui exprime des affects fortement attachés à l'emploi. Cette catégorie peut donc inclure également « *agréable* » et « *plaisir* », qui appartiennent au même champ sémantique, la catégorie se nomme « ***passionnant-affectif (+)*** ».

La catégorie suivante évoque l'agent à l'origine du « *stress* » et renvoie à l'aspect psychophysiologique négativement perçu. Dans cette catégorie, nous trouvons entre autres « *fatigant* », « *pression* » ou bien « *routinier* », qui font penser à la « *lassitude* » engendrée par l'emploi. Cette catégorie est donc intitulée : « ***stressant-psychophysiologique (-)*** ».

La quatrième catégorie de RSE reflète un point de vue carriériste et des perspectives prometteuses de l'emploi au Luxembourg. Les frontaliers qui évoque ce type d'éléments connaissent probablement une trajectoire socio-professionnelle ascendante. Ils se réjouissent d'avoir de nombreuses « *opportunités* » dans leur carrière et d'endosser plus de « *responsabilités* ». Ils « *s'épanouissent* » dans leur évolution professionnelle. Cette catégorie s'appelle donc « ***épanouissant-perspectives (+)*** ».

La catégorie qui suit aborde la dimension économique associée au Luxembourg. Les frontaliers disent de leur travail qu'il est « *prenant* » et « *financièrement intéressant* ». Le salaire avantageux au Luxembourg par rapport aux régions voisines est considéré comme le facteur déterminant qui motive les frontaliers à franchir la frontière étatique et à parcourir de longues distances pour travailler au Grand-Duché. Cette catégorie est qualifiée comme « ***salaire-économique (+)*** ».

La cinquième catégorie des représentations sociales sur l'emploi est étroitement liée au contenu de l'emploi au Luxembourg. Maints frontaliers interrogés partagent l'opinion d'avoir plus de « *diversité* » de tâches professionnelles et plus d'« *autonomie* » dans leur travail, en particulier quand ils le comparent au mode de travail en France. La

catégorie « ***diversité-fonctionnel (+)*** » regroupe donc les éléments de RSE qui apprécient le mode de gestion du marché de l'emploi au Luxembourg.

La sixième catégorie est quant à elle également associée à la société grand-ducale, considérée comme un milieu « *international* » et « *multiculturel* ». Cet environnement professionnel cosmopolite est apprécié des frontaliers, qui le trouvent souvent intellectuellement enrichissant. La catégorie peut donc se nommer « ***international-social (+)*** ». De plus, cette dimension sociale ne se limite pas seulement à l'évaluation de l'environnement général du Luxembourg, mais se rapporte également au milieu du travail. Les frontaliers qui l'évoquent insistent souvent sur la bonne entente avec leurs collègues et se sente d'une forme de reconnaissance professionnelle lors de l'exercice de leur activité professionnelle, notamment dans le cadre du travail en « *équipe* » dans lequel ils se sentent « *utiles* » et « *reconnaissants* ».

La dernière catégorie repose sur la dimension fonctionnelle de la pratique professionnelle. Les horaires de travail sont par exemple « *flexibles* », et les travailleurs s'occupent actuellement d'un seul « *projet* ». Dans cette catégorie nommée « ***projet-fonctionnel ()*** », nous retrouvons d'ailleurs d'autres termes comme « *banque* », « *mission publique* » ou « *commerce* » qui sont directement liés au contenu de l'emploi.

Enfin, lors de la catégorisation sémantique des représentations en hapax, nous identifions parallèlement d'autres formes d'évaluations négatives vis-à-vis de l'emploi, tandis que ces éléments de RSE sont de faibles occurrences (d'une totalité de 19 évocations). Ces RSE négatives, qui ne sont pas classées dans la catégorie « *stressant-psychophysiologique (-)* », sont englobées dans une catégorie « ***insatisfaisant-général (-)*** ». Cela peut être à titre d'exemple l'insatisfaction résultant de la mobilité quotidienne pour se rendre au Luxembourg. Certains frontaliers disent en effet prendre « *beaucoup de temps pour y aller* » ou que leur travail est « *trop loin* ». D'autres parlent de leur environnement professionnel et le trouvent trop « *individualiste* » ou souffrent d'« *ingratitude* » de l'employeur. Enfin, l'aspect du désavantage économique est

également abordé : une personne pense qu'elle « *pourrait être mieux payée au Luxembourg* ».

En définitive, 9 catégories de RSE ont été élaborées à partir des éléments de représentations verbalisées (*cf. infra Tableau 17*). L'intérêt de relever ces RSE est de reconstituer les attitudes des frontaliers vis-à-vis de leur travail au Luxembourg. En effet, les recherches des économistes ont tendance à envisager l'aspect salarial comme le facteur le plus important qui motive la pratique de navette transfrontalière. Pour autant, l'avantage salarial ne semble pas ici suffire à tout expliquer, car d'autres aspects motivationnels apparaissent pour compléter l'explication de la persistance de navette transfrontalière. Par exemple, l'aspect affectif « *passionnant* » attaché au travail est saillant entre autres.

Catégorie de RSE	Occurrences d'évocation	% Occurrences d'évocation	Nombre de sujets	% Nombre de sujets
diversité-conditions (+)	32	15,4%	27	39,1%
passionnant-affectif (+)	29	13,9%	24	34,8%
stressant-psychophysiologique (-)	27	13,0%	20	29,0%
épanouissant-perspectives (+)	25	12,0%	23	33,3%
international-social (+)	23	11,1%	20	29,0%
projet-fonctionnel ()	23	11,1%	16	23,2%
intéressant-général (+)	21	10,1%	20	29,0%
insatisfaisant-général (-)	19	9,1%	13	18,8%
salaire-économique (+)	9	4,3%	8	11,6%
Total	208	100%		

Tableau 17. Occurrences des catégories de RSE et nombre de sujets

Nous constatons ici encore le contraste prononcé entre les représentations sociales sur l'emploi et sur la navette précédemment analysées (*cf. supra Tableau 13. Occurrences des catégories de RSN et nombre de sujets*). Si les RSN sont généralement d'attitudes très défavorables, les RSE sont pourtant essentiellement très favorables dans son ensemble. Notre première hypothèse du chapitre (H5d) est donc confirmée. Selon cette hypothèse posée, ce sont les satisfactions de l'emploi qui compense les

insatisfactions générales de la navette. Plusieurs facteurs peuvent être proposés pour expliquer les motivations de réaliser les navettes transfrontalières d'après les frontaliers interrogés dans notre échantillon : le contenu du travail qui est « *diversifié* », l'aspect affectif pour le travailleur (« *passionnant* »), les perspectives offertes par l'emploi pour « *s'épanouir* », et l'environnement culturel de l'emploi dans un milieu « *international* ». En outre, l'aspect défavorable « *stressant* » est aussi très présent, il constitue l'un des éléments bien partagés entre des frontaliers. Bien que l'aspect de l'avantage économique de l'emploi luxembourgeois soit souvent considéré comme le facteur motivant, mais le poids de cet élément ne se manifeste pas dans la collecte des RSE verbalisées par la libre association de mots.

II. Structure des représentations sociales de l'emploi

Ayant connu le contenu des représentations sociales de l'emploi, nous entamons à réaliser les analyses structurelles des représentations afin de connaître la structure et l'organisation des éléments de RSE. Dans un premier lieu, l'analyse prototypique est réalisée pour montrer la structure de la RSE (*cf. infra Figure 32*).

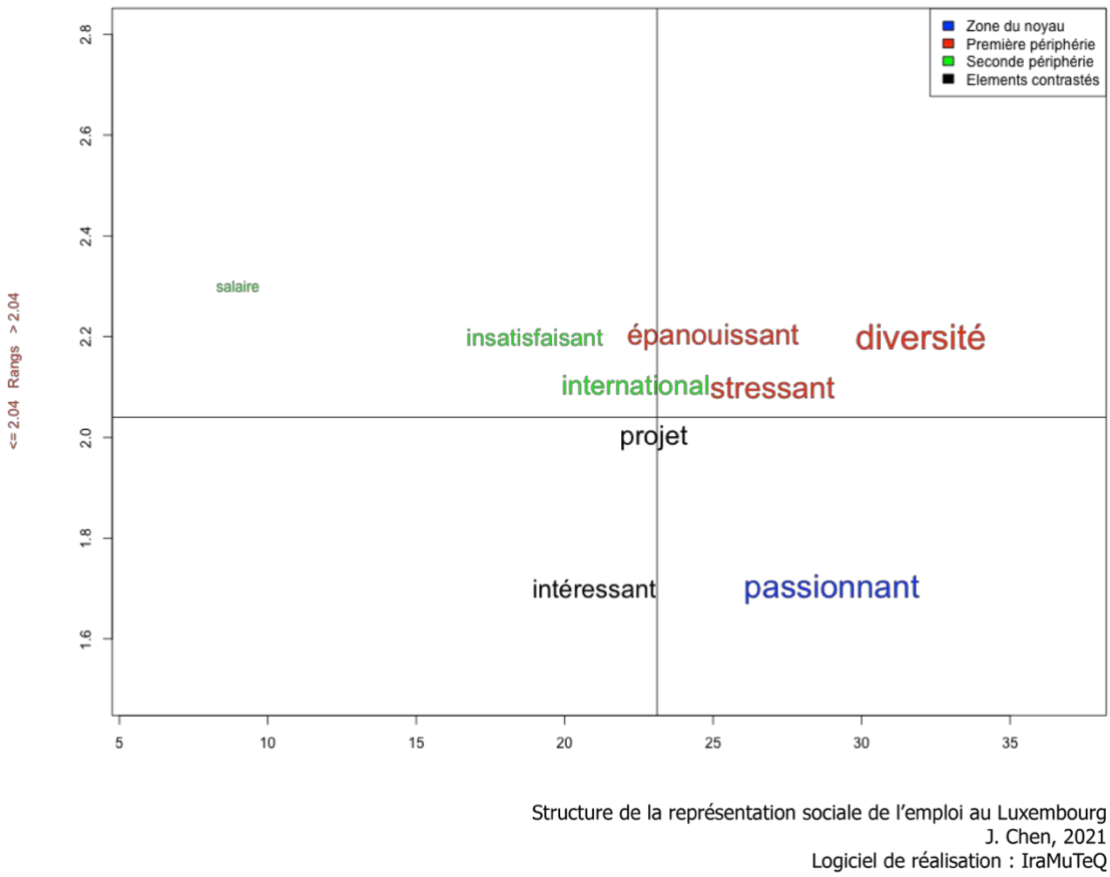


Figure 32. Structure de la représentation sociale d'emploi

Il est observable que le noyau central de la RSE est composé par un seul élément « *passionnant* », l'aspect affectif favorable vis-à-vis de l'emploi au Grand-Duché. Parallèlement, nous observons la catégorie fonctionnelle « *projet* » qui se situe juste à la frontière entre le noyau central et la zone de contraste de la RSE. Une telle proximité cognitive entre ces deux éléments susmentionnés se justifie par le discours des frontaliers interrogés, dont la passion pour le travail est souvent directement liée à la spécificité du contenu de l'activité professionnelle. Par exemple, l'emploi de Cédric le passionne parce que :

> *« Bah, déjà, c'est un sujet qui me passionne, hein ! Tout ce qui est dans la transformation digitale, c'est le besoin du moment, mais en même temps, c'est une réalité dont on doit prendre conscience pour faire avancer les*

choses ! Donc, le boulot en soi, il est passionnant ! » (Cédric est frontalier cadre supérieur travaillant comme chef de service informatique).

Élodie semble partager la même idée que Cédric, elle valorise non seulement le contenu de son travail, mais également la stabilité que l'emploi procure :

« Ben, quand j'ai choisi d'être éducatrice, je ne pensais pas à travailler avec des petits [enfants], parce que je voulais travailler avec des adultes. Et en fait, quand on m'a pris pour le CDI, je me suis dit, 'Bon, ben, au moins, j'ai un travail, j'essaie, je verrai bien si ça me plaît !'. En fait, je trouve ça GÉNIAL, j'adore ! » (Élodie se contente de trouver un métier qui lui satisfait, mais aussi le CDI qui garantit la sécurité de travail).

Si l'analyse prototypique seule ne permet pas d'éclaircir l'organisation interne de la RSE, l'arbre maximum à l'issue de l'analyse de similitude fait ressortir l'organisation co-occurrente des éléments de la représentation sociale de l'emploi au Luxembourg. Cette fois-ci, l'analyse de similitude nous montre une structure représentationnelle différente de ce qui est observable par l'analyse prototypique (*cf. infra Figure 33*).

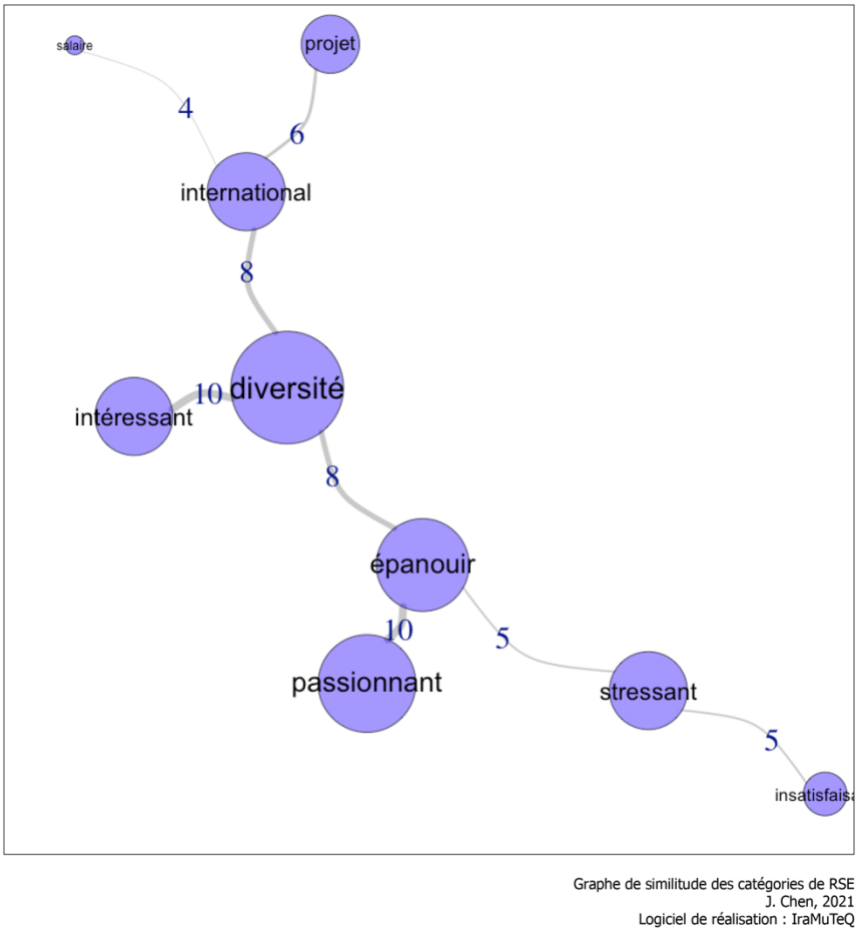


Figure 33. Organisation des catégories de RSE (arbre maximum)

En effet, au lieu d'être autour du noyau central de la « *passion* », les éléments de RSE s'organisent à l'entour de deux autres éléments périphérique qui émergent sur le graphe de similitude – ils sont respectivement l'« *épanouissement* » et la « *diversité* » offerts de l'emploi. Les travailleurs « *passionnés* » attribuent un aspect affectif fort au côté « *épanouissant* », mais ils n'hésitent pas à évoquer également le « *stress* » et des facteurs « *insatisfaisants* » associés au travail. D'autres types de frontaliers semblent pour leur part attirés en particulier par la « *diversité* » du travail au Luxembourg et s'intéressent à l'environnement « *international* » du lieu de travail. Tout se passe comme s'il existait deux systèmes évaluatifs à la fois opposés et complémentaires : d'une part, les travailleurs qui apprécient davantage la valeur « *intrinsèque* » du travail et attribuent un lien affectif plus fort à l'emploi, ils se sentent « épanouissant » dans l'exercice de leur

l'activité professionnelle. D'autre part, les travailleurs qui se focalisent sur la valeur « *extrinsèque* » et s'intéressent plus à l'environnement de l'emploi, à son contenu et à sa rémunération. L'exemple d'Élodie constitue un cas typique dans lequel nous constatons à la fois l'appréciation de la valeur intrinsèque du travail, tandis que les aspects extrinsèques de l'emploi au Luxembourg lui satisfont également :

> *« J'ai beaucoup de chance, parce que je suis dans une crèche familiale, donc je suis dans une maison, avec une cuisinière qui cuisine pour faire manger les enfants. J'ai l'impression, quand j'arrivais là-bas, je suis un peu comme chez moi ! C'est comme si j'arrive dans une autre maison là-bas. Ben, j'ai des affaires à moi, j'arrive là-bas, je peux me changer, je peux prendre une douche. Avec la cuisinière, on s'est fait des supers amis. Avec les collègues, on est amis, voilà ! C'est idéal, c'est ça ! Et puis et les parents, on les connaît, on a déjà reçu les grands frères, grandes sœurs avant. Maintenant, on a les petits frères et les petites sœurs. Donc, il y a un lien qui se crée aussi, surtout ! Cette crèche-là, j'y suis là depuis qu'elle a été créée. Donc, en fait, j'ai vu les évolutions hein, voilà ! » (Élodie)*

III. Caractéristiques sociocognitives des représentations sociales de l'emploi

Comme nous venons de constater, l'analyse structurale des RSE permet de mieux saisir les significations de l'emploi auprès des travailleurs frontaliers. Les quelques exemples des pratiques d'activité professionnelle permettent de manifester les facteurs qui constituent les satisfactions de l'emploi grand-ducal, alors que ces analyses ne permettent pas d'établir des typologies de RSE afin de dégager les correspondances potentielles entre les représentations et les pratiques. Nous réalisons ainsi l'ACM et CAH pour classifier les travailleurs frontaliers en termes de leurs caractéristiques sociocognitives vis-à-vis de leur emploi.

La projection de l'ensemble des catégories RSE dans l'espace factoriel indique que les premiers quatre axes peuvent être retenus pour expliquer un totale de 62,4 % de variance (*cf. infra Figure 34 – pour voir le taux modifié de Benzéri, cf. Annexe 15*). En distribuant les individus interrogés dans l'espace factoriel construit par les neuf catégories de RSE, chaque individu est donc attribué des coordonnées sur les quatre axes factoriels retenus selon leur composition de RSE. Ces coordonnées dans l'espace factoriel des individus permettent ensuite d'établir une CAH dans l'objectif de les répartir aux différents groupes sociocognitifs.

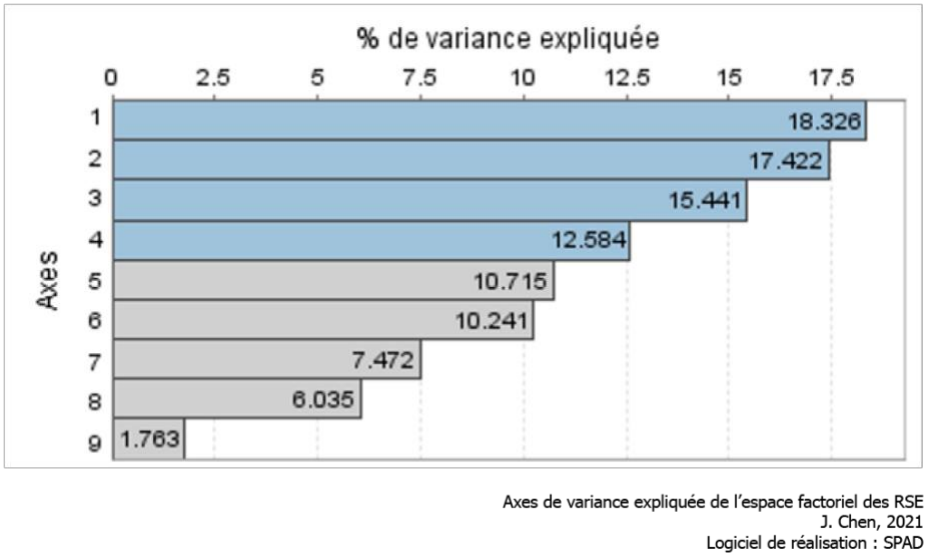
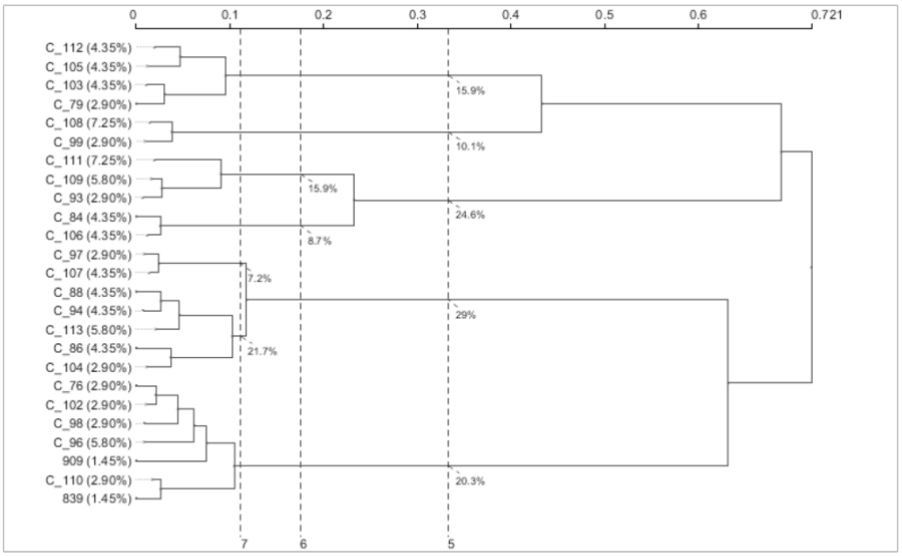


Figure 34. Axes de variance expliquée de l'espace factoriel construit à partir des RSE

Le dendrogramme de la CAH propose trois possibilités de classification (*cf. infra Figure 35*). Les indices quantitatives (*cf. Annexe 16 et Annexe 17*) montre que la partition en 6 groupes semble la plus statistiquement adaptée pour distinguer les typologies des RSE. Cependant, nous décidons malgré tout de conserver la division en 5 groupes. Notre choix est tout d'abord justifié par i) la division des groupes sur le dendrogramme, car la classification en 6 groupes risque de créer un groupe dont l'effectif est faible (le groupe qui représente 8,7 % de l'effectif total). D'ailleurs, ii) nous avons également réalisé une

analyse comparative de la structure organisationnelle des RSE entre le choix de classification en 5 et 6 groupes. Les résultats d'analyse montrent que la classification de 6 groupes crée deux sous-groupes très similaires qui restent difficile à caractériser en termes de leur propriétés sociocognitives (*cf. Annexe 18 et Annexe 19*).



Dendrogramme de la classification ascendente hiérarchique à partir des catégories de RSE
J. Chen, 2021
Logiciel de réalisation : SPAD

Figure 35. Dendrogramme de la CAH de la distance WARD à partir des RSE

Le fait de remettre les 5 groupes (*après la consolidation automatique – pour la méthode de consolidation, cf. supra Encadré 5*) comme variables illustratives dans l'espace factoriel précédemment construit facilite la lisibilité de la position des groupes dans l'espace factoriel sociocognitif (*cf. infra Figure 36*). Les 5 groupes sont éparpillés dans l'espace factoriel, ce qui montre une différence assez remarquable entre les caractéristiques sociocognitives des groupes. Le groupe 1 se situe dans le pôle de RSE de valeur extrinsèque du travail, qui concentre des facteurs tels que l'environnement social, économique et les conditions, matérielles comme immatérielles, fournies par l'employeur. Comme contraste du groupe 1, le groupe 3 se situe au pôle opposé de l'axe horizontal des abscisses et valorise davantage l'aspect intrinsèque de l'emploi – lorsque

les frontaliers parlent de leur emploi, ils insistent sur l'aspect affectif qu'ils ont développé par rapport au travail.

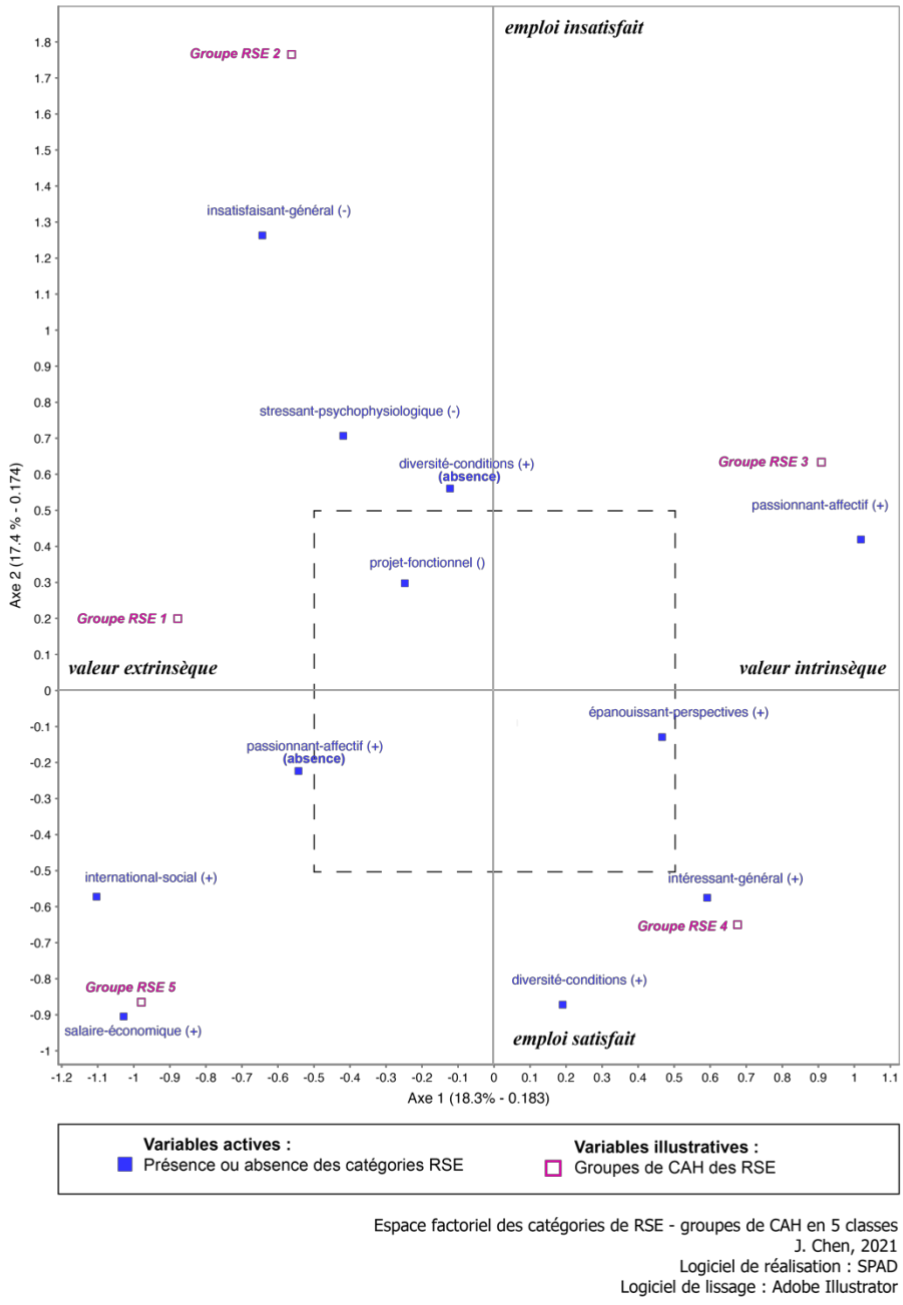
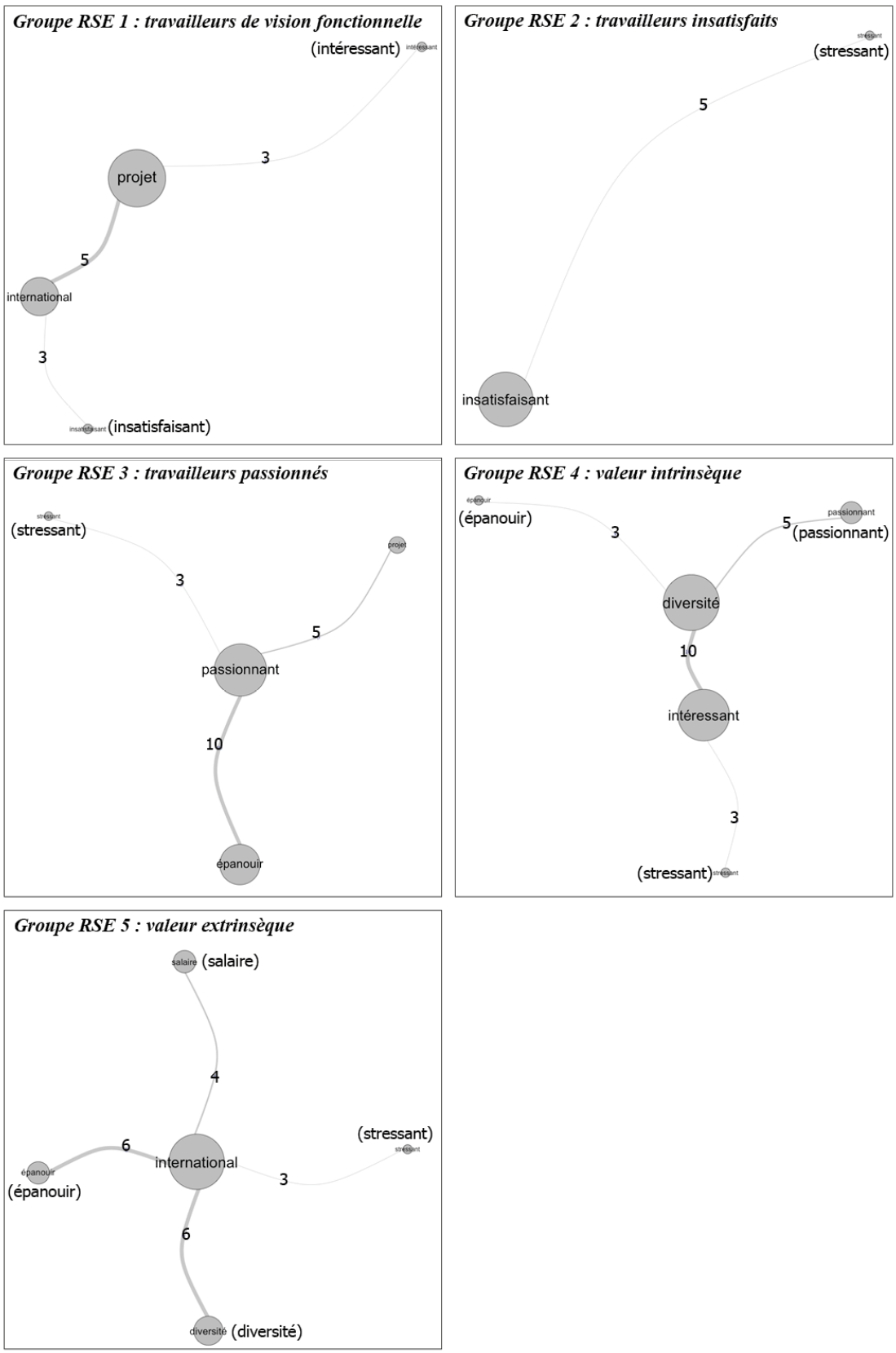


Figure 36. Espace factoriel des éléments et groupes sociocognitifs selon les RSE

Le groupe 2 rassemble des frontaliers qui sont moins satisfaits de leur emploi actuel, alors que les groupes 4 et 5 en sont satisfaits. Cependant, le groupe 4 valorise davantage l'intérêt intellectuel du travail et les conditions offertes par l'employeur, alors

que le groupe 5 se contente de l'environnement social du milieu de travail et de l'aspect économique. L'analyse de similitude selon les groupes de RSE permet de caractériser les travailleurs frontaliers (*cf. infra Figure 37*) :



La structure de représentations sociales sur l'emploi selon le groupe de CAH - classification en 5
J. Chen, 2021
Logiciel de réalisation : IraMuTeQ
Logiciel de lissage : Adobe InDesign

Figure 37. Organisation des RSE par groupe de CAH – classification en 5 groupes

1. Le premier groupe de frontaliers (11 personnes) dispose d'une représentation plutôt fonctionnelle de l'emploi au Luxembourg. Il évoque plus le contenu du travail, l'aspect matériel et le lieu de l'emploi. Ce groupe de travailleurs frontaliers apprécie notamment le contenu de travail, mais également l'aspect international de leur environnemental du travail (par exemple, « *mission européenne* » qui implique tous ces deux aspects). Pourtant, leur évaluation de l'emploi reste assez ambivalente : certain trouve le travail intéressant, tandis que d'autre en sont insatisfaits. Comme nous le montrons sur l'espace factoriel des RSE (*cf. supra Figure 36*), ce groupe de frontaliers se situe au centre du plan et s'appuie notamment sur la ***vision fonctionnelle*** de l'emploi.
2. Le deuxième groupe de frontaliers (7 individus) rassemble les travailleurs frontaliers qui ne sont pas satisfaits de leur emploi. Les deux items permettant de les identifier sont les éléments d'évaluation défavorable « *insatisfaisant* » et « *stressant* ». Ce groupe est donc nommé comme des ***frontaliers insatisfaits***.
3. Le troisième groupe des frontaliers (17 personnes) sont des travailleurs satisfait qui mobilisent en particulier l'aspect affectif favorable pour décrier leur rapport avec le travail. Ce groupe de frontaliers sont ainsi nommé comme des ***travailleurs passionnés***.
4. Le quatrième groupe est également composé des travailleurs frontaliers satisfaits de leur travail (19 individus). Les personnes interrogées se concentrent plus au contenu de leur travail, mais également l'évaluation favorable et générale (« *intéressant* »). Ces frontaliers semblent apprécier notamment la valeur intrinsèque de leur activité professionnelle. Ce groupe est donc qualifié des ***travailleurs appréciant la valeur intrinsèque*** du travail.
5. Le dernier groupe des frontaliers (15 personnes) qui sont satisfait avec leurs conditions de l'emploi et l'environnement international de leur travail. Ils évoquent également l'aspect économique (« *salaire* »). Ils sont donc des ***travailleurs appréciant la valeur extrinsèque*** du travail.

Les analyses que nous avons réalisées dans cette section permettent de distinguer et caractériser les frontaliers interrogés par rapport à leurs représentations sociales de l'emploi au Luxembourg, tout en formant 5 groupes sociocognitifs des RSE. Par la suite, nous réaliseront des analyses factorielles et des analyses thématiques du corpus

d’entretien, afin d’explorer les possibles correspondances cognito-pragmatiques entre les représentations de l’emploi et les pratiques de mobilité socio-professionnelle, ainsi que l’aspect socio-spatial de ces correspondances.

b. Le travail passionnant, les travailleurs satisfaits

Comme proposé dans notre hypothèse H5e, nous considérons qu'il existe des réciprocités entre les différentes typologies de représentations de l'emploi et les pratiques diverses de mobilité socio-professionnelles. Ainsi, nous allons tout d'abord examiner s'il existe des correspondances entre les groupes sociocognitifs des RSE et leur pratique dans leur situation socio-professionnelle.

La première analyse factorielle que nous avons réalisée s'appuie sur la PCS et le dernier diplôme obtenu par les individus, ainsi que la dernière PCS de leurs parents – cette dernière variable est avec pour but d'investiguer la mobilité sociale intergénérationnelle des frontaliers. Dans l'espace factoriel construits par ces trois variables, nous projetons ensuite les groupes de RSE. L'âge de l'individu et l'ancienneté de travailler au Luxembourg sont également projetés sur le plan factoriel comme des modalités illustratives (*cf. infra Figure 38*).

Parmi les cinq groupes RSE, nous remarquons surtout le groupe RSE 2 (*travailleurs insatisfaits*) qui se singularise. Cependant, il paraît que les modalités actives de l'ACM constituent un nuage de points en forme de parabole. Une telle forme implique effectivement l'effet Guttman dans l'analyse factorielle (*cf. infra Encadré 7*), elle rend ainsi les résultats de notre première ACM peu performante pour expliquer la relation entre les variables.

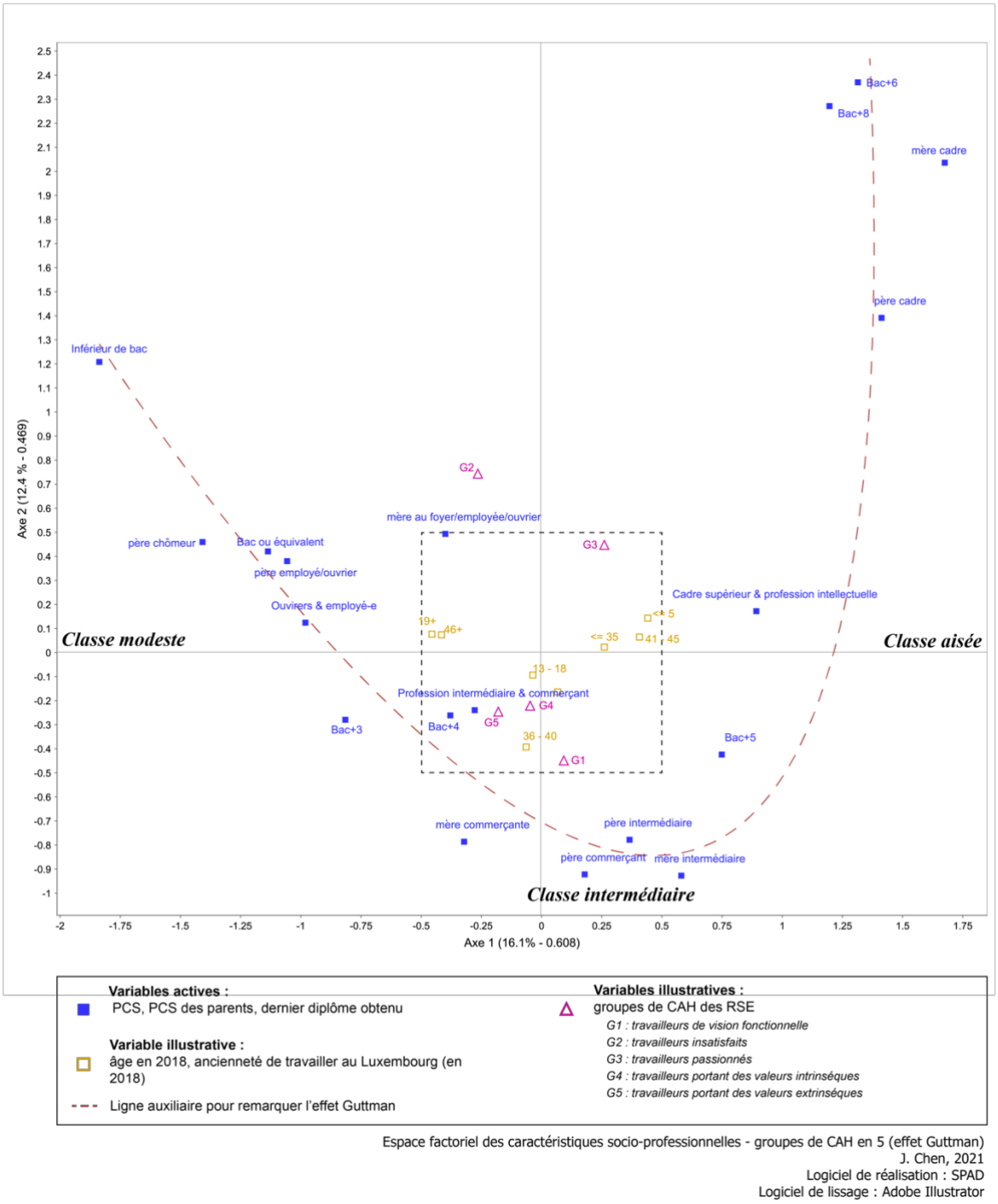


Figure 38. Espace factoriel des caractéristiques socio-professionnelles des frontaliers

Par ailleurs, en suivant le même protocole d'analyse, nous avons également construit d'autres espaces factoriels en se basant sur la pratique de la mobilité socio-professionnelle, telles que le sens de la trajectoire professionnelle des frontaliers (la mobilité sociale intra-générationnelle ascendante ou descendante) et le nombre de changements au travail durant leur carrière au Luxembourg (*pour voir les résultats, cf.*

Annexe 20)[40]. Ces résultats d'analyse ne permettent pas non plus de distinguer les groupes RSE et ne peuvent établir des relations potentielles entre les représentations de l'emploi et la pratique de mobilité socio-professionnelle. Ainsi, nous ne pouvons pas valider ces résultats de l'ACM et ne pouvons conclure qu'il existe des correspondances évidentes entre la manière de représenter l'emploi transfrontalier et la pratique de mobilité sociale.

Encadré 7. Effet de Guttman dans l'analyse factorielle

Dans l'analyse factorielle de tous types (ACP, ACM), il apparaît des fois que le nuage des points de modalité active se présente sous la forme d'une parabole. Une telle forme en parabole est nommée « effet Guttman » du nom d'un sociologue. La signification de cette parabole indique souvent qu'il existe des dépendances multiples entre les variables. Ainsi, nous constatons dans l'espace factoriel que la distribution des modalités du premier axe sont à la fois très en accord (avec le gradient de ces modalités) et très opposés (de les deux extrême des modalités). En même temps, un côté du deuxième axe est construit par les modalités en moyenne, alors qu'elles sont absentes dans l'autre côté du deuxième axe.

D'ailleurs, l'opposition forte manifesté par l'effet de Guttman implique également le poids important de certaines variables sur le premier axe. Dans notre cas (cf. Figure 38), c'est en particulier la variable du diplôme de l'individu qui contribue fort à la construction du premier axe (taux de contribution 33,2 %), ainsi que celle de la PCS du père de l'individu (taux égal à 31,2 %) (Cibois, 2014).

Nonobstant, dans cette même figure configurée par l'effet Guttman, nous retenons en particulier notre attention sur le groupe RSE 2 des *travailleurs insatisfaits* et groupe 3 des *travailleurs passionnés* (*cf. supra Figure 37*) qui se situent loin de l'agglomération des autres groupes au milieu du plan factoriel. Si nous observons la distribution du

[40] Dans ces analyses factorielles, la PCS de l'individu est toujours prise en compte comme variable active, car elle reste un indicateur important pour exprimer la position socio-professionnelle d'une personne.

nombre de frontaliers dans chaque groupe selon leur PCS (*cf. Annexe 21*), elle permet effectivement de distinguer le groupe RSE 2 et 3 des autres groupes. En général, la distribution en proportion des frontaliers respecte la taille du groupe, c'est-à-dire que les PCS des frontaliers se répartissent de manière homogène dans chaque groupe RSE, à l'exception du fait qu'il y a moins de cadres dans le groupe RSE 2 des *travailleurs insatisfaits* et plus de cadres dans le groupe RSE 3 des *travailleurs passionnés*, en nombre brut comme en proportion. Nous avons révélé que le groupes sociocognitifs 2 portent des représentations d'évaluation défavorable de l'emploi, alors que le groupe 3 est davantage consisté des frontaliers qui attribuent de forts affects favorables à leur travail. Ce contraste implique que des cadres peuvent disposer d'une meilleure satisfaction de leur travail et y sont affectivement plus attachés. En même temps, ils ont moins d'insatisfaction de leur emploi.

Malgré le fait que nous trouvons cette différence à propos des RSE entre le groupe RSE 2 des *travailleurs insatisfaits* et groupe 3 des *travailleurs passionnés*, mais également par rapport à la différenciation des PCS, nous ne parvenons pas à distinguer précisément la relation inter-groupale sur la pratique de mobilité professionnelle et sur la manière de représenter l'activité professionnelle. Notre hypothèse H5e est donc rejetée.

Des analyses factorielles sont également réalisées pour vérifier notre hypothèse H6b afin de trouver la correspondance entre les groupes de RSE et la localisation socio-résidentielle des travailleurs frontaliers (*cf. Annexe 22. Espace factoriel des caractéristiques socio-professionnelle et socio-spatiales (5 groupes de RSE)*). Comme tous les 5 groupes de RSE se trouve à la zone centrale du plan factoriel, nous ne constatons pas de relations en évidence entre les représentations sociales de l'emploi et les pratiques socio-résidentielles des frontaliers. Notre hypothèse H6b à ce propos est aussi rejetée.

Jusqu'ici, sont rejetées nos deux principales hypothèses sur les réciprocités entre les RSE et les pratiques de l'activité professionnelle. Nous considérons que la satisfaction généralisée de l'emploi au Luxembourg impose de l'effet sur l'homogénéité représentationnelle entre les individus, indépendamment les PCS ou la localisation socio-résidentielle des frontaliers interrogés.

Même s'il n'existe pas de correspondance directe en réalisant des analyses à partir des éléments de RSE relevés de la méthode de l'association libre de mots, nous dévoilons cependant certains phénomènes qui montre bien que le rôle joué de la mobilité spatiale (dans la prochaine section), en particulier la navette transfrontalière. Les prochaines sections concentrent alors sur les résultats des analyses thématiques des entretiens, tout en montrant les liens existés entre la pratique de mobilité quotidienne et la manière de représenter l'emploi transfrontalier.

c. Distanciation spatio-temporelle, mais aussi socio-professionnelle

Comme nos deux hypothèses H5e et H6b sont rejetée dans les analyses factorielles, nous cherchons par d'autres biais de discerner les relations potentielles entre les représentations sociales et les pratiques des frontaliers à propos de leur activité professionnelle, et ce notamment par les analyses thématiques du corpus d'entretien. L'avantage de ce type d'analyse est que la frontière entre les différents types de mobilité (spatiale et sociale) n'est pas nettement définie. C'est-à-dire que, dans les expressions des individus interrogés, une sorte de représentations ou pratiques mobilitaires peut plus facilement liée à une autre (par exemple, une question sur la mobilité professionnelle peut être répondue en lien avec la mobilité quotidienne). Cette forme de « mélange » spontanément évoquée par les individus interrogés offre plus de complexités et richesses que la méthode associative et nous laisse plus de possibilités pour explorer les correspondances cognito-pragmatiques.

I. La navette comme frein de sociabilités

Deux observations à l'issue des recherches en sociologie nous paraissent assez paradoxales pour comprendre la relation entre la distance sociale et la distance spatiale : d'une part, la distance spatiale ne constitue pas systématiquement le synonyme de la segmentation sociale, les individus migrés peuvent établir des liens sociaux étroits avec leur communauté d'origine (Naudet, 2012) ; d'autre part, le développement des technologies de l'information et de la communication (TIC) ne bouleverse pas l'homologie entre la distance sociale et la distance spatiale (Giddens, 1994), elles ne permettent pas non plus la substitution complète à la présence physique dans la vie

sociale - la construction des relations sociales entre deux lieux différents dépend encore des mobilités spatiales. Ainsi, comment les frontaliers vivent avec la distanciation de leur lieu de travail tout en y nouant les liens sociaux ? Ou leurs pratiques correspondent mieux à ce qu'a été généralement observé depuis les temps modernes selon lequel la sphère professionnelle est de plus en plus détachée de la sphère privée de la vie active (Istace et al., 2004) ? Les quelques exemples d'entretiens avec les frontaliers peuvent nous aider à clarifier leurs pratiques de sociabilités au lieu de travail.

Christelle est satisfaite de sa navette transfrontalière, mais elle qualifie son emploi au Luxembourg comme « *éloigné* », parce qu'elle pense que la distance spatio-temporelle constitue un frein pour l'investissement professionnel :

> *« En fait, moi, je le sens 'éloigné' aujourd'hui. Comme je le dis, c'est l'éloignement, malheureusement, je ne suis pas tout à fait dedans, là. Disons que je passe pas mal ma vie au travail, parce que je dois partir tôt, et ça m'éloigne un peu de tout ! De mes collègues, de mon investissement parfois, parce qu'on pourrait rester plus longtemps au travail si j'habitais plus près ! Je ne sais pas comment dire. Je fais plus de travail que d'autres. »* ***(Christelle, frontalière travaillant dans les Institutions européennes faisant partie du groupe RSN 4 des navetteurs satisfaits et RSE 1 des travailleurs à vision fonctionnelle. Elle réside dans une commune rurale près de Thionville et se rend au travail en train).***

Muriel est aussi satisfaite de sa pratique de navette transfrontalière, car les transports en commun se sert d'un lieu de sociabilité temporaire, mais elle se réfère quant à elle au rythme de vie effréné résultant de la navette quotidienne domicile-travail pour expliquer la difficulté qu'elle a à tisser un réseau social au travail :

> *« Déjà, le trajet est long, on est tous pressés de rentrer. Parfois, je fais le trajet en train, je le fais avec quelques collègues, même des anciens collègues. Mais non, on est tous pressés de rentrer chez nous le soir ! »*

(Muriel, frontalière employée du groupe RSN 4 des navetteurs satisfaits et RSE 5 des travailleurs qui valorisent la valeur extrinsèque du travail. Elle habite dans une commune rurale près de Thionville et elle usagère de train).

Céline exprime la difficulté qu'elle a à tisser un réseau socio-professionnel. Elle l'attribue à la distanciation spatio-temporelle qui la sépare de son lieu de travail, d'autant plus qu'elle doit endosser les responsabilités d'une jeune mère :

« Par contre, ça m'enferme un peu, parce que j'ai ma vie en France, j'ai tout en France, et finalement je suis peu impliquée dans la vie du Luxembourg ! Donc, j'essaye de l'être, mais quand on a une vie comme la mienne, avec des enfants en bas âge, quand on doit rentrer le soir pour s'en occuper, bah, je ne peux pas être à tous les cocktails à droite et à gauche, voilà ! L'autre jour, je suis sortie le soir, je suis allée à une conférence sur la 'cross-culture', donc, c'était hyper intéressant le 'marketing cross-culture'. Mais c'était super loin, je suis rentrée, il était 23 h 30 ! J'avais encore une heure et demie de route à faire. Voilà ! Donc, ça me coûte, en fait, dès que je m'implique un peu dans la vie locale, ça me coûte, quoi ! Ça me coûte, parce que derrière, j'ai encore plus d'une heure de trajet pour rentrer, il faut que je laisse mes enfants, il faut que je trouve quelqu'un pour les garder, voilà ! » (Céline, frontalière cadre du groupe RSN 1 des navetteurs à vision fonctionnelle et groupe RSE 3 des travailleurs passionnés. Elle frontalière automobiliste de Metz).

Mathilde, jeune cadre qui a commencé à travailler au Luxembourg en 2016, constate la distance sociale corrélative à la distance spatiale. Lorsqu'elle parle des liens sociaux qu'elle a développés au travail, elle pense à la dispersion géographique des collègues et au trajet quotidien :

« C'est plus des collègues qui sont proches, parce qu'étant donné que je travaille au Luxembourg, les gens qui travaillent au Luxembourg, ils

viennent d'un peu partout, ils peuvent venir du Luxembourg, de Belgique, d'Allemagne, ou de France. Et encore, en France, ils peuvent venir de Metz, de très loin quoi ! Donc, c'est compliqué en fait de nouer des liens très proches avec ces collègues, sauf si on habite dans la même ville au final. […] Socialement, c'est moyen, parce qu'étant donné que on ne peut pas réellement nouer des liens, parce que vue que les personnes viennent un petit peu de partout, c'est très dur de trouver des gens dans la ville où on habite. » (Mathilde est du groupe RSN 2 des navetteurs de représentations du noyau central et groupe RSE 3 des travailleurs passionnés. Elle habite à Thionville et se rend au Luxembourg en train).

Ces frontalières entrevues portent toutes les satisfactions de leur emploi, voire les satisfactions de la navette elle-même, mais elles ne renient pas non plus que la distanciation entre les lieux de résidence et de travail constitue un frein pour mieux s'intégrer dans les réseaux sociaux professionnels. Un effet de distanciation est amplifié par l'écart spatio-temporelle provenant de la réalisation de la navette transfrontalière. D'une part, la distance-temps peut elle-même d'une barrière pour la sociabilité des frontaliers ; d'autre part, les répercussions causées de la navette (à l'instar le rythme de vie accéléré par la navette) ne favorise pas non plus à la construction de l'attache au lieu de travail (Epstein, 2013). Cependant, nos observations entre les groupes de RSE et les difficultés de sociabilité sont assez éclectiques comme correspondances. Il nous paraît difficilement d'établir nettement les relations entre ces deux aspects retenus.

II. La navette comme des insatisfactions de l'emploi

Nous avons évoqué dans le dernier chapitre que la navette transfrontalière constitue un « *point noir* » (*sic*) dans la satisfaction de vie auprès des frontaliers (*cf.*

supra page 239). Pour certains individus interrogés, la pratique de la mobilité quotidienne transfrontalière constitue un aspect désavantageux de leur activité professionnelle. Par exemple, l'éloignement spatial ou temporal du lieu de travail est perçu comme un facteur d'insatisfaction du travail (Gerber et al., 2020), c'est exactement le cas que nous avons montré dans l'entretien avec Stéphanie :

> *« [Mon travail est] 'passionnant', 'contraignant, euh... oui... stressant ! [… 'Contraignant',] C'est par rapport à des déplacements. Et bon, c'est vrai qu'en tant que journaliste, on ne peut pas non plus exiger d'avoir des horaires très légers. [… Mon travail est passionnant,] c'est vrai que tout ce qui est monde politique, décideur économique, c'est que des Luxembourgeois, donc je suis en plein dedans. Mais c'est vrai qu'il y a des frontaliers qui ne s'en rendent pas compte. C'est comme s'ils travaillaient comme quelqu'un qui travaillent en région parisienne qui vont travailler à une heure de trajet. Mais c'est le même pays quoi ! » (Stéphanie, cadre frontalière du groupe RSE 2 des travailleurs insatisfaits, et du groupe RSN 2 des navetteurs de noyau central. Elle habite dans une commune périurbaine de Metz et se rend au travail en train).*

Stéphanie n'est pourtant pas un cas particulier qui relie la navette à l'insatisfaction du travail. Lisa, frontalière employée faisant parti du groupe RSN 2 des *navetteurs de représentations du noyau central* et du groupe RSE 4 des *travailleurs qui apprécient la valeur intrinsèque du travail :*

> *« Je dis souvent que le travail serait parfait sans le trajet. Absolument !» (Lisa, frontalière employée qui habitent à Metz et va travailler en train).*

Véronique, frontalière employée qui n'est pas satisfait du déménagement de son employeur, car ce déménagement rallonge sa navette quotidienne. Comme Lisa, Véronique est aussi membre du groupe RSN 2 des *navetteurs de noyau central*, mais du groupe RSE 2 des *travailleurs insatisfaits* :

> *« Donc, on n'avait pas besoin de venir jusqu'au Kirchberg, on a déménagé il y a un an et demi maintenant. Donc, ça, on n'a pas demandé, on a été obligé de déménager. Donc, personne n'était content de ce déménagement. Depuis qu'on est au Kirchberg, [la navette] c'est vraiment aggravé. Donc, moi aussi, le lieu où s'installait l'entreprise, c'était […] un de mes critères de sélection d'entreprise. Quand j'ai travaillé chez [mon ancien employeur], ils étaient à la Cloche d'Or. C'était aussi du bon côté quand on habite en France. Donc, c'est vraiment un critère important pour moi, que ce soit la première société ou celle de l'heure actuelle. Entre-temps, on a déménagé et on n'a pas eu le choix. C'est sûr que [d'être proche de mon travail] c'était la première chose que j'attendais. » (Véronique, frontalière employée en bus).*

Franck est frontalier technicien qui considère que sa navette devient un temps perdu pour son travail. Il est du groupe RSN 3 des *automobilistes de pratiques éprouvantes* et du groupe RSE 5 *des travailleurs qui valorisent la valeur extrinsèque* du travail :

> *« Le matin, moi, j'ai encore 20 minutes de marche, grosso modo. Bon, voilà, la marche ne me fait pas peur […]. Aujourd'hui, en fait, le temps est tellement limité. Le boulot prend tellement une place importante que, du coup, en fait, toutes minutes [comptent], si je peux dire - tout minutes entre le point d'arriver au Luxembourg où je pose la voiture, où je pose mon transport, et puis le point où je suis au boulot. Ben, si j'ai encore 20 minutes entre les deux, ça me gonfle quoi ! C'est le temps perdu, c'est difficile quoi ! » (Franck, frontalier technicien automobiliste).*

Enfin, nous trouvons également Patricia qui considère également que le temps de trajet est un temps perdu qui pourrait être utilisé pour travailler, elle exprime ainsi quand nous lui demandons si elle a des insatisfactions sur son emploi actuel :

> *« Et je me dis à force, je me dis que ces heures perdues dans le bus ou dans la voiture, je pourrais travailler, je pourrais travailler pour mon employeur pour dix heures ! C'est complètement débile ! En fait, je perds du temps. Alors parfois, je me dis quand j'arrive en retard, je trouve ça débile, parce je pouvais travailler dix heures, parce que je me suis déplacé pour mon employeur ! Mais il y a ces deux heures de trajet ! » (Patricia, frontalière cadre supérieure du groupes RSN 2 des navetteurs de représentations du noyau central et du groupe RSE 3 des travailleurs passionnés. Elle habite dans une commune rurale près de la frontière et se rend au travail en bus).*

D'après ces personnes susmentionnées, la distanciation spatio-temporelle entre le lieu de résidence et le lieu de travail entraîne une perception défavorable sur le travail. Nous observons désormais non seulement la généralisation des insatisfactions issue de la navette sur d'autre type de déplacements transfrontaliers, mais également une telle forme de généralisation sur l'emploi transfrontalier. Cependant, les études plus récentes permettent de constater que les freins de mobilité transfrontalières ne donnent pas lieu à une meilleure satisfaction de l'emploi. En revanche, la mise en place généralisée du télétravail durant les périodes de confinement en raison de la pandémie SARS-CoV-2 a augmenté le stress subit du travail et baissé la productivité des salariés au Luxembourg (Fuhrer et al., 2021).

Nous avons d'ailleurs remarqué que ce sont surtout les frontaliers du groupe RSN 2 des *navetteurs du noyau central* dont la représentation sociale de la navette est « *longue* » qui ont tendance à transférer leurs insatisfactions de la navette pour atténuer leurs satisfactions de l'emploi au Luxembourg, indépendamment de leur groupe de RSE et de leur mode de transport utilisé pour effectuer la navette. Une telle constatation pourrait être reprise pour expliquer les indicateurs que nous avons utilisé dans les ACM du présent chapitre (*cf. supra page 357*) pour chercher les correspondances entre les RSE et les pratiques socio-professionnelle. Autrement dit, ne serait-ce que probablement pas les pratiques de mobilité socio-professionnelles (comme le nombre de changement

d'emploi), mais les pratiques de mobilités spatiales (ici la navette) qui permettent de mettre en évidence les correspondances entre les représentations et les pratiques ? Nous nous posons donc la question si les analyses entre les différents types de représentations sociales et pratiques mobilitaires permettaient de soulever les correspondances cognito-pragmatiques, dans le sens de représentations et pratiques inter-mobilitaires, voire transmobilitaires ? Nous reviendrons sur cette question plus loin au dernier chapitre du texte.

Pourtant, contrasté de la logique de l'homologie entre la distance spatiale et la distance sociale, nous constatons également que la coprésence dans un même espace ne signifie pas la proximité sociale (Chamboredon et Lemaire, 1970). Nous nous posons donc la question : si les frontaliers déclarent de ne pas pouvoir s'intégrer dans la société du lieu de travail à cause de l'obligation d'effectuer la navette, leur présence au Luxembourg favorise leur intégration et leur tissage de liens sociaux ? La prochaine section sera dédiée à cette question.

d. Ségrégation spatio-professionnelle au lieu de travail

Travailler dans un autre pays n'implique pas seulement une mobilité quotidienne qui consiste à franchir une frontière état-nationale, mais également des éléments sociaux, économiques, linguistiques, voire culturels. Ces derniers éléments constituent des facteurs de regroupement social dans la société de destination de travail, et cela peut également influencer les représentations des frontaliers à propos de leur emploi. Dans une étude portant sur le rapport au travail des frontaliers franco-suisses, C. Bolzman et M. Vial (2007) remarquent une forte sectorisation des activités professionnelles des emplois frontaliers dans le pays d'accueil. Une telle sectorisation est socio-professionnelle, dans la mesure où elle se manifeste par une forte concentration des frontaliers dans un secteur donné. Elle est aussi socio-spatiale, car les frontaliers sont souvent surreprésentés dans un milieu socio-professionnel, ce qui leur laisse finalement peu d'occasions de connaître la société native et la culture locale par le biais de contacts directs avec les travailleurs-résidents. Ces deux formes de sectorisation empêchent effectivement les frontaliers de s'intégrer dans la société suisse. Nous pouvons qualifier ce phénomène comme « *ségrégation spatio-professionnelle* ».

Une telle ségrégation spatio-professionnelle existe également au Luxembourg. Le phénomène se complexifie encore en raison de la présence des frontaliers provenant de trois pays et du contexte socio-historique complexe du Grand-Duché. Ainsi, R. Belkacem et I. Pigeron-Piroth (2012a) constatent des effets de sectorisation entre les résidents luxembourgeois, les travailleurs immigrés et les travailleurs frontaliers. Les travailleurs-résidents se trouvent souvent dans l'administration publique, l'industrie énergétique et le domaine de la santé-action sociale. Les immigrés fournissent davantage de services domestiques et travaillent souvent dans le secteur de l'hôtellerie-restauration, alors que les frontaliers sont davantage employés dans l'industrie manufacturière, le secteur immobilier et le commerce. Ces deux auteurs constatent également une

sectorisation relative entre les frontaliers français, belges et allemands : les frontaliers français travaillent davantage dans le secteur immobilier et l'industrie manufacturière, les frontaliers belges sont surreprésentés dans les secteurs commercial et financier, les frontaliers allemands travaillent plus souvent dans les domaines des transports-communications et de la santé-action publique.

Lorsque nous posons la question de l'intégration à la société du lieu de travail, les personnes interrogées opèrent surtout une distinction entre différentes échelles d'intégration. D'un côté, ces frontaliers se trouvent plutôt bien intégrés à la vie sociale à l'échelle du travail ; mais de l'autre côté, ils constatent une intégration difficile à la société luxembourgeoise native. Ces deux aspects confirment effectivement la ségrégation spatio-professionnelle des frontaliers.

> *« La société luxembourgeoise est assez spécifique, il y a trois cent mille personnes qui travaillent au Luxembourg. Là-dessus, il y en a pratiquement deux cent mille qui viennent tous les jours, tous les matins travailler. Donc, il y a une communauté professionnelle au Luxembourg et il y a une communauté luxembourgeoise, des gens qui habitent au Luxembourg. Et en même temps que cette communauté luxembourgeoise, il y a des Luxembourgeois de longue date et des Luxembourgeois 'impatriés', je vais dire comme ça. Ces deux communautés-là n'ont pas beaucoup de contacts. Au point de vue de l'intégration à la communauté professionnelle de Luxembourg, je me suis bien intégré dans cette communauté-là. » (Jean-Luc, frontalier cadre supérieur qui est membre du groupe RSN 3 des navetteurs de pratiques éprouvantes et du groupe RSE 4 qui valorisent la valeur intrinsèque du travail)*

> *« Après, je ne sais pas, en termes d'intégration, c'est un peu compliqué, parce qu'il y a très peu de Luxembourgeois dans le métier que j'opère. Euh... Par contre, les Luxembourgeois avec qui j'ai traité, il n'y a eu aucun problème ! Intégré, je ne sais pas si je veux m'intégrer à la société*

luxembourgeoise, mais en tout cas, je n'ai pas senti de rejet particulier, voilà ! » (Antoine est frontalier employé aussi du groupe RSN 3 et RSE 4)

« Euh, je ne connais aucun Luxembourgeois, haha ! Pas du tout ! Alors, là où je travaille au service de la traduction à la Commission européenne, on est cinquante [de notre nationalité], rien que pour ça ! Donc, on est tous juste ensemble, on parle [notre langue], et on traduit les documents vers [notre langue] » (Christelle est traductrice dans les Institutions européennes, elle faisant partie du groupe RSN 4 des navetteurs satisfaits et RSE 1 des travailleurs à vision fonctionnelle)

« Mais non, en fait, je ne suis pas intégré à la société luxembourgeoise, parce que le temps passé là-bas, les gens que je côtoie là-bas, ce ne sont pas les Luxembourgeois. C'est plus des frontaliers français, allemands, belges. Donc, des Luxembourgeois, très peu ! » (Dominique est frontalier cadre supérieur du groupe RSN 2 des navetteurs de représentations du noyau central et du groupe RSE 3 des travailleurs passionnés)

Cette forme de ségrégation spatio-professionnelle influence directement la manière de représenter l'emploi transfrontalier au Luxembourg. Ainsi, certaines personnes interrogées montrent un lien affectif plus fort en soulignant l'inégalité socio-professionnelle sous-jacente pour illustrer le phénomène de ségrégation socio-professionnelle.

« Mais je vais principalement au Luxembourg pour travailler et je travaille principalement avec des étrangers, pas avec des Luxembourgeois. Donc, du coup, je ne me ressens pas tellement [intégrée], parce que finalement, les Luxembourgeois travaillent surtout dans la fonction publique, ils travaillent très peu dans la finance hein ! » (Sonia, frontalière cadre supérieure du groupe RSN 2 des navetteurs de représentations du noyau central et RSE 1 des travailleurs à vision fonctionnelle)

Alain pense que son travail au Luxembourg est plus « *compliqué* » que celui des « *vrais Luxembourgeois » (sic*), tout en remarquant la sectorisation qui divise les résidents et les frontaliers :

> *« Parce que les Luxembourgeois, ils sont peu. Ils travaillent tous pour l'État ou pour la mairie, pour des administrations. Et il y a des jobs, comme le mien, de commercial, il n'y a pas un Luxembourgeois qui fait ces jobs-là. Donc, c'est donné aux Français, aux Belges, aux Allemands. Et donc, je ne peux pas dire que c'est un désavantage, mais on n'est pas bien vus par les 'vrais Luxembourgeois'. […] Mais pour faire le job que, moi je faisais, ils ne pouvaient pas trouver de Luxembourgeois, parce qu'ils ne font pas certains jobs. Et contrairement à la France, tout ce qui est État, administration, etc., c'est très, très bien payé au Luxembourg. Vous avez dû entendre parler de ça. Et chez nous, c'est plutôt mal payé. Donc les Luxembourgeois, ils prennent tous ces jobs-là, et puis les jobs plus compliqués, alors ils les offrent aux frontaliers. » (Alain frontalier commerçant du groupe RSN 1 des navetteurs à vision fonctionnelle et RSE 5 des travailleurs appréciant la valeur extrinsèque du travail)*

Grégory travaille comme enseignant-chercheur dans un établissement universitaire du Luxembourg. Il parle de son vécu et de son expérience professionnelle au Luxembourg. Il aborde ce sujet dans un premier temps avec hésitation, mais dévoile au fur et à mesure ses opinions et son attitude évaluative vis-à-vis de la ségrégation socio-professionnelle.

> *« Si vous êtes intéressé, c'est... Euh... (pause d'hésitation). Ce qui est amusant, c'est que nous, on n'a pas de gens en thèse comme des Luxembourgeois, par exemple. On avait quelqu'un en Master, elle avait une bourse de thèse. Déjà, en France, une bourse de thèse, ce n'est pas pour tout le monde hein, on va dire ça ! Et quand on en a une, on la prend ! Et elle, elle a décliné l'offre. Pourquoi ? Mais parce qu'elle sait bien que dans la*

société luxembourgeoise, elle va pouvoir trouver un CDI tout de suite à vingt-cinq ans et ce sera payé, euh, très bien ! Donc, pourquoi aller faire une thèse qui est plus dure ? Donc, après... j'ai discuté souvent avec un technicien luxembourgeois qui a une vision assez objective sur son pays. Il dit que le problème, c'est que vous avez un chauffeur de bus luxembourgeois, donc fonctionnaire de l'État, qui va gagner quatre mille euros nets par mois, et un professeur d'Université, il gagne cinq mille, cinq mille cinq. Qui dit que ce n'est pas possible qu'on (inaudible) cette petite différence ? Donc, il expliquait donc, le problème, c'est que... donc, chez nous, tous les professeurs de l'Université, ce sont des Allemands ! Donc, vous avez beaucoup de techniciens qui sont quand même beaucoup des Français, les chefs sont beaucoup des Allemands, et puis les Luxembourgeois se débrouillent pour avoir des boulots qui sont plus faciles et ils sont tous sécurisés ! Ce qu'il me disait, ce collègue luxembourgeois, c'est si un jour, le Luxembourg est moins attractif, et que tous ces frontaliers s'en vont, il pourrait y avoir de gros problèmes, parce que des gens s'habituaient à un (inaudible) d'effort, parce qu'aussi au niveau de la langue qu'ils ont, juste être un Luxembourgeois suffit à avoir un travail, en fait. » (Grégory, frontalier du groupe RSN 4 des navetteurs insatisfaits et groupe RSE 5 appréciant la valeur extrinsèque du travail)

Enfin, Carole remarque non seulement la ségrégation spatio-professionnelle, mais elle aborde spontanément le thème des difficultés professionnelles qu'elle rencontre en tant que frontalière au Luxembourg, en déplorant notamment le manque de perspectives professionnelles :

« Après, c'est très difficile de travailler au Luxembourg, de se faire une place au Luxembourg, parce que les frontaliers sont un peu perçus comme des... (pause de réflexion et d'hésitation) Voilà ! C'est les boulots que les Luxembourgeois ne veulent pas faire et donc du coup, ça c'est plus souvent des choses ennuyeuses ! Ben, je ne dirais peut-être pas ennuyeuses, mais moins attractives que ce que pourrait avoir un Luxembourgeois ! Et ça, je

pense qu'il faut l'accepter à un moment donné, voilà ! Ce n'est pas évident pour tout le monde ! Mais pour le Luxembourgeois, c'est plus facile de dire « non » qu'un frontalier ! Je n'ai pas d'exemple, pas concrètement, mais c'est le ressenti au cours des années, voilà ! Il y a plus de portes qui s'ouvrent aux Luxembourgeois que ne s'ouvrent aux frontaliers. Les frontaliers, c'est difficile à intégrer. En plus, jusqu'à certains moments, c'est moins avec la Commission qui a ouvert, mais il y avait certains endroits auxquels les frontaliers n'avaient pas accès du tout ! Donc certains secteurs, c'est bloqué, bloqué, bloqué ! »(Carole est frontalière du groupe RSN 1 et RSE 1 de représentations fonctionnelles)

La ségrégation spatio-professionnelle constitue un élément important de l'insatisfaction à l'égard du travail transfrontalier, un tel obstacle socio-professionnel ne peut pas être dépassé par la pratique mobilitaire comme la navette transfrontalière. En outre, nous avons constaté, dans le dernier chapitre à propos de la navette transfrontalière, que le mode de transport est rarement vécu comme lieu de sociabilité (*cf. supra page 294*). Il nous paraît que les observations faites à partir des frontaliers franco-luxembourgeois vérifient bien les observations générales sur la séparation des deux sphère professionnelle/privée de la vie professionnelle – les frontaliers se heurtent pour nouer des liens sociaux forts (Vincent-Geslin et al., 2016).

e. Conclusion du chapitre 10

Dans ce chapitre, nos analyses se concentrent davantage sur les correspondances cognito-pragmatiques et spatio-sognito-pragmatiques à propos de l'emploi au Luxembourg. Dans un premier lieu, nos analyses des catégories des RSE permettent de dévoiler que les RSE des frontaliers manifeste une tendance d'évaluation favorable généralisée. Une telle généralisation d'attitude positive constitue probablement l'un des piliers qui explique la persistance des navettes transfrontalières. La belle image que se font des frontaliers de leur emploi est consisté par plusieurs aspects, tels que la vision fonctionnelle, la valeur intrinsèque/extrinsèque, voire l'aspect affectif attribué au travail. Ces constats confirme notre hypothèse H5d selon laquelle les satisfactions généralisée de l'emploi au Luxembourg permet de compenser leurs évaluations défavorables de la navette transfrontalière.

Cependant, les plusieurs analyses factorielles montrent qu'il y a peu de relation entre la manière de représenter l'emploi et les pratiques dans le domaine socio-professionnel. En parallèle, nous n'avons pas repéré qu'une manière de représentation donnée peut regrouper des travailleurs frontaliers appartenant à plusieurs classes socio-professionnelles ou résidant dans de différentes catégories socio-spatiales. Nos deux hypothèses principales sur les correspondances entre les représentations sociales et pratiques socio-professionnelles sont donc rejetées (H5e et H6b).

Ensuite, nos analyses thématiques font ressortir deux constats sur les réciprocités entre la navette et l'activité professionnelle. D'un côté, la distanciation des lieux de travail et de résidence, la ségrégation socio-spatiale, ainsi que le temps occasionnée par la navette, donnent lieu à une 'vacuité' de sociabilité des frontaliers au lieu de travail. Cela pourrait réduire la motivation à aller travailler au Luxembourg. De l'autre côté, la sectorisation professionnelle, le plafond d'évolution professionnelle, le manque de

reconnaissance sociale, peuvent en retour remettre en question la nécessité de navetter entre les deux pays.

La quasi-absence de sociabilité au lieu de travail nous incite à nous questionner sur l'aspect du lieu de résidence – dans le contexte où la mobilité résidentielle prend de plus en plus son autonomie par rapport à la mobilité professionnelle, le lieu de résidence en France peut servir d'appui à partir duquel les frontaliers développent leur réseau social.

Chapitre 11. Enraciner la résidence

Dans les précédents chapitres, nos analyses se sont appuyées sur les pratiques de mobilité quotidienne et de mobilité socio-professionnelle, ainsi que les représentations sociales des deux objets de mobilité. En général, nous avons constaté que les frontaliers portent des insatisfactions de leur navette transfrontalière entre la Lorraine et le Luxembourg, et des satisfactions sur leur emploi au Grand-Duché. Les pratiques et les représentations à propos de ces deux objets sont réciproques, d'une part, les satisfactions généralisées de l'emploi permettent de compenser les pénibilités subites de la navette, d'autre part, les insatisfactions de la navette ont de retour atténuer les satisfactions de l'emploi. Le manque de sociabilité au lieu de travail nous incite à questionner le rôle du lieu de résidence, ainsi que celui des mobilités résidentielles, joué dans les relations des pratiques mobilitaires.

Dans un contexte sociétal où les mobilités résidentielles sont de plus en plus indépendantes des mobilités socio-professionnelles, et la séparation de plus en plus

remarquée entre le volet de vie sociales et professionnelle, plusieurs travaux sur les mobilités résidentielles 'centrifuges' depuis le Luxembourg vers les pays voisins confirment que les raisons de ces mobilités sont en particulier liées aux éléments socio-familiaux (Carpentier et al., 2013; Carpentier et Gerber, 2010; Gerber et al., 2017; Gerber et Carpentier, 2013). Ainsi, ces constats sous-entendent-ils que le lieu de résidence l'appui sur lequel les frontaliers tissent leurs liens sociaux ? Quels aspects sont à l'origine des (in)satisfactions ressenties par les frontaliers vis-à-vis de la résidence en Lorraine limitrophe ? Les représentations sociales de la résidence permettent-elles de comprendre les comportements résidentiels des frontaliers ?

Nos analyses précédentes à propos de la recomposition métropolitaine de l'espace résidentiel (*cf. supra le Chapitre 7. Gentrification de l'espace résidentiel des frontaliers et le Chapitre 8. Espaces résidentiels « éloignés » et « Grands navetteurs » transfrontaliers*) confirment que les pratiques de mobilités spatiales se conforment aux caractéristiques socio-spatiales des frontaliers. Nous adaptons ici donc notre hypothèse H6 sur les correspondances entre les représentations sociales et les pratiques socio-spatiales des mobilités résidentielles ainsi : (H6c) les représentations sociales de la résidence permettent d'établir des pratiques de mobilités résidentielles selon les positions socio-spatiales des frontaliers (*par les catégories socio-spatiales, cf. supra Chapitre 7. Gentrification de l'espace résidentiel des frontaliers*). Autrement formulé, l'espace résidentiel revêt des caractéristiques sociales, les frontaliers qui résident dans une typologie d'espace socio-spatial entretien des rapports spécifiques à leur résidence, qui déterminent à la fois leurs représentations et pratiques de mobilités résidentielles.

Les analyses de ce chapitre se réalisent donc à partir des représentations sociales de la résidence, la procédure d'analyse n'est pas différente que les deux chapitres précédents. Ensuite, nous présenterons à partir des analyses thématiques quelques constats que nous relevons des mobilités résidentielles des frontaliers, dans l'optique de vérifier notre hypothèse.

a. Vécus résidentiels ambivalents

Comme les RSN et les RSE, les représentations sociales de la résidence (***RSR***) ont été recueillies de l'enquête auprès des participants par la méthode associative. Parmi les 69 entretiens réalisés, un total de 215 éléments de RSR a été repérés (*cf. supra Tableau 3. Morphologie linguistique des représentations sociales*).

I. Catégories des représentations sociales de la résidence

Les statistiques des occurrences des éléments de RSR, sans que l'on se rende compte du rang d'évocation dans un premier temps, montrent qu'une vingtaine de mots prononcés dont l'évocation est supérieure ou égale à 3. En réalité, 19 mots ont été évoqués par les enquêtés pour un total de 96 fois lors de la description de leur résidence actuelle (*cf. infra Tableau 18, pour voir l'ensemble des RSR relevé de l'association libre, cf. Annexe 23*).

Forme originelle de RSR	**Occurrences**	***Type grammatical***
agréable	12	adj.
calme	10	n.
confortable	8	adj.
pratique	7	adj.
petit	7	adj.
confort	6	n.
maison	5	n.
lumineux	5	adj.
grand	5	adj.

campagne	4	n.
famille	4	n.
spacieux	3	adj.
repos	3	n.
proximité	3	n.
propriétaire	3	n.
pas cher	3	composé
jardin	3	n.
bien être	3	n.
bien situé	3	composé

Tableau 18. Éléments de RSR les plus cités

Plusieurs catégories de représentations sont identifiées à partir de l'ensemble des éléments verbaux relatifs à la résidence des enquêtés.

- La première catégorie est établie à partir d'une relation affective explicite et de valence positive entre la résidence et l'individu. Il s'agit souvent d'une évaluation générale de la résidence, considérée notamment comme « *agréable-affectif (+)* ». En tant que mot le plus évoqué parmi les autres, ce type de représentation rejoint celle plus typique du concept de la résidence qui offre un abri et donne aux habitants un sentiment de sécurité, ce qui implique naturellement une pratique résidentielle satisfaisante.

- La deuxième catégorie regroupe des mots directement liés à la pratique quotidienne de la résidence, c'est-à-dire à son usage, généralisé ou spécifié. L'évaluation implicite est positive : la résidence est décrite à l'aide de termes tels que « *confortable (confort)* », « *calme* », « *lumineux* » et « *grand (spacieux)* ». Ces évocations semblent correspondre davantage à l'usage du logement qui implique une attitude favorable. La catégorie est nommée comme « *confortable-usage (+)* »

- La troisième catégorie rassemble les éléments de RSR qui s'appuient sur le type de logement habité par les frontaliers. Cette catégorie « *maison-fonction ()* » est consisté des « *maison* », « *appartement* », « *chalet* » etc.

- Outre les éléments de satisfaction relatifs au logement mentionnés ci-dessus, nous remarquons également l'évocation à plusieurs reprises de « *petit* », exprime notamment de manière indirecte l'insatisfaction ressentie vis-à-vis de l'usage de la résidence. La catégorie est qualifiée comme « *petit-usage (-)* ».

- La quatrième catégorie repose sur la relation entre la résidence et d'autres aspects de la vie quotidienne que les enquêtés jugent « *pratiques* ». Lors de l'entretien, les enquêtés ont souvent parlé de la vie active et de la mobilité quotidienne pour se rendre au travail, mais également de leurs déplacements pour faire des courses alimentaires et participer à des activités culturelles. Cela signifie que l'aspect « *pratique* » de la résidence est souvent associé à l'accessibilité aux infrastructures urbaines ou de transport pour faciliter la vie quotidienne. Il peut s'agir ici de la distance entre le domicile et le centre-ville ou entre la résidence et la gare ou l'entrée d'autoroute, ou encore de la relative proximité de la commune de résidence par rapport au lieu de travail au Luxembourg. Dans cette catégorie « *pratique-localisation (+)* », nous repérons l'expression « *bien situé* », qui manifeste une évaluation positive.

- La cinquième catégorie de RSR concerne la dimension économique de la résidence. L'accessibilité économique pour se loger dans la résidence actuelle est évoquée, et les frontaliers insistent sur les aspects « pas cher » ou « propriétaire » lorsqu'ils parlent du coût de la location ou de l'achat d'un logement. La catégorie ne se nomme « pas *cher-économique (+)* ».

- Une catégorie est identifiée qui implique l'aspect social lié à la résidence, que les sujets représentent par rapport à la relation qu'ils entretiennent à d'autres

personnes. Leur propos peut être considéré comme positif d'un point de vue affectif lorsqu'ils se réfèrent aux membres de leur « *famille* », ou lorsqu'ils expliquent que la résidence est un « choix » fait avec des membres de leur ménage. Cette catégorie « *famille-social ()* » est donc considérée comme moins dotée d'une valence évaluative manifeste.

- Dans les hapax des éléments de RSR, nous construisons encore deux catégories. L'une est « *pourri-affectif (-)* » qui est composée des éléments affectifs d'attitudes défavorable comme, « *perdue* », « *insupportable* ».

- L'autre catégorie construite des hapax est nommée comme « *éloignement-localisation (-)*» Contrairement à l'emplacement avantageux de la résidence, l'aspect évaluatif négatif de la localisation est complété par « *pas bien desservie* », « *isolé* » et « *localisation pas bonne* ».

Ainsi, neuf catégories ont été momentanément construites pour rassembler les représentations de la résidence les plus citées par les enquêtés (*cf. infra Tableau 19*).

Catégorie de RSR	Occurrences d'évocation	% Occurrences d'évocation	Nombre de sujets	% Nombre de sujets
confortable-usage (+)	76	35,3%	47	68,1%
agréable-affectif (+)	31	14,4%	24	34,8%
pratique-localisation (+)	25	11,6%	22	31,9%
famille-social ()	22	10,2%	15	21,7%
maison-fonction ()	13	6,0%	11	15,9%
pourri-affectif (-)	13	6,0%	10	14,5%
éloignement-localisation (-)	12	5,6%	12	17,4%
petit-usage (-)	12	5,6%	11	15,9%
pas cher-économique (+)	11	5,1%	10	14,5%
Total	215	100%		

Tableau 19. Occurrences des catégories de RSR et nombre de sujets

En général, nous observons un « équilibre » attitudinal à partir des éléments de RSR. Contrairement aux représentations sociales de la navette transfrontalière qui sont défavorable et des représentations sociales de l'emploi qui sont favorable, les frontaliers interrogés expriment une opinion ambivalente au sujet de leur résidence. 4 catégories de RSR sur 9 sont de valence positive, et sur l'ensemble des 215 citations, 143 dénotent une attitude positive, le reste est donc d'attitudes négatives.

À propos des satisfactions résidentielles, les aspects psychophysiologique (« *confortable* »), affectif (« *agréable* »), géo-mobilitaire (« *pratique* ») et économique (« *pas cher* ») constituent des facteurs de satisfaction vis-à-vis de la résidence. Et les insatisfactions résidentielles s'expriment dans l'aspect affectif '(« *pourrie* »), l'aspect de l'usage (« *petit* ») et l'aspect de localisation (« *éloignement* »).

Nous pouvons supposer que, au moins sur la base de l'opposition de la localisation résidentielle, la satisfaction procurée par la pratique résidentielle est liée à la satisfaction tirée de la pratique de la navette domicile-travail. Il peut donc exister une corrélation entre la satisfaction résidentielle et une satisfaction résultant de la navette, quelle que soit la valence d'évaluation. L'analyse de la structure et de l'organisation de la RSR selon l'approche structurale peut éclaircir les relations entre ces éléments de représentations.

II. Structure des représentations sociales de la résidence

L'analyse prototypique de la structure des RSR montre la distribution des éléments de RSR dans les différentes zones de la représentation de la résidence (*cf. infra Figure 39*). En premier lieu, le noyau central des RSR manifeste l'appréciation de la résidence établie à partir de l'affect positive et de l'usage positif du domicile. Du côté

de l'usage du logement, il semble que les moyens économiques de nos enquêtés leur permettent d'accéder à une résidence bien équipée, parce que c'est le logement « *grand* » et « *lumineux* » qui sont le plus souvent mises en avant. Du côté affectif, le noyau des enquêtés rejoint la représentation typique de la psychologie individuelle à l'égard de la résidence qui leur offre un sentiment de sécurité pour stabiliser la vie matérielle ainsi que la vie psychique.

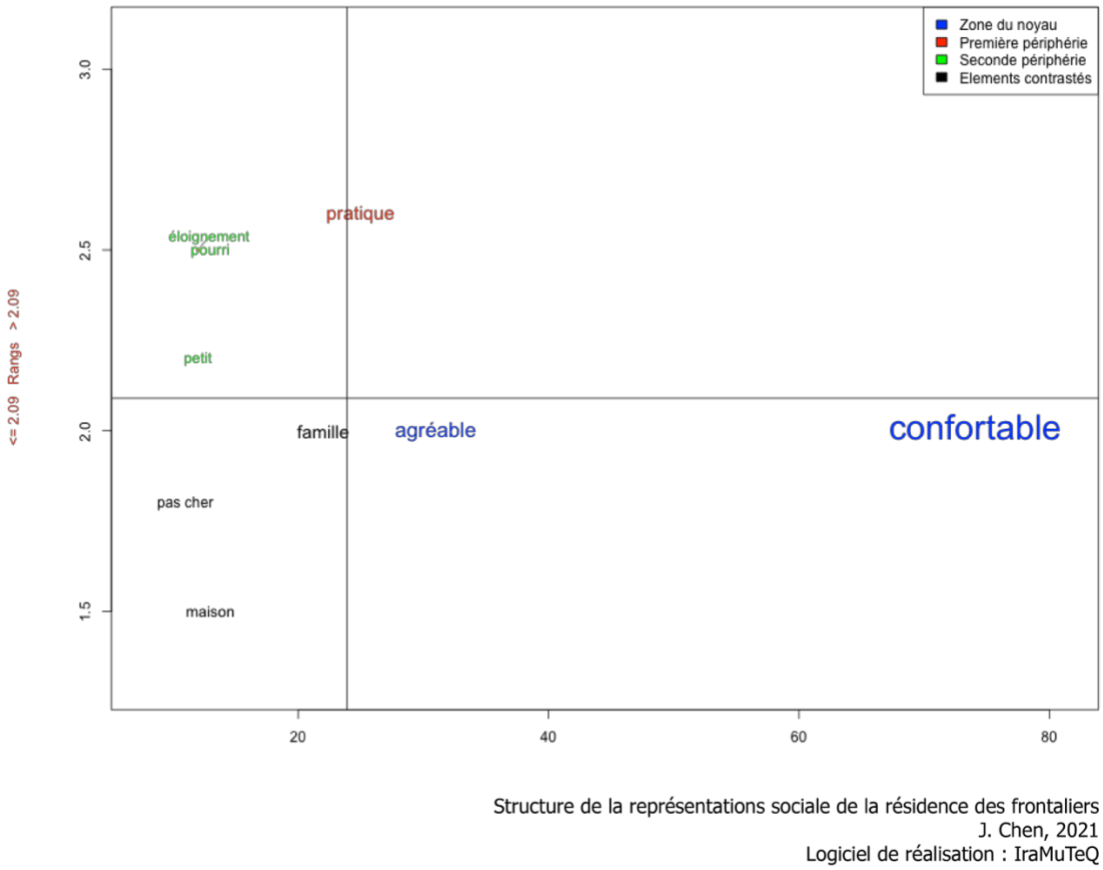


Figure 39. Structure de la représentation sociale de résidence

Si les éléments centraux d'une représentation sont par convention souvent généraux et manquent d'exactitude pour pouvoir s'adapter à différentes situations, la catégorie « *confortable* » ne semble pas répondre à ce principe. À l'exception de quelques évocations évaluatives générales se manifestant par les mots « *confort/confortable* », les sujets frontaliers partagent en effet une représentation de la

résidence étroitement liée à leur pratique qui est concrétisée par l'aspect physique du logement (« *grand* », « *lumineux* », « *jardin* », « *neuf* »), mais également l'aspect environnemental (« *calme/tranquillité* », « *verdure* », « *sécurité* »).

Stéphanie, journaliste frontalière de 38 ans qui travaille au Grand-Duché depuis 10 ans et habite dans une commune périurbaine de Metz, exprime sa satisfaction résidentielle en se référant à de multiples dimensions, parmi lesquelles l'aspect matériel du logement prédomine :

> *« Bah, c'est un logement qui est très spacieux. On a profité d'une opportunité et on ne voulait pas acheter forcément très grand, mais comme il y avait une opportunité de prix, voilà, on a une maison de 300 mètres carrés, voilà ! Donc on a beaucoup de place. On est bien situé, ça voilà on n'a pas de vis-à-vis, on a un jardin, mon mari qui est musicien et qui a une grande pièce pour mettre son piano et cetera. Donc on avait des critères un peu spécifiques. Voilà, on voulait des chambres de bonne taille. La chambre dans la maison qu'on a louée avant, la chambre de mon fils faisait 6 mètres carrés. Donc là voilà, il a une vraie chambre, voilà ! C'est une maison spacieuse et agréable. »* (Stéphanie, frontalière cadre qui habite à Metz).

Julien, jeune frontalier qui a commencé à travailler au Luxembourg il y a deux ans, est content de pouvoir louer un appartement à Thionville :

> *« […] quand je vous dis 'récente', c'est qu'en fait, au moment où j'ai emménagé dans ces locaux, les propriétaires venaient eux, de construire une maison. L 'appartement a été un petit peu rafraîchi pour justement accueillir des locataires. Pour que l'appartement soit en bon état, qu'il soit entretenu, ouais ! […] 'Adapté' ? Je dirais que j'ai suffisamment d'espace pour moi seul, mais je vais très bientôt vivre en couple. Il y a assez d'espace, c'est assez aménagé pour, pas pour accueillir la famille, mais pour vivre en couple. »* (Julien, frontalier jeune cadre).

Il est effectivement intéressant de repérer la catégorie « *pratique-localisation (+)* » dans la zone périphérique 1 de la structure représentationnelle de la résidence. En tant qu'élément périphérique le plus important, l'apparition de cette catégorie fortement liée à la mobilité quotidienne montre encore une fois la relation intime entre la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne. Alors que cette relation, d'après nos échantillons, n'est pas systématiquement lié la mobilité quotidienne transfrontalière pour se rendre au travail, mais également lié aux déplacements pour faciliter la vie quotidienne dans le pays de résidence. Par exemple, Élodie, frontalière et jeune mère depuis quelques années, habite dans une commune proche de Thionville. Elle trouve sa résidence « *bien placée* » :

> *« […] parce qu'on est au centre de Yutz ! Alors, Yutz est déjà une ville qui est très, très demandée, l'immobilier est très cher ici. C'est une ville qui est vivante avec beaucoup de commerce. C'est vrai que c'est très demandé. Donc, nous on est vraiment au centre, donc on a la place de Yutz qui est à cinq minutes à pied. Donc, avec notre banque, la poste, les boulangeries, on a un Petit Match pour faire des courses, on a des cafés, on a des restaurants, on a tout, tout, tout ! Donc là, il fait un peu froid, mais dès qu'il fait beau, on n'utilise plus la voiture dès qu'on a quelque chose à faire, on va à pied, on aime ça ! Pareil pour aller chez ma mère, on est là à pied, on est à vingt ou vingt-cinq minutes à pied. Et ça on aime bien. Dès qu'il fait beau, aller à pied là-bas chez ma sœur, c'est pareil. » (Élodie)*

La bonne localisation est donc évaluée par cette frontalière en fonction de la proximité des services et des commodités de vie dans la commune. Nous voyons que la bonne localisation est aussi définie par rapport à la proximité des membres de famille. Cela tient non seulement à ce que cette proximité permet de renforcer des liens familiaux, mais également de demander de l'aide pour s'occuper de l'enfant en cas d'urgence.

Kevin, jeune cadre travaillant dans le domaine financier, considère pour sa part que sa résidence est bien placée pour deux aspects de sa mobilité quotidienne : pour se rendre au travail au Luxembourg, et pour faciliter sa vie quotidienne à Thionville :

> *« Il y a un sens, je dirais 'pratique', la situation géographique, par rapport aux déplacements, notamment par rapport à la gare, au train, etc. 'Central', parce que ça nous permet d'avoir les choses pas avec le véhicule nécessairement. Je suis véhiculé, mais ne pas avoir besoin de prendre la voiture pour sortir, boire un verre, aller au restaurant, voir des gens, faire des courses même, ça, c'est pratique ! »* (Kevin)

Outre la représentation évaluative favorable à la localisation résidentielle, nous observons dans la périphérie 2 de la RSR une concentration des éléments à valence négative, dont la catégorie « *éloignement* » contraste avec la bonne localisation de la résidence. Il est pourtant intéressant de souligner que l'insatisfaction portant sur la localisation résidentielle est davantage liée à la navette domicile-travail (4 personnes sur 8 considèrent la localisation résidentielle comme non-satisfaisante en la reliant au travail, tandis que 3 frontaliers sur 12 parmi ceux qui sont satisfaits de la localisation résidentielle mentionnent spontanément la mobilité résidentielle pour se rendre au travail). Par exemple, *Christelle*, fonctionnaire européenne qui travaille au Luxembourg depuis 15 ans, n'est pas satisfaite de sa commune de résidence et manifeste un affect fort :

> *« Et quand je dis que ce n'est pas agréable, c'est comme par exemple, comme je disais, on n'a pas envie d'aller quelque part à pied, c'est dangereux de prendre le vélo ! On fait quoi en voiture, parce que c'est du béton, et des voitures, et des routes, et des ronds-points, et RIEN ! […] Des fois, j'échangerais la maison ici contre un logement plus près du travail, même si c'était juste une location ! C'est vrai ! Il y a des collègues qui ont fait des choix de ne pas acheter et de louer au Luxembourg. Je leur envie parfois ça ! » (Christelle)*

Karine, une technicienne frontalière qui travaille comme employée au Luxembourg depuis le début du nouveau millénaire, se plaint de se sentir « *abandonnée* » dans une commune rurale située entre Metz et Thionville :

> *« Après en parlant de ma commune, je dirais qu'elle n'est 'pas très bien desservie'. Euh... Hm.... Qu'est-ce que je peux dire d'autre ? Et après, je dirais que c'est 'un peu perdu', en fait, voilà ! […] 'Perdu' dans le sens où au niveau des... On est très nombreux comme frontaliers sur ma commune, je ne suis vraiment pas la seule, mais il y n'a rien qui est facile, qui est fait pour faciliter notre vie frontalière. Et on n'a pas l'impression comme si on habite à Thionville, ou plus vers la frontière luxembourgeoise, bah, on est perdus ! On n'a pas d'aide, on n'a pas de soutien, voilà ! C'est dans ce sens-là, en fait ! » (Karine)*

L'analyse de similitude sur l'organisation de la RSR (*cf. infra Figure 40*) confirme la centralité de l'aspect « *confortable* » et l'aspect affectif « *agréable* », tandis que ce dernier semble déconnecté des autres éléments de représentations. Nous notons également que la plus forte cooccurrence existe entre les catégories « *confortable* » et « *agréable* ». Ces deux éléments centraux semblent pouvoir se donner mutuellement de la signification de la résidence.

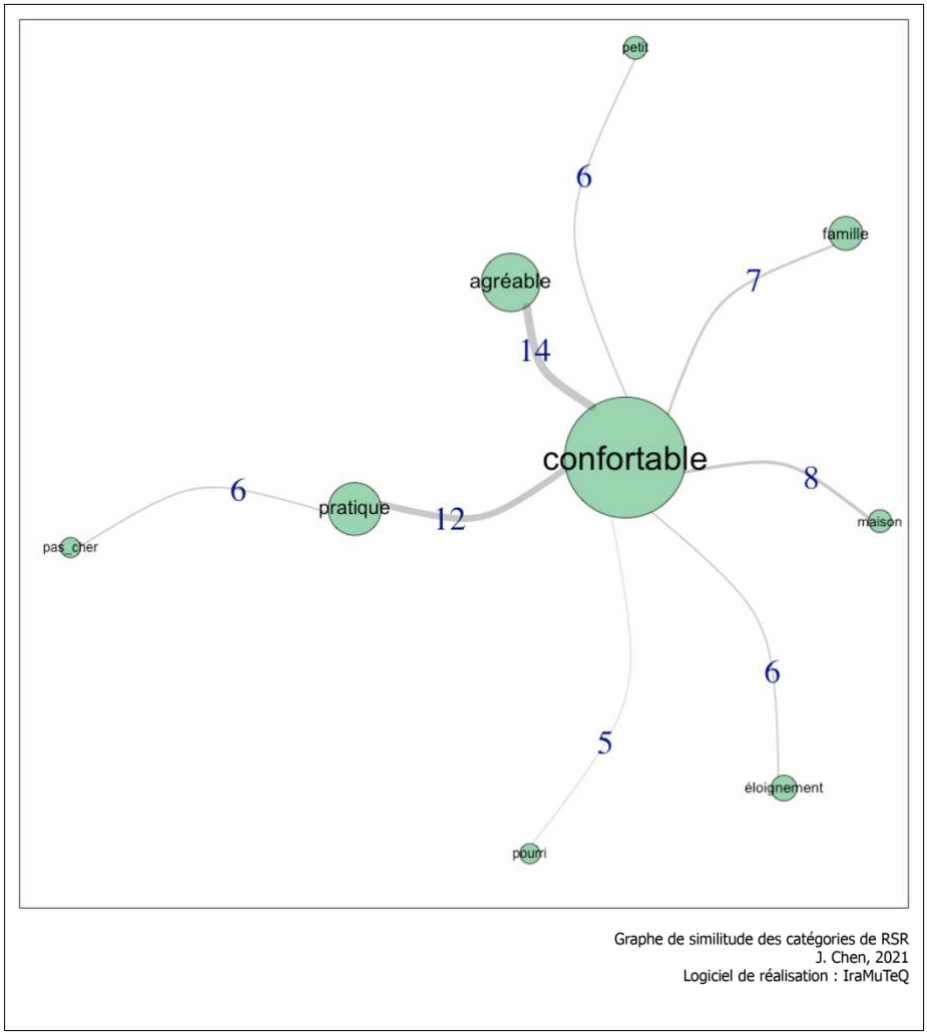


Figure 40. Organisation des catégories de RSR (arbre maximum)

Le seul lien qui existe au niveau de la deuxième hiérarchie de l'arbre de similitude se situe entre l'aspect économique « *pas cher* » et « *pratique* ». Si certains fragments de l'entretien susmentionnés sur la localisation résidentielle viennent témoigner d'une satisfaction relative à la bonne localisation intra-communale et d'une insatisfaction résultant d'un mauvais emplacement entre la Lorraine et le Luxembourg, ce lien entre les deux catégories « *pas cher* » et « *pratique* » ouvre une troisième dimension complémentaire : la satisfaction liée à une bonne localisation entre la Lorraine et le Luxembourg est manifestée par la mise en comparaison du prix payé pour se loger en France par rapport au Grand-Duché.

Mathilde, jeune cadre frontalière travaillant au Luxembourg depuis 3 ans, a habité au Luxembourg au tout début de sa carrière :

> *« En fait, aujourd'hui, pour 80 mètres carrés, je paye pareil que ma colocation à Luxembourg, pour une chambre dans une colocation. » (Matilde)*

III. Caractéristiques sociocognitives des RSR

Ensuite, en respectant ce que nous avons réalisé comme procès d'analyse sur les représentations de la navette et de l'emploi, nous mettons les éléments de RSR dans l'analyse factorielle afin de ressortir les typologies de représentations de la résidence. La mise à l'espace factoriel des éléments de RSR retient 4 axes qui expliquent 62,7 % des variances. Chaque variable retenue contribue en moyenne à 5,56 % à la construction des axes (*cf. infra Figure 41, pour voir le taux modifié de Benzérie, cf. Annexe 24*).

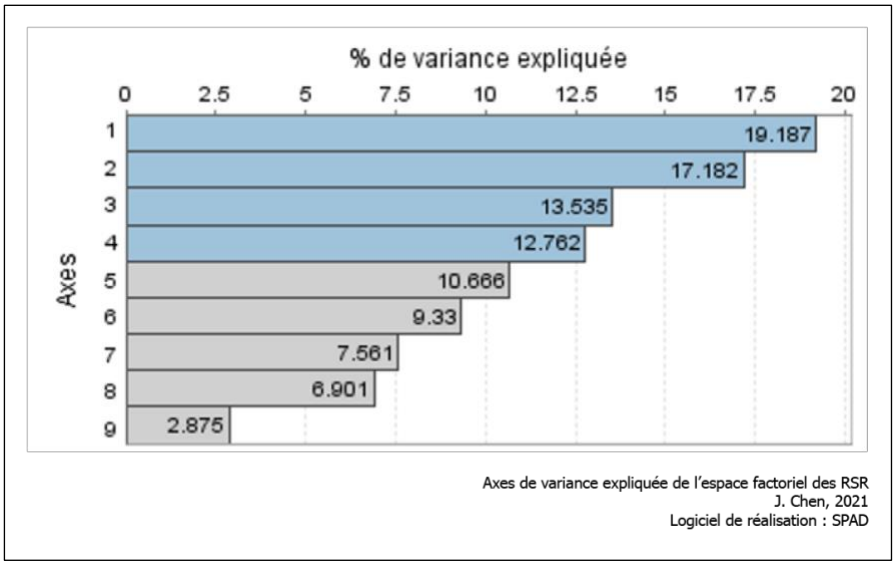


Figure 41. Axes de variance expliquée de l'espace factoriel construit à partir des RSR

Lorsque nous mettons les individus dans la CAH, les résultats nous présentent trois solutions de regroupement (*cf. infra Figure 42*). Nous voyons sur ce dendrogramme n'est pas assez performante avec les classifications d'une forme de cascade (sur celle en trois groupes). La courbe de l'indice de Calinski-Harabasz (*cf. infra Figure 43*) indique également que la classification en grand nombre sera de meilleure qualité, tandis que l'indice de Davies-Bouldin propose une classification optimale en sept groupes. Pourtant, le regroupement en 5 classes est finalement retenu selon la consolidation automatique du logiciel tout en prenant compte à la fois ces deux indices quantitative (*cf. infra Tableau 20*). Cette solution de classification retenue propose de diviser les cinq groupes RSR respectivement en l'effectif de 23, 20, 7, 7 et 12 individus.

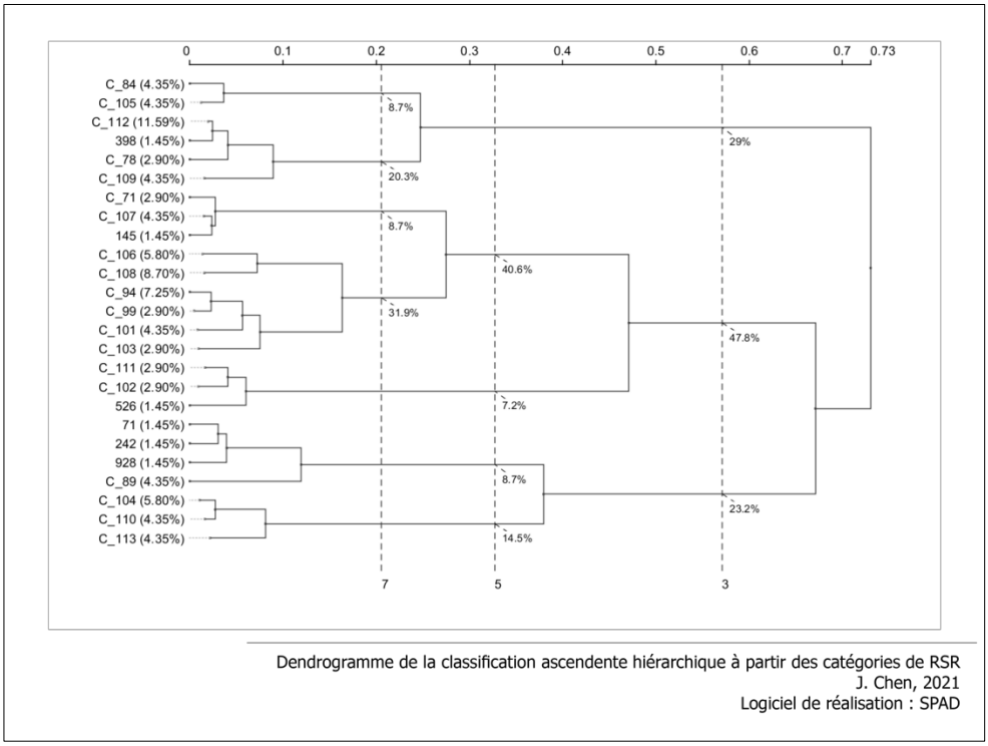
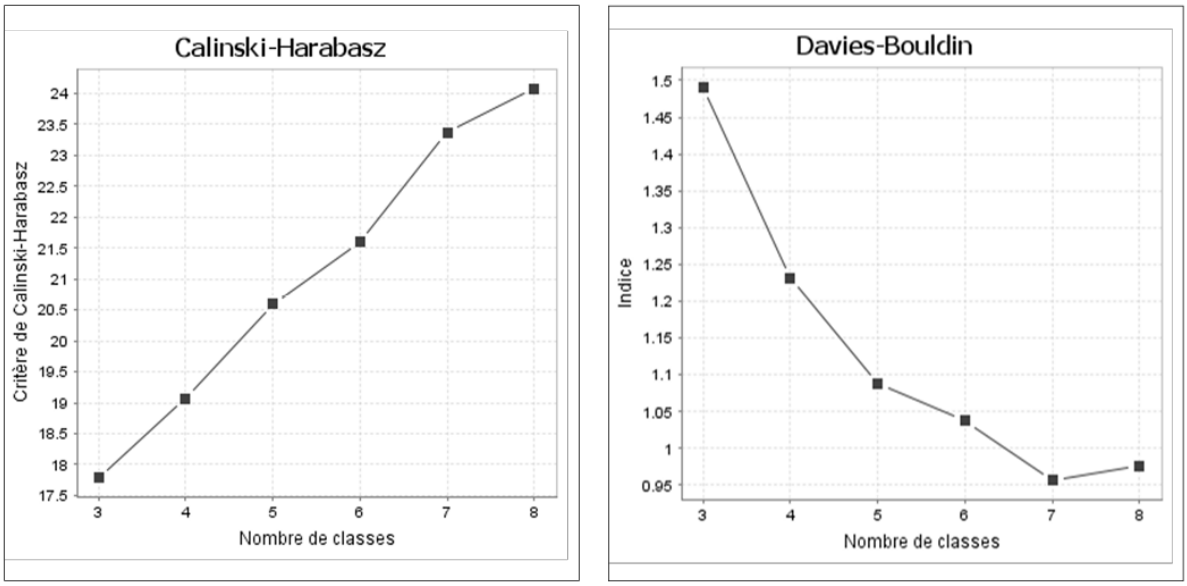


Figure 42. Dendrogramme de la CAH de la distance WARD à partir des RSR



Indice de Calinski-Harabasz et indice de Davies-Bouldin pour laclassfication ascendante hiérarchique des RSR
J. Chen, 2021
Logiciel de réalisation : SPAD

Figure 43. Indices quantitatifs de la CAH des catégories de RSR

Critères	3 classes	5 classes	7 classes
Variance intra-classes	2,524	1,592	1,173
Variance inter-classes	1,476	2,408	2,827
Taux de variance inter (η^2)	36,893	60,193	70,677
Critère de Calinski-Harabasz (pseudo F)	19,293	24,194	24,906
Indice de Davies-Bouldin	1,461	1,023	0,962

Tableau 20. Indices de qualité de CAH des RSR (après consolidation)

Enfin, la projection des cinq groupes provenant de la CAH sur l'espace factoriel permet de donner un panorama des groupes cognitifs de RSR afin de comprendre leurs caractéristiques représentationnelles (*cf. infra Figure 44*). D'un point de vue général, les 5 groupes CAH constitués à partir des RSR se répartissent de manière homogène dans chaque quadrant, sauf le groupe 2, qui se rapproche du centre du système des coordonnées. Le premier axe oppose deux types d'attitude sur la localisation de la résidence des enquêtés. D'un côté, les enquêtés des groupes 4 et 5 ont tendance à déprécier la localisation de leur résidence du point de vue de la navette domicile-travail

et de l'accès aux services de la vie courante, tandis qu'ils semblent plutôt apprécier l'aspect social (groupe 5). De l'autre côté, les groupes 1 et 2 sont davantage satisfaits de leur résidence, à la fois de la localisation du logement et de leur commune de résidence. Le confort offert par le logement et la dimension affective liée à la résidence sont la source de satisfaction. Le groupe 3 réunit un ensemble de frontaliers qui se montrent moins satisfaits de leur résidence et critiquent leur logement ou leur commune de résidence, mais évoquent une dimension économique favorable.

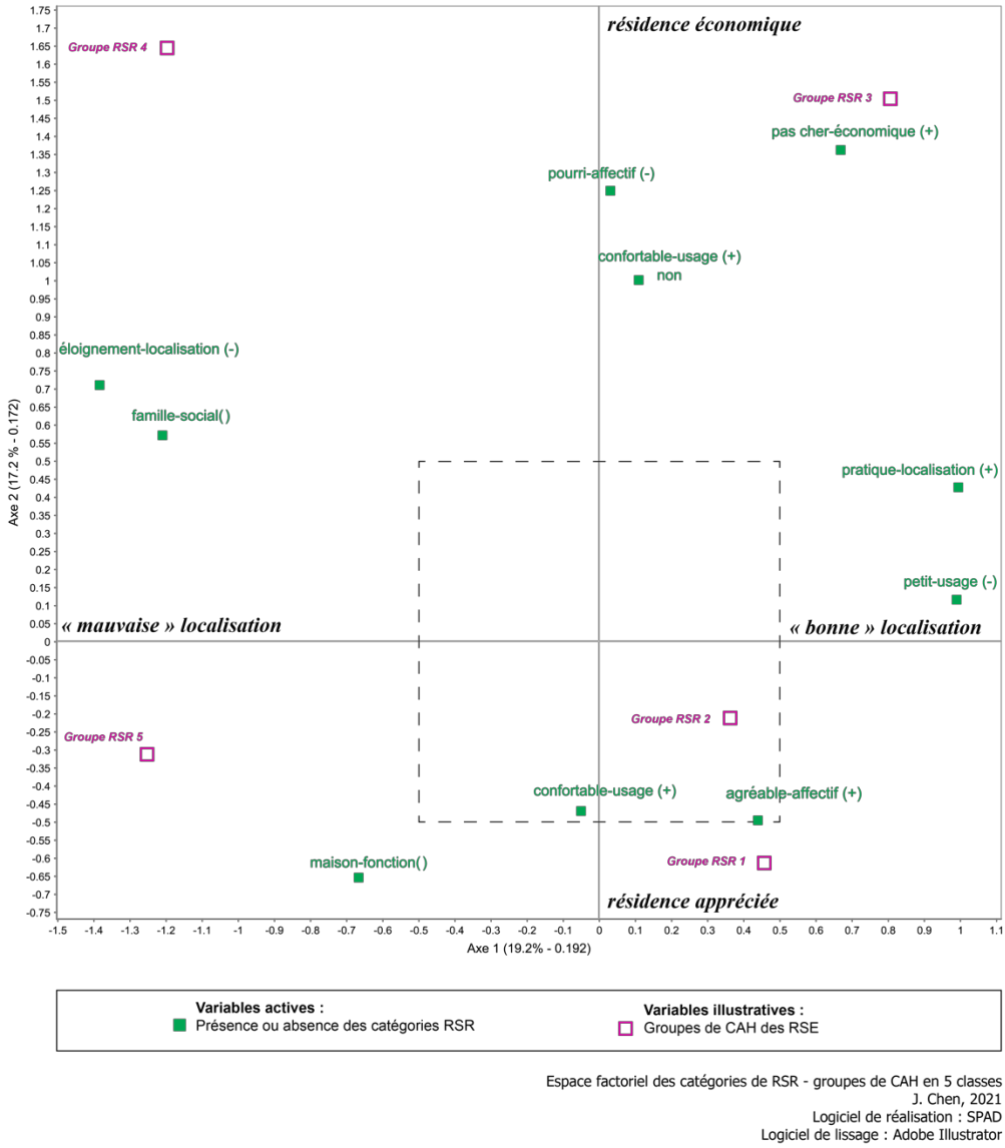
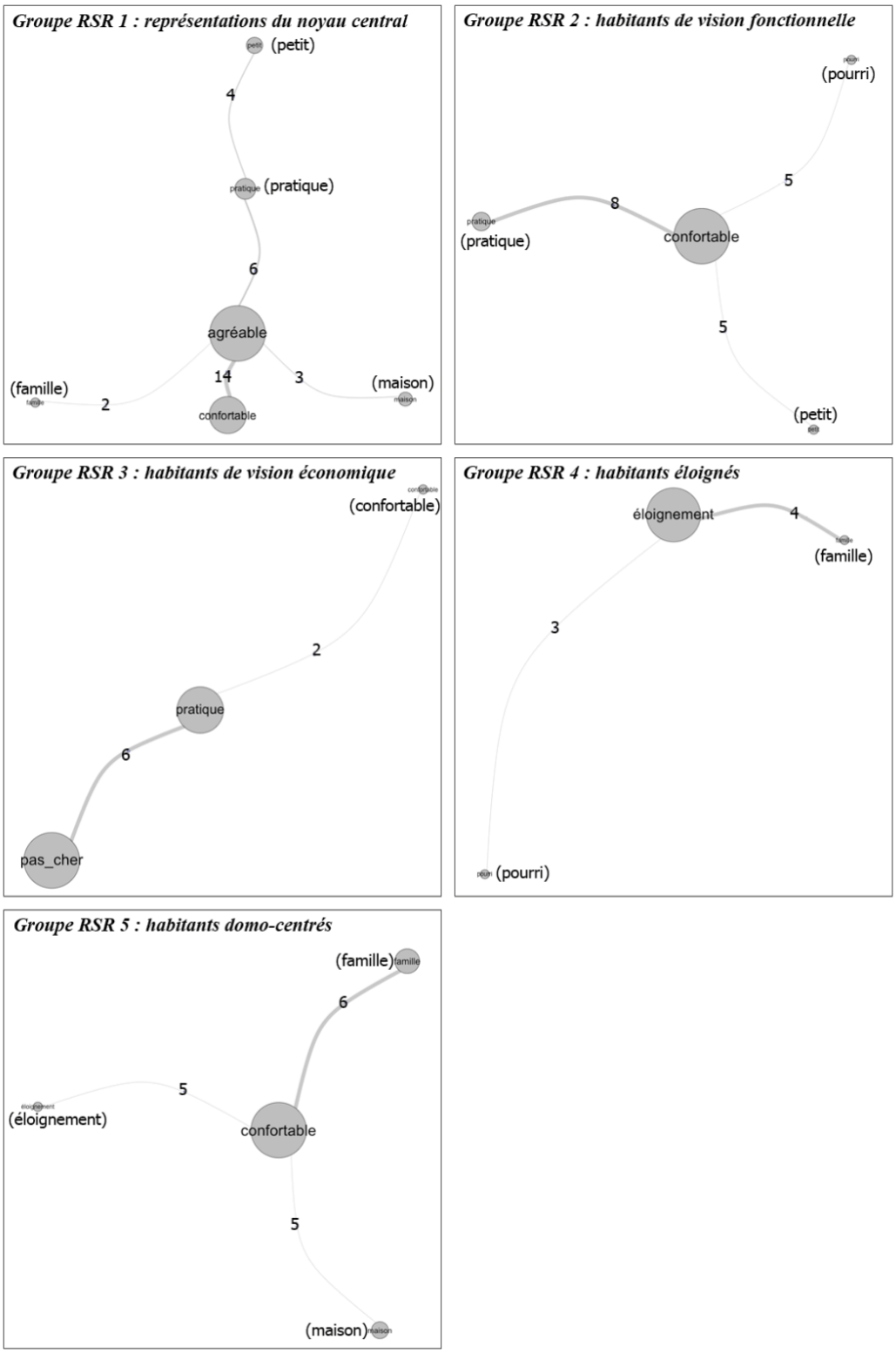


Figure 44. Espace factoriel des éléments et groupes sociocognitifs selon les RSR

Sur le même principe que l'analyse des RSN et des RSE telle que montrée plus haut (*cf. supra. Encadré 4*), la projection des groupes sur l'espace factoriel construit à partir des catégories RSR n'explique que la présence des représentations sociales associées à la résidence, et non l'effet du nombre. Le recours à des statistiques des occurrences des éléments de RSR dans chaque groupe s'avère nécessaire pour caractériser les groupes CAH (*cf. infra Figure 45*).



La structure de représentations sociales sur la résidence selon le groupe de CAH
J. Chen, 2021
Logiciel de réalisation : IraMuTeQ
Logiciel de lissage : Adobe InDesign

Figure 45. Organisation de RSR selon le groupe de CAH

Nous pouvons donc catégoriser les 5 groupes de RSR ainsi :

1. Le groupe RSR 1 (23 individus) est caractérisé par la saillance d'une satisfaction générale vis-à-vis de la résidence. L'importance des RSR est accordées sur deux éléments de représentations, à l'instar « *agréable* » et « *confortable* ». Ces deux éléments constituent effectivement le noyau central des RSR (*cf. supra Figure 39*). Les habitants frontaliers dans ce groupe peuvent être nommés comme des « ***habitants de représentations du noyau central*** ».

2. Les individus du groupe RSR 2 (20 frontaliers) évoquent plus fréquemment l'aspect praxéologique de la résidence, en particulier la catégorie « *confortable* » qui est à la place centrale de leurs représentations. Ils sont donc des « ***habitants à vision fonctionnelle*** ».

3. Quant au groupe RSR 3 (7 personnes), il rassemble des frontaliers qui mettent également l'accent sur la dimension fonctionnelle de leur résidence. Cependant, pour ces individus interrogés, c'est l'aspect économique « *pas cher* » qui est au centre de leur RSR. Cet aspect est en plus le plus souvent liés à l'accessibilité aux services et aux réseaux de transport (une résidence « *pratique* »). Ils sont donc des « ***habitants à vision économique*** ».

4. Le groupe RSR 4 (7 individus) réunit les frontaliers les moins satisfaits de leur statut résidentiel. Ils représentent leur résidence généralement de manière négative, en déplorant notamment leur éloignement par rapport à leur lieu de travail. Ce sont des « ***habitants éloignés*** ». Nous remarquons ici que l'insatisfaction est liée à la dimension affective, puisque la résidence est désignée comme « *pourrie* ».

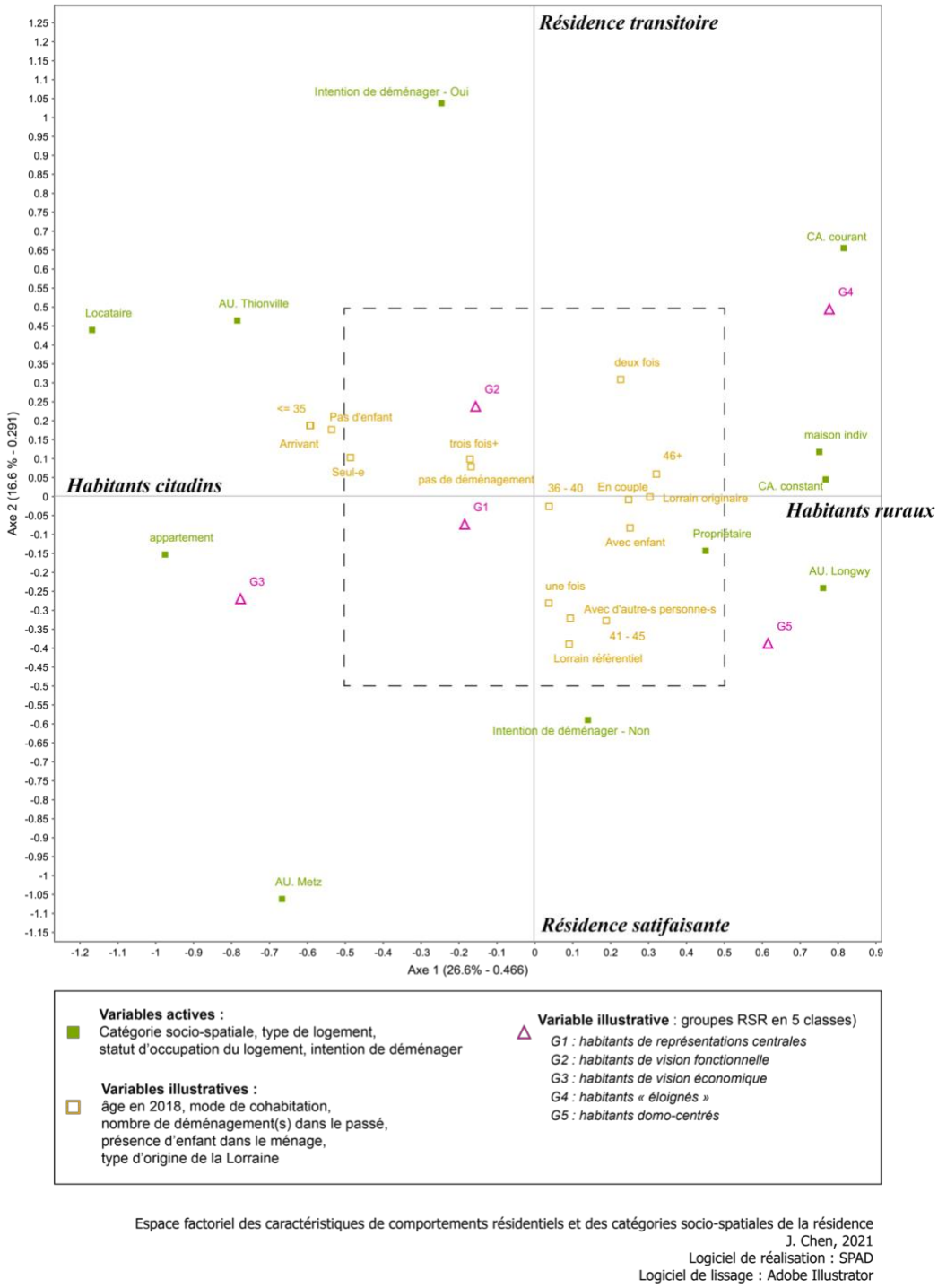
5. Les frontaliers du groupe RSR 5 (12 personnes) s'appuient quant à eux essentiellement sur la dimension pragmatique de la résidence (« *confortable* »).

En même temps, ils qualifient le confort de leur résidence notamment en l'associant à leur famille. Nous pouvons les qualifier comme des « ***habitants domo-centréss*** ».

Malgré la CAH n'est pas suffisamment performante pour diviser les groupes cognitifs, alors que notre analyse factorielle et analyse de similitude semble bien caractériser les différentes manières de représentations des frontaliers dans chaque groupe. Dans la prochaine section du chapitre, nous allons mettre ces groupes sociocognitifs de RSR dans l'espace factoriel qui est construit des variables de pratiques socio-spatiales de la résidentialité, et ce dans l'objectif de vérifier nos principales hypothèses des correspondances cognito-pragmatique et socio-spatiale.

b. À la ville ou à la campagne ?

Comme ce que nous avons supposé, notre principale hypothèse dans ce chapitre est élaborée à partir de l'existence des correspondances entre les représentations et les pratiques socio-spatiales de la résidence des frontaliers. Ces correspondances constituent la relation que nous allons chercher dans notre hypothèse H6c sur des correspondances entre les représentations sociales de la résidence, les comportements résidentiels et la localisation de catégories socio-spatiales. En vue de confirmer cette hypothèse, nous construisons un espace factoriel dans l'ACM à partir d'une série de variables socio-résidentielles (catégorie socio-spatiale, statut d'occupation du logement, type de logement et intention de déménagement). Cet espace factoriel explique un total de 43,2 % des variances de ces quatre variables actives (*cf. infra Figure 46*).



Espace factoriel des caractéristiques de comportements résidentiels et des catégories socio-spatiales de la résidence
J. Chen, 2021
Logiciel de réalisation : SPAD
Logiciel de lissage : Adobe Illustrator

Figure 46. Espace factoriel des catégories socio-spatiales et des comportements résidentiels

Dans un premier temps, nous opposons sur le premier axe de l'espace factoriel les habitants frontaliers citadins et les habitants ruraux. Cette opposition est déployée sur la base des habitants du côté négatif du premier axe qui résident dans un appartement dans l'agglomération de Thionville et de Metz, majoritairement des locataires. Sur le

côté positif du premier axe, nous avons tendance de repérer des habitants dans les *Communes d'accueil constant/courant* dont les principaux composants sont des communes rurales, mais également avec les habitants de Longwy dont le contexte socio-historique repose sur une culture de classes populaires. Ensuite, sur le deuxième axe opposent plutôt les deux valences de l'intention de mobilité résidentielle des habitants frontaliers : du côté positif du deuxième axe, nous trouves des individus qui disposent d'une intention à déménager, tandis que les individus du côté négatif de l'axe 2 ont moins d'intentions à déménager.

Les modalités de cinq variables illustratives sont ensuite positionnées sur le plan factoriel, telles que les des classes des RSR, des caractéristiques sociodémographiques (notamment l'âge de l'individu en 2018 et l'origine des individus en Lorraine)[41], des caractéristiques socio-familiales (présence d'enfant(s) et mode de cohabitation), enfin l'historique de mobilités résidentielles réalisées par l'individu (le nombre de déménagement dans le passé dès le travail au Luxembourg).

L'ensemble de ces modalités actives et illustratives permet de distinguer en particulier trois groupes sociocognitifs des RSR : le groupe RSR 3 qui comprend des *habitants à vision économique*, le groupe 4 des *habitants éloignés* de leur lieu de travail et le groupe RSR 5 composés des habitants *domo-centrés* (*pour les caractéristiques sociocognitives des groupes RSR, cf. supra Figure 45*). Cependant, le groupe RSR 1 et 2 se situent à la zone centrale du plan factoriel, il est difficile de distinguer ces deux groupes par nos variables actives.

[41] Les variables sociodémographiques comme le dernier diplôme obtenu et la PCS sont également projetées sur le plan factoriel. Comme ces modalités se situent au milieu du plan et ne permettent pas de distinguer les groupes RSR, elles sont évacuées de la figure afin d'avoir une meilleure lisibilité.

I. Les citadins qui calculent

Par rapport au groupe RSR 3, les *habitants à vision économique* se regroupent plutôt dans l'agglomération urbaine de Thionville et de Metz, les deux centres urbains davantage gentrifiés par la population frontalière (*cf. supra page 194*). En outre, c'est surtout la modalité de l'appartement et le statut de locataire qui caractérisent mieux ce groupe d'habitants. Quatre modalités illustratives se rapprochent de ce groupe *d'habitants frontaliers à vision économique* : les personnes moins de 35 ans qui n'ont probablement pas d'enfant dans le ménage et qui ont surtout une vie célibataire. Ces habitants sont davantage des nouveaux arrivants en Lorraine, c'est-à-dire ceux qui ne sont pas né(e)s, ni scolarisé(e)s en Lorraine. D'ailleurs, les habitants du groupe RSR 3 se positionne sur le quadrant négatif du deuxième axe factoriel, cela signifie qu'ils ont moins d'intention de déménager dans un futur proche, et sont plutôt satisfaits de leur situation résidentielle à l'heure actuelle.

Le cas d'Aris constitue un exemple typique des habitants à vision économique du groupe RSR 3 qui ont tendance à décrire leur logement n'est « *pas cher* ». Aris a 28 ans, il travaille au Luxembourg comme technicien informatique depuis trois ans. Il est né en Grèce, mais il fait ses études universitaires en Lorraine jusqu'à l'obtention de son doctorat. Pendant toute sa vie étudiante en France et sa vie active au Luxembourg, il a eu quatre déménagements qui sont toujours réalisés au centre-ville de Metz où il y a son réseau d'amis et de camaraderie. Sa dernière mobilité résidentielle est récente et il s'agit de son premier déménagement après son entrée sur la vie active transfrontalière, l'objectif de cette mobilité résidentielle est donc d'être plus près de la gare de Metz pour faciliter sa navette quotidienne :

> *« Oui, [j'ai déménagé] entre des quartiers. Cela est mon quatrième appartement, l'appartement que j'occupe actuellement, c'est la quatrième location. […] C'est un appartement que je loue. C'est 'proche à la gare'. Je l'ai choisi, en fait ! J'ai fait le dernier déménagement pour être proche de la*

gare de Metz. En termes d'aménagement intérieur [de l'appartement], il est bon, ça me convient. […] Il ne coûte pas trop ! Ben, je suis très satisfait hein, en fait ! » (Aris, groupe RSR 3 des habitants à vision économique).

Maxime a 29 ans, il est jeune frontalier employé administratif et nouvel arrivant en Lorraine - il n'avait aucun rapport avec le Luxembourg jusqu'à une mutation professionnelle qui l'y ramène il y a deux ans. Depuis lors, il habite toujours tout seul dans un appartement au centre-ville de Metz, mais il va bientôt déménager dans l'appartement qu'il achète. La mobilité résidentielle qui viendra est dont avec pour l'objectif d'accéder à la propriété. Mais à l'heure actuelle, il est satisfait de son appartement :

« [Mon appartement actuel est] 'accessible', euh... 'pas cher' et 'provisoire'. […] En fait, là, je suis en train d'acheter un appartement. […] [Je dis 'accessible', parce que] j'ai deux arrêts de bus devant chez moi. Et en gros, j'ai un bus toutes les dix minutes en semaine qui passe vers chez moi. Donc oui, c'est très accessible ! » (Maxime appartient au groupe RSR 3 des habitants à vision économique).

Lorsque Maxime évoque l'aspect économique « *pas cher* » de son logement actuel et son logement du futur, il en parle surtout en faisant la comparaison entre le prix immobilier au Luxembourg et en Lorraine :

« Hm... J'ai regardé les prix avant [que j'achète] hein ! J'ai regardé prix. Et en fait, le meilleur rapport qualité-prix, c'est Metz. Donc non, ça ne sert à rien d'aller à Thionville, parce que Thionville est horriblement chère et la taxe d'habitation, je ne vous raconte même pas ! Euh, pareil à Hettange-Grande, plus on se rapproche, plus c'est cher, ce qui est normal ! Puisqu'il y a la frontière, et plus on est proche de la frontière, plus il est cher, c'est logique ! Donc voilà, comme je vous dis, ce n'est pas supportable ! J'ai dit

que c'est pire en termes de trajet. 50 minutes (sa durée de navette actuelle), une heure, c'est correct ! » (Maxime).

Le prix immobilier du Luxembourg constitue souvent une référence à laquelle les travailleurs frontaliers à vision économique se font pour l'accession à la propriété. Florence l'exprime ainsi :

« Pour moi, [la résidence] c'est… Euh 'confortable', 'bien située' et 'abordable' ! Donc là, je parle du prix si je compare à Luxembourg, en fait ! [Je dis 'bien situé',] c'est parce que j'ai la chance d'être dans un environnement de nature, en fait. » (Florence[42], frontalière employée et mère célibataire qui vit avec son enfant dans une commune périurbaine thionvilloise.)

Nous découvrons par ailleurs que la présence d'enfant(s) dans le ménage constitue également un facteur important pour expliquer la mobilité résidentielle des frontaliers dans le groupe RSR 3 qui s'éloignent du Luxembourg en termes du lieu de résidence. Même si l'évocation du lien familial est une des caractéristiques spécifiques du groupe RSR 5 des *habitants domo-centrés*, alors les habitants à vision économique abordent le lien familial avec leur(s) enfant(s) surtout à propos de l'accès à la scolarité. Une telle manière d'évocation du lien familial rentre bien dans la vision fonctionnelle qui correspond ainsi à la vision économique, parce que cette dernière est considérée comme un aspect spécifique des représentations fonctionnelles.

Par exemple, Sonia est membre du groupe RSR 3. Elle a 43 ans, et elle travaille comme frontalière cadre supérieure au Luxembourg. En même temps, elle est mère

[42] L'entretien avec la personne est interrompu avec la rentrée de son enfant, la trajectoire résidentielle ne peut pas être reconstruite avec les informations limitées.

célibataire qui vit avec sa fille de six ans dans un appartement au centre-ville de Thionville. Pour elle, son appartement :

> *« C'est 'pratique', parce qu'effectivement, je n'ai pas besoin de prendre ma voiture pour aller à la gare et puis je suis proche du centre-ville. Donc, je peux faire beaucoup de choses à pied. Et je vais dire 'peu cher', parce que mon appartement, il est au 4ème étage sans ascenseur, il n'est donc pas cher, haha ! […]'Je ne vois pas assez' ! J'y suis surtout le week-end. C'est vrai que le soir, j'y rentre, mais je n'ai pas assez de temps d'en profiter ! […]. Et ben ma fille, elle a fait la première partie de sa scolarité, les trois premières années de maternelle à Basse-Rentgen[43]. Et on est retourné à Thionville après, quand elle avait six ans [pour son école]. »* (Sonia).

Nous rencontrons dans ce groupe RSR 3 Cédric, frontalier cadre supérieur et père célibataire dans un appartement au centre-ville de Thionville. Il est satisfait de son appartement dont il est propriétaire, non seulement parce que le prix immobilier est relativement en baisse comparé celui à Paris (sa région d'origine) et au Luxembourg (son lieu de travail), mais également parce que la situation de la résidence permet de faciliter le trajet de ses enfants pour aller à l'école. En fait, Cédric a habité à Rodemack, une commune rurale plus à la proximité de la frontière que Thionville. Cédric a déménagé à Thionville à l'issue de son divorce, mais il a choisi Thionville, parce que le collège de son fils s'y trouve :

> *« C'est un très bel appartement, il y a des grandes chambres pour les enfants. Chacun, chaque enfant a sa chambre. J'ai un garage, donc, là aussi en ville, c'est un vrai luxe. Enfin, en tout cas, quand je l'ai acheté, j'étais vraiment*

[43] Une commune rurale près de la frontalière franco-luxembourgeoise, Sonia a déménagé à Thionville pour la scolarité de sa fille.

très, très content ! Si je devais acheter quelque chose d'équivalent à Paris, je crois que j'aurai un studio hein ! […] Donc, le fait de pouvoir avoir un appartement à Thionville qu'il soit grand, et donc qu'il soit agréable à vivre, ça, c'est très important aussi hein, clairement ! Donc, ça c'est quelque chose que je n'aurais pas pu avoir à Luxembourg, parce qu'en étant le seul revenu du foyer […] [L'appartement est pratique], c'est le fait d'être à Thionville. Donc, dans une ville qui est quand même relativement bien équipée ! C'est-à-dire que, voilà, on trouve tout à Thionville, si on veut ! Ça, c'est plutôt ! Et je parle notamment des enfants, le collège mais aussi des commerces etc. ! […] Et j'avais mon grand garçon qui rentrait au collège, et en habitant à Rodemack, il devait aller au collège à Thionville. Il devait se lever le matin, à 6 h du matin, il n'était jamais de retour à la maison le soir avant 18 h à cause des bus ou des transports en commun […]. Je me suis dit, bon, on s'installe à Thionville et comme ça, en plus, ça permettra aux enfants de se rapprocher de leur collège. Donc, c'était vraiment, là encore, une décision pour les enfants, pour leur permettre d'être proches de leur école. » (Cédric).

Pour résumer cette sous-section : nous constatons, selon les comportements résidentiels et la pratique de mobilité résidentielle de ces « frontaliers citadins » à vision économique, que l'accessibilité aux réseaux de transports en commun pèse dans leur choix de localisation résidentielle. Une telle vision fonctionnelle de leur résidentialité s'élargie avec la présence de leur(s) enfant(s) – l'accessibilité implique non seulement des transports et des commodités, mais également l'opportunité de scolarité. En termes de leurs caractéristiques de mobilité résidentielle, la plupart des *habitants à vision économique* dans ce groupe RSR 3 semblent se projeter vers une immobilité résidentielle

(dans le sens de stabilité) : soit ils viennent de réaliser un déménagement, soit ils sont en train d'accéder à la propriété. En plus, la dimension économique est évoquée toujours dans un contexte comparatif avec du prix immobilier au Luxembourg – au moins le gradient de prix immobilier en fonction de la distance vers le Luxembourg, comme décrit Maxime : « *plus on est proche de la frontière, plus il est cher* ».

Par ailleurs, l'ancien lieu de résidence de Cédric se trouve à Rodemack, la commune rurale qui fait partie de la catégorie spatio-temporelle CommEc que nous avons repéré durant l'essor métropolitain (1999-2013) (*cf. supra page 218*). Bien que la raison principale de la mobilité résidentielle de Cédric renvoie au facteur socio-familial, nous pouvons déduire que le manque d'accessibilité aux services des habitants constitue l'une des sources de la baisse d'attractivité résidentielle de ces espaces éloignées.

II. Les éloignés qui se coincent

Le groupe RSR 4 des *habitants éloignés* et groupe 5 des *habitants domo-centrés* s'opposent au groupe 3 des *habitants à vision économique* (*cf. supra Figure 45 pour les caractéristiques sociocognitives des groupes RSR*) et se trouvent sur le côté positif du premier axe factoriel (*cf. supra Figure 49*). Dans ce côté de l'axe 1, notre attention tient tout d'abord sur les modalités actives des catégories socio-spatiales. Comme nous avons présenté lors de la nomination du premier axe, les deux quadrants positifs de cet axe sont construits par les communes rurales avec l'agglomération urbaine longovicienne. Tous ces habitants du groupe RSR 4 des *habitants éloignés* et groupe 5 des *habitants domo-centrés* se logent plutôt dans une maison individuelle dont ils sont propriétaires.

Deux attributs permettent de distinguer les habitants du groupe RSR 4 des *habitants éloignés* et groupe 5 des *habitants domo-centrés* : 1) les *habitants éloignés* du

groupe 4 sont plus « ruraux » que les *habitants domo-centrés* du groupe 5, parce que les *habitants éloignés* du groupe RSR 4 sont plus proche de la *Commune d'accueil courant.* Cette catégorie de communes sont généralement les plus éloignées parmi d'autres de la frontière franco-luxembourgeoise (*cf. supra Figure 8*). 2) Au point de vue de la position des habitants du groupe RSR 4 des *habitants éloignés* sur le deuxième axe factoriel, ces individus sont moins satisfaits de leur résidence actuelle que ceux du groupe 5 des *habitants domo-centrés* – ces derniers ont moins d'intention de changer de résidence.

En plus, bien que la plupart des modalités illustratives du côté positif du premier axe soient à la zone « neutre » du plan factoriel – ce qui implique peu de pouvoir explicatif de ces modalités, leur position relative permet de mieux comprendre les caractéristiques tendancielles du groupe RSR 4 et 5. Par exemple, les *habitants éloignés* du groupe 4 sont légèrement plus âgés que les habitants du groupe 5 (la modalité de 46 ans plus *vs*. 41-45 ans, *cf. Annexe 25 pour plus informations sociodémographiques selon les groupes de RSR*). Les frontaliers du groupe 4 des *habitants éloignés* sont plus des lorrains originaire (les personnes qui sont nées en Lorraine), tandis que le groupe 5 *domo-centré* rassemble plus des lorrains référentiels (les personnes qui ne sont pas nées en Lorraine mais qui y sont scolarisées). En termes de la trajectoire résidentielle, les habitants du groupe 4 ont effectué deux déménagements dans le passé, alors que les habitants du groupe 5 sont plus sédentaires (une seule mobilité résidentielle).

Si nous concentrons sur les *habitants éloignés* appartenant au groupe RSR 4, c'est à la fois la localisation résidentielle et l'intention à déménager qui caractérisent ces frontaliers. Nous avons constaté, dans le dernier chapitre sur les représentations sociales de l'emploi, que Christelle décrit son emploi comme « *éloigné* » afin d'exprimer les difficultés de nouer les liens sociaux. Cette fois-ci, elle attribue de l'affect fort pour manifester son insatisfaction de sa résidence. Si pour Christelle, le mot « *éloignement* » qu'elle utilise pour décrire son emploi est en termes de la distance socio-temporelle entre la résidence et le lieu de travail, ses représentations de l'éloignement résidentiel est

plutôt en raison de l'accessibilité aux transports et aux commodités, en particulier de la dépendance de l'utilisation de voiture :

> *« Alors, [ma résidence est]'pourrie' ! Ah, oui, c'est pourri, je crois que ça vaut presque tout dire ! 'Moche' ! Il faut que je trouve d'autre choses, peut-être, quelque chose comme 'pas agréable à vivre' ! […] Alors, 'pourri', c'est tout ! C'est la maison, la ville, la région ! Il ne fait pas beau, effectivement ! Et Terville et Thionville[44], je trouve que c'est moche, ce n'est pas beau, il n'y en a rien ! Alors que j'ai vécu à Strasbourg, j'ai vécu en Alsace. Avant, j'étais à Paris hein ! Bref, haha ! […] Et quand je dis que ce n'est pas agréable, c'est comme par exemple, comme je disais, on n'a pas envie d'aller quelque part à pied, c'est dangereux de prendre le vélo. On fait quoi en voiture, parce que c'est du béton, et des voitures, et des routes, et des ronds-points et rien ! » (Christelle est frontalière qui habite à Terville du groupe RSR 4 des habitants éloignés).*

Christelle a emménagé à Terville il y a dix ans. Avant cette mobilité résidentielle, elle a habité dans un appartement à Thionville. C'était son mari qui a choisi la localisation de leur résidence actuelle. Lorsque nous abordons la question de l'intention de déménagement, Christelle exprime plutôt des difficultés de l'envisager en raison de la scolarité de leurs enfants :

> *« On a acheté une maison [à Terville], on a eu ... J'attendais mon deuxième enfant, déjà à ce moment-là, mon mari, il voulait acheter ! Moi, je suis... Ça m'était égal, haha ! Lui, il disait que c'était mieux d'acheter et puis il en avait marre de vivre dans un appartement avec des voisins qui nous embêtaient, et que les gamins aussi, ils pouvaient faire du bruit, et quoi il voulait avoir*

[44] Terville est une commune périurbaine affiliée à Thionville. Christelle habite actuellement à Terville.

un jardin, voilà ! […] On est trop contraint de bouger ! On n'envisage pas pour l'instant, je veux dire ! Pour l'instant, tant que les enfants sont là. Quand ils sont partis, oui, on prendra notre courage à deux mains, on va balancer la moitié des choses, et on va peut-être déménager ! » (Christelle).

Pour Karine, frontalière employée administrative qui habite à Mondelange, une commune rurale d'accueil constant au milieu de Thionville et Metz, l'éloignement de sa résidence est lié à l'accessibilité aux transports en commun pour les mobilités quotidiennes, mais également la manque d'investissement public à son lieu de résidence :

« Donc, ben, je dirai que [ma résidence,] c'est 'ma maison'. Après en parlant de ma commune, je dirais qu'elle n'est 'pas très bien desservi'. […] Et après, je dirais que c'est 'un peu perdu' en fait, voilà ! [… C'est] Perdu dans le sens où […] On est très nombreux comme frontaliers sur ma commune, je ne suis vraiment pas la seule, mais il y n'a rien qui est facile, qui est fait pour faciliter notre vie frontalière. Et on n'a pas l'impression comme si on habite à Thionville, ou plus vers la frontière luxembourgeoise, bah, on est perdu ! On n'a pas d'aide, on n'a pas de soutien, voilà ! C'est dans ce sens-là, en fait. […] le logement lui-même, il nous satisfait ! […] Le logement, ce n'est pas notre problème, en fait ! C'est la commune qui n'offre pas de demande […] Qui n'est pas très accessible, en fait, sur l'épanouissement des familles : on n'a pas de conservatoire, on n'a pas de club de sport, voilà ! » (Karine, groupe RSR 4 des habitants éloignés).

Avant d'emménager à sa commune de résidence actuelle, Karine a résidé dans une autre commune rurale qui n'est pas loin de sa résidence actuelle, mais encore loin du sillon lorrain. La raison principale de cette mobilité résidentielle est pour l'accession à la propriété, tandis que les contraintes économiques semblent peser dans leur choix de localisation résidentielle :

> *« J'habitais avant un petit peu plus loin. Mais enfin, pas très loin hein, à dix minutes de là [où j'habite maintenant] ! Au début que je travaille à Luxembourg, j'habitais à Clouange. […] On a déménagé] Parce qu'on voulait une maison ! Et puis là [avant], on habitait dans un appartement. Donc, on voulait plus d'espace ! […] Bah le souci c'est que les prix sont beaucoup plus chers à la frontière hein ! Et après, c'est au niveau du budget que ça coince, on ne peut pas se permettre. Ça triple à la frontière que ce soit un loyer ou un achat immobilier, c'est fois trois ! »* (Karine).

Nous revoyons Emmanuel, frontalier agent de sécurité que nous avons présenté dans le chapitre de RSN (*cf. supra 303*), il est également dans ce groupe RSR 4 des habitants éloignés. D'après Emmanuel, l'éloignement de la frontière, ainsi que la ruralité de la résidence, constitue un synonyme de l'aspect économique d'accession à la propriété :

> *« Ah ben [la résidence est] 'familiale'. Euh... c'est « entre deux zones », en fait. Parce qu'en fait, quand je suis venu ici en 2000, moi, j'étais militaire donc sur Metz et ma femme était infirmière au Luxembourg. Donc, on avait trouvé Trieux (le nom de leur commune de résidence) entre les deux ! 'Entre les deux', ça faisait 33 kilomètres de Metz pour aller à mon boulot, et elle avait à peu près de 30 kilomètres pour aller sur le Luxembourg. C'est pour ça qu'on est arrivé ici ! Et malheureusement, et voilà, haha ! […] Sur Trieux, il y a quand même sept familles sur dix qui travaillent sur le Luxembourg, on est quand même frontalier et rural. Du coup, je dirais 'frontalier rural'. Pas très près de la frontière, donc le prix est très intéressant. […] C'est pour ça qu'on est quand même à 25 kilomètres de la frontière. Et parce que [nous avons besoins d'] une grande maison, comme j'ai quatre enfants, il fallait cinq chambres, donc il fallait une grande maison. »* (Emmanuel réside dans une commune rurale d'accueil courant près de Thionville).

Emmanuel exprime son intention de mobilité résidentielle afin de réduire sa navette quotidienne :

> *« […] parce que j'ai deux enfants qui sont majeurs maintenant, et ils sont partis de la maison. Donc, je n'ai plus besoin d'avoir cinq chambres. Donc, on voudrait bien, en fait, de se rapprocher d'une grande ville pour avoir les commodités, des bus, pour pouvoir… J'aimerais bien me rapprocher d'aller sur Thionville en essayant d'avoir un logement beaucoup plus petit avec moins d'entretien, moins de travaux, tout ça quoi ! » (Emmanuel).*

Alors qu'Isabelle mentionne à la fois l'aspect économique comme avantage de sa résidence et l'insatisfaction générale de la localisation résidentielle :

> *« Alors, hm… (pause de réflexions) … [Ma résidence n'est] 'pas chère'. Hm... 'la localisation n'est pas bonne', je ne l'aime pas. L'environnement n'est pas bon ! Et... hm... 'déménagement', je vais déménager ! Ouais, enfin, je cherche à déménager ! » (Isabelle)*

Isabelle a 40 ans, elle est frontalière cadre intermédiaire et mère célibataire qui habite à Hersange, une commune périurbaine de Longwy. Pour elle, la maison qu'elle loue est économique par rapport au prix immobilier au Luxembourg :

> *« Parce que là, j'ai une maison mitoyenne. Je ne sais pas si vous êtes déjà venu au Luxembourg ? Voyez toutes les maisons mitoyennes en Moselle et au Luxembourg qu'il y a deux façades de la maison qui collaient les unes aux autres. Ici au Luxembourg, une maison mitoyenne au Luxembourg, c'est 1600 - 2000 euros ou beaucoup, beaucoup plus. Et moi, j'ai une maison mitoyenne de 100 mètres carrés proche de Longwy, 800 € par mois. » (Isabelle)*

D'ailleurs, l'insatisfaction d'Isabelle sur la localisation résidentiel, ainsi que sur l'environnement scolaire qui y est lié, semble encore de renforcer notre hypothèse sur la gentrification peu profonde dans l'agglomération urbaine de Longwy – la culture socio-résidentielle est plus populaire :

> *« Alors, [la localisation n'est pas bonne, parce qu'] il y a ma fille qui est scolarisée là-bas, il y a (hésitation pour le dire) .... Il y a beaucoup de problèmes, il y a des éducations prioritaires, et il y a beaucoup, beaucoup, beaucoup de problèmes. »* ***(Isabelle)***

Quand nous demandons Isabelle à justifier son choix de localisation, nous rendons compte qu'elle a changé il y a trois ans son emploi du Québec au Luxembourg et elle disposait peu d'information sur la région transfrontalière de Lorraine et du Luxembourg, parce qu'elle est une nouvelle arrivante :

> *« Alors, euh… Comme je ne connaissais pas du tout, [j'ai vu que la commune] c'était proche de la frontière, le moindre de kilomètres. Et après, je me suis rendu compte que ce n'est pas forcément comme ça que ça fonctionnait hein ! En cas d'embouteillage, également de kilomètres qui comptaient. »* ***(Isabelle)***

Aujourd'hui, Isabelle collecte des informations pour concrétiser sa mobilité résidentielle dans un proche futur afin d'accéder à la propriété. Si le manque de liens sociaux constituait une contrainte pour Isabelle de choisir sa première localisation résidentielle en Lorraine, ce même manque peut servir de la liberté pour élargir son étendue socio-géographique, afin déterminer le lieu de sa prochaine résidence en Belgique. D'ailleurs, ce choix permet également de faciliter sa navette transfrontalière qui d'après elle est « *longue* » et « *embouteillant* » :

> *« Alors, je pense aller un peu plus au nord du Luxembourg en Belgique, mais plus au nord, vers Martelange en Belgique. Comme ça, je peux passer par*

Mersch, enfin par le nord du Luxembourg, mais pas continue à passer par le sud. Et là, c'est là où qui très, très, très embouteillé. Donc, en nombre de kilomètres c'est plus long, mais je dois venir en voiture, ça me prendra soit le même temps, soit moins de temps, et c'est bien desservi par le train. » (Isabelle, groupe RSN 2 des navetteurs de représentations du noyau central et groupe RSR 4 des habitants éloignés).

Comme conclusion de la sous-section, nous avons constaté que les analyses thématiques du corpus d'entretien des *habitants éloignés* confirment la caractérisation de ce groupe RSR selon le résultat de l'ACM (*cf. supra Figure 44*). La catégorie de RSR « *éloignement* » n'implique pas systématiquement la distance géométrique ou temporelle par rapport au lieu de travail et aux commodités, il est également utilisé dans l'objectif de décrire l'insatisfaction des habitants éloignés de l'environnement résidentiel, notamment le fait d'habiter dans une commune rurale. De ce point de vue, l'éloignement dans les représentations semble bien correspondre aux contraintes de leur mobilité résidentielle pour échapper l'environnement dont ils trouvent difficile à approprier, tout se passe comme s'ils sont 'coincés' dans leur résidence actuelle. De telles contraintes de mobilité résidentielle renvoient soit aux contraintes familiales (scolarité d'enfant(s), lieu de l'emploi de conjoint(e)), soit aux contraintes économiques. *De facto*, nous trouvons que l'aspect économique est souvent sous-entendu par des frontaliers du groupe RSR4, tandis qu'il n'est rarement évoqué de manière directe durant le recueil des représentations par l'association libre de mots.

D'ailleurs, dans les exemples des frontaliers interrogés du groupe RSR 4, la modalité illustrative concernant l'origine en Lorraine (*lorrain originaire, lorrain référentiel et nouvel arrivant*) ne permet pas d'expliquer la composition du groupe 4, car la plupart des frontaliers dans ce groupes sont des personnes d'arrivant (*cf. Annexe 25*). Il semble que cette caractéristique pourrait expliquer l'insatisfaction de l'environnement que nous trouvons le plus souvent dans le groupe RSR 4 des *habitants éloignés*.

III. Les domo-centrés qui se sédentarisent

Nous avons remarqué au début de la précédente sous-section que le groupe RSR 5 des *habitants domo-centrés* est composé de plus d'habitants citadins (surtout de Metz) que le groupe RSR 4 des *habitants éloignés* (*cf. supra page 408*). En plus, les habitants du groupe RSR 5 sont généralement plus satisfaits de leur résidence et dispose de moins d'intention à effectuer une mobilité résidentielle. Selon l'analyse similitude des RSR des habitants du groupe 5, nous détectons également que l'élément de RSR « *confort* » résidentiel est étroitement lié à la « *famille* » des individus (*cf. supra Figure 45*), c'est ainsi ce groupe de frontaliers interrogés est nommé comme des « *domo-centrés* ». EN plus, le lien familial évoqué se justifie statistiquement par le fait que le groupe RSR 5 regroupe davantage d'habitants qui cohabitent avec leur conjoint(e) (*cf. Annexe 25*).

Pourtant, les relations tendancielles montrées dans l'ACM ne traduisent pas l'ensemble de la diversité des pratiques des *habitants domo-centrés* du groupe RSR 5. Lors de nos analyses thématiques des verbatim, nous distinguons deux sous-groupes selon les caractéristiques socio-spatiales de leur lieu de résidence – nous les nommons comme les domo-centrés citadins et les domo-centrés contadins (dans le sens « ruraux »). Une telle distinction de sous-groupes permet de clarifier leurs pratiques de mobilités résidentielles différenciées.

1. Domo-centrés citadins

Lisa est frontalière employée administrative qui habite au centre-ville de Metz. À la base, Lisa est Irlandaise. Après son étude de Licence en Irlande, elle est venue en France avec son mari il y a dix ans et elle a tout de suite commencé à travailler au Luxembourg. Au début de sa carrière, elle a habité dans une commune rurale d'où est d'origine son mari. Cette commune est éloignée de Metz et de la frontalière. Lisa raconte ainsi sa navette dans le passé :

> *« […] je prenais des trains pour aller au travail et il y a une gare là-bas. Mais c'est très calme et il n'y a que quelques trains par jour. Donc, le seul train que j'ai pu prendre était celui à 6 h40 et il ne va jusqu'à Hagondange. Ensuite, je dois descendre à Hagondange et prendre un autre train jusqu'à Luxembourg. Et quand je faisais ça, je serais probablement à Luxembourg à 8 h. Pour mon travail à ce moment-là, je ne commençais pas avant 9 h, c'était moins flexible, donc j'ai eu une heure de marche à Luxembourg-Ville. C'était vraiment, vraiment fatigant, et je dois me lever tôt le matin. » (Lisa raconte ses difficultés de navette par rapport à son lieu de résidence précédent dans une commune rurale éloignée).*

Lisa n'a pas pu persister dans une telle situation de navette pour longtemps et ce couple décide de déménager à Metz afin de réduire la navette transfrontalière de Lisa :

> *« [Pour réduire le trajet], c'était la raison principale. C'était la raison numéro un ! Pour d'avoir plus d'options de trains et pour pouvoir se rendre au Luxembourg. J'ai donc plus d'options le matin et c'est plus flexible [en termes de train]. Et aussi, parce que je préfère la ville de Metz, Il y a plus de choses qui s'y passent, c'est plus intéressant. Et parce que ça a aussi du sens, parce que c'était pour le travail de mon mari (qui travaille à Metz), et il n'a pas à faire la navette, il n'a pas de trajet alors. » (Lisa justifie sa mobilité résidentielle à Metz comme pour faciliter sa navette).*

Il y a presque deux ans, le couple a acheté un appartement à Metz, Lisa décrit leur résidence comme « *chaleureux* », « *famille* » et « *confort* ». Même si elle fait quotidiennement la navette entre Metz et Luxembourg-ville, elle n'a plus d'intention à déménager.

> *« Je n'ai aucune intention [à déménager], nous venons d'acheter l'appartement il y a 18 mois dans la ville de Metz et nous avons pendant longtemps réfléchi et discuté où nous aimerions idéalement déménager et vivre. En fin de compte, nous pensons qu'il vaut mieux, comme je l'ai dit, qu'un seul d'entre nous qui fasse la navette et que mon mari puisse, heureusement, amener les filles à l'école et les récupérer le soir. » (Lisa est satisfaite de sa résidence actuelle en soulignant les préoccupations de confort, elle ne dispose pas d'intention à déménager).*

Nous avons présenté les représentations sociales de l'emploi d'après Stéphanie, frontalière journaliste qui est passionnée par son métier, mais insatisfaite des déplacements professionnels et de la navette transfrontalière liés à son emploi (*cf. supra page 357*). Quant aux représentations sociales de Stéphanie vis-à-vis de sa résidence, elle confirme l'aspect du confort du logement, tandis qu'elle souligne encore une fois l'éloignement de la localisation résidentielle.

> *« Euh... [quand je pense à ma résidence, je pense à la] 'Tranquillité', et puis 'confort' et... (pause de réflexion) Ben, 'éloignement' ! » (Stéphanie, frontalière journaliste du groupe RSE 2 des travailleurs insatisfaits et du groupe RSR 5 des habitants domo-centrés).*

Alors que cette fois-ci l'« *éloignement* » Stéphanie n'implique plus la navette domicile-travail transfrontalière ou les déplacements liés à son activité professionnelle, mais l'accès aux commodité de la vie familiale suite à une mobilité résidentielle récente :

« […] En fait, on a acheté une maison l'an dernier. Avant, on habitait… On a loué une maison, dans le quartier de la gare à Metz qui était à deux pas de l'école, à cinq minutes de la gare. Pour moi, c'était l'idéal, voilà ! Maintenant, on est en proche de banlieue de Metz, et c'est pour ça que j'ai dû acheter une voiture pour emmener mon fils à l'école, pour aller à la gare, voilà ! Pour ça, l'éloignement. On est très content de la maison, mais c'est vrai qu'au jour le jour, ça compliquait mon calendrier quoi, mon agenda. » (Stéphanie)

À part ce petit défaut de leur nouvelle résidence, Stéphanie est généralement satisfaite de cette mobilité résidentielle, parce qu'elle était dans une situation pénible de mobilité quotidienne il y a dix ans :

« Au tout début, les deux premières années, j'ai rejoint mon mari qui avait une maison en pleine campagne, vraiment perdue […] voilà ! […]. Donc voilà, les deux premières années, c'était vraiment dur, parce que j'étais à une heure quinze [de trajet] de mon travail en voiture. Donc, c'était vraiment long et pénible. Même pour la voiture, c'était incroyable, on doit réviser tous les six mois ! Donc, c'était vraiment dur. Après quand on a déménagé à Metz [depuis 2011], c'était plus simple. » (Stéphanie)

Pour Stéphanie, une prochaine mobilité résidentielle est envisageable seulement sous condition que son mari devienne aussi frontalier, parce que les liens socio-familiaux comptent également dans la décision de mobilité résidentielle :

« […] mon mari est de Metz, et il a toujours vécu plutôt du côté de Metz, à Montigny[-lès-Metz], […] on a toujours les possibilités [de déménager], on ne va pas y rester toute ma vie quoi ! […] peut-être si mon mari travaille au Luxembourg aussi, on serait là [plus près de la frontière]. Mais maintenant, il a du travail à Metz, ma belle-mère qui vient chercher mon fils est à Metz,

on a des amis à Metz. Ce n'est pas envisageable de déménager. Même à Thionville, enfin, ce n'est vraiment pas question ! » (Stéphanie)

Les deux cas illustratifs des habitants domo-centrés dans l'agglomération urbaine de Metz permettent de conclure la relation entre leurs représentations et leur pratique résidentielle : en général, l'attitude favorable que ces *habitantes citadines domo-centrées* donnent à leur résidence est fortement liée à la notion de la famille. Au niveau de la pratique, une telle relation participe dans le choix de localisation résidentielle du sujet, elle peut être durant certaine phase de la vie du sujet des compromis pour équilibrer la vie privée et professionnelle (le début de carrière de Lisa et la dernière mobilité résidentielle de Stéphanie). D'ailleurs, nous remarquons que ces deux frontalières interrogées ont effectué récemment une mobilité résidentielle (au moins cinq ans).

2. Domo-centrés contadins

À part les deux *habitantes domo-centrées citadines* présentées, la position du groupe RSR 5 dans le côté positif de l'axe 1 suggère également des habitants-frontaliers qui résident dans les communes d'accueil constant, c'est-à-dire les communes rurales qui sont à la proximité de la frontière franco-luxembourgeoise (*cf. supra Figure 8*). Nous avons quelques exemples de frontaliers qui rendent plus vivantes les vécus de ces *habitants domo-centrés contadins*.

Marie est frontalière cadre intermédiaire d'une petite entreprise privée. À l'origine, Marie provient de l'Aube[45] et elle commence à travailler au Luxembourg depuis 2015. Avant de venir travailler au Luxembourg, Marie a travaillé en France après ses études de bac + 4 en Lorraine depuis le début du nouveau millénaire (elle est donc « *lorraine référentielle* »). À partir de ce moment-là, Marie a acheté, avec son mari, une maison individuelle qui se situe à Rembacourt-sur-Mad, une commune rurale entre Metz et Nancy. Pour Marie, cette maison individuelle représente. Toutes les caractéristiques de la résidence sont effectivement appréciées par Marie et d'autres membres de sa famille :

> *« 'Chalet', 'nature' et 'village' ! […] Donc, on habite dans un chalet, au plein milieu de nature ! Donc, à l'écart d'un tout petit village. Donc, à la campagne, c'est une qualité de vie ! Mais moi, je n'en profite pas, parce que j'y suis finalement peu, je pars tôt et que je rentre quand même relativement tard. Mes enfants peuvent en profiter et mon mari aussi ! Donc, c'est pour ça qu'on habite aussi loin de mon travail. Ça c'est quelque chose qu'on ne pourrait pas à retrouver à proximité de la frontière ! » (Marie, groupe RSR 5 des habitants domo-centrés).*

Dès que la famille de Marie déménage dans cette maison, ils n'ont jamais de mobilité résidentielle. Lorsque nous posons la question à propos d'une mobilité résidentielle potentielle, Marie ne l'envisage pas en raison du travail de son mari et de la scolarité de ses enfants :

> *« Ce n'est pas que je ne l'aimerais pas, c'est que mon mari travaille au sud de Pont-à-Mousson (une commune aussi entre Metz et Nancy). Donc, dans l'autre sens par rapport au Luxembourg. Et, donc, pour la vie de famille, ce*

[45] Un département français qui appartient à la Région Grand-Est au Sud de la Lorraine.

ne serait pas possible de se rapprocher de la frontière quoi ! Et mes enfants, ils sont dans l'école du village. » (Marie).

Franck a 42 ans, il est originaire de la Lorraine. À l'issue de son service militaire, il commence à travailler au Luxembourg depuis 1999. Franck pense à « *maison* », « *campagne* » et « *temps* » lorsqu'il pense à sa résidence :

« Alors, ben, 'maison', pas un 'appart[ement]' mais une 'maison' ! Euh, 'campagne', je dirais ça aussi, je suis un mec de la campagne, donc voilà ! Donc, j'ai voulu habiter dans un lotissement en campagne en tout cas. Hm... 'Temps' ! Alors, dans le sens où le temps de faire les choses, 'prendre le temps', 'avoir le temps', en fait ! Des fois, mon chef me dit, le DG de la compagnie, il me dit, 'Tu prends quoi le matin ?', je dis 'Je prends le temps !' haha ! Quand je suis en vacances, il me dit 'Quand tu es en vacances, tu prends quoi comme petit-déj ?', je dis 'moi, je fais plaisir de tout et je prends le temps !', haha ! » (Franck).

Franck n'est en effet pas travailleur frontalier au début de sa carrière au Luxembourg, parce qu'il a habité au Luxembourg pendant 16 mois. Il a eu ensuite une mobilité résidentielle « centrifuge » du Luxembourg pour louer une maison à Hayange, une commune rurale au sud-est de Thionville et qui est classifiée comme une commune d'accueil constant. D'après Franck, c'est le « campagne » qui est important dans sa décision de cette mobilité résidentielle :

« […] 'campagne' dans le sens, en fait, pour moi, la maison, dans mon esprit, en fait, c'est qu'il y a un espace devant, ce n'est pas un truc qui donne sur la route quoi ! Ce n'est pas une maison dans une ville quoi ! C'est qu'il y a de l'herbe devant, des fleurs, derrière, un jardin-potager que moi je n'ai pas ! Et puis derrière, le verger ! Et puis derrière, on a encore un endroit de… haha ! Pour moi, c'est le standard, parce qu'en plus dans la rue, toutes les maisons, il y avait encore un petit terrain ! ». (Franck)

Il a dont quitté son appartement loué au Luxembourg en 2011 pour louer une maison à Hayange, et fait construire en 2014 une maison individuelle dans un autre quartier dans la même commune, précisément dans un lotissement éloigné du réseau de transport. Depuis cette dernière mobilité résidentielle, il ne déménage plus et y vit avec son épouse et ses enfants.

> *« [On a déménagé à Hayange,] Mais dans un autre quartier d'Hayange, on était en location à Hayange. Et ensuite, maintenant, pendant quatre ans, je crois, grosso modo, on a acheté, on fait construire une maison à un autre quartier d'Hayange, un endroit un peu plus éloigné de l'autoroute, mais bon, c'est trois kilomètres d'écart. Au final, c'est à Hayange, ce n'est pas très grand quoi ! »* ***(Franck)***.

Franck fait partie du groupe RSN 3 des navetteurs (automobilistes) de pratiques éprouvantes. Cependant, Franck est satisfait de sa résidence à l'heure actuelle et n'a pas d'intention de déménager pour s'approcher à la frontière et pour réduire sa navette, car il apprécie l'environnement naturel de sa résidence :

> *« Alors, non ! Sérieusement non ! Des fois, on évoque quoi. On a pu l'évoquer, entre guillemets, mais entre collègues, en fait, le fait de dire, 'Voilà ! Habitez à Volmerange ou habitez à Zoufftgen !' Hm… je ne sais pas, ou à Hettange-Grande comme beaucoup de monde. Hettange-Grande se développe grâce à ça (des frontaliers) hein, grâce à proximité du trajet sur autoroute, mais non ! Non ! Pas envie ! Parce que, pareil, c'est encore plus des cités dortoir en fait ! Je voulais dire que juste à Metz, grosso modo, les frontaliers, on le voit hein, sur la configuration des villes, des villages etc.*

Ça change la configuration des villes hein ! On perd de l'authentique etc.[46] *Mais mon lotissement pour moi, ça n'a pas trop d'arbres quoi ! Ça reste assez individuel quoi ! Mais bon, ça reste quand même bien pour moi ! Et du coup, non ! Déménager pour aller à Zoufftgen, ou Volmerange, non ! Pas du tout ! Jamais, sérieusement ! » (Franck).*

Valérie est Mosellane qui grandit à Thionville, elle termine ses études paramédicales du niveau bac+3 à Nancy et travaille au Luxembourg comme frontalière à partir de 2013. En même temps qu'elle commence à travailler au Luxembourg, Valérie a déménagé une fois de Yutz à Volstroff. Ce déménagement ne permet pas à Valérie de se rapprocher à son lieu de travail, mais de s'y éloigner de dix minutes en plus[47]. La principale raison pour cette mobilité résidentielle consiste à l'accession à la propriété, alors qu'une autre raison justifie leur choix de localisation de leur nouvelle résidence :

« Donc, un an après que j'ai commencé au Luxembourg, j'ai habité à Yutz. Et ensuite, j'ai construit [une maison]. Par contre, j'ai construit à Volstroff. Donc, c'est encore dix minutes plus loin, mais parce que mon compagnon, à l'époque, travaillait à Nancy. Donc, pour qu'on soit au milieu des deux, on avait pris l'offre à Volstroff ! » (Valérie du groupe RSR 5 choisit de s'éloigner de la frontière en raison de la navette de son mari vers Nancy).

Pour Valérie, leur résidence dans la commune rurale représente non seulement l'environnement calme, mais également le lien entre les deux personnes dans le couple.

[46] En disant « changement de configuration » ou « perte d'authentique », Franck signifie effectivement l'étalement urbain qui détruit les espaces naturels qui est lié à la forte demande de résidentialité des frontaliers.

[47] En termes de catégories socio-spatiale, Yutz est une commune périurbaine appartient à l'agglomération de Thionville et Volstroff est une commune rurale de la catégorie de commune d'accueil courant.

« Déjà, c'est la 'campagne', c'est le 'calme de la campagne' ! Après ma résidence, c'est mon, comment dire, c'est le 'fruit de notre travail' quoi ! De ce qu'on a voulu et ce qu'on a fait pour l'obtenir. » ***(Valérie)***.

Depuis quelques mois, un événement dans la vie de Valérie et lui amène à l'idée d'une mobilité résidentielle pour se rapprocher à la frontière franco-luxembourgeoise, parce que le conjoint de Valérie vient de commencer lui aussi travailler au Luxembourg.

« Alors, maintenant, mon compagnon travaille à Luxembourg, haha, depuis euh… Donc, tous les deux, on fait le trajet dans le même sens, haha ! […] Après, ça ne fait que cinq mois hein ! Donc, bon, c'est vrai qu'on se dit que ce serait bien de déménager quand même de se rapprocher de la frontière. » ***(Valérie)***.

Tandis que cette idée de mobilité résidentielle ne se concrétise pas vraiment,

« Mais maintenant, ce que je me pose comme question, c'est, voilà, mon fils, mon grand, il a des copains dans le village, il est à l'école du village. [Si] Je lui dis faire déménager, c'était aussi de, pour lui, de couper tous ses camaraderies. Donc, c'est vrai que, du coup, on ne se pose pas réellement la question ! Par contre, je pense que, si dans dix ans, on voit que c'est de plus en plus catastrophique pour aller au travail, peut-être on se rapprocherait ? Mais d'un autre côté, j'ai pas mal d'amis qui habite à la frontière, qui habite à Gandren (une commune rurale lorraine adjacente de la frontalière), qui mettent quand même des fois une demi-heure pour franchir la frontière, je vous le dis ! Ils habitent à Gandren, ils partent 7 h du matin pour ne pas avoir du problème. À Gandren quoi, c'est à cinq kilomètres, même pas, trois kilomètres de la frontière ! Avant 7 h, il n'y a pas de problème ; mais après 7 h, enfin, ils ne savent pas à quelle heure ils arrivent quoi ! » ***(Valérie)***.

L'ensemble des cas illustratifs des habitants « *domo-centrés contadins* » – ceux qui habitent dans les communes rurales – montre une tendance de relation différenciée des *habitants domo-centrés citadins* du groupe RSR 5 même. D'une part, les habitants ruraux du groupe RSR 5 valorisent plus l'aspect environnemental et paysager de leur résidence, à la fois dans leurs représentations et leurs pratiques résidentielles. D'autre part, pareil que les habitantes *domo-centrés citadins*, l'aspect familial – notamment conjugal – constitue également un facteur qui pèse dans la décision de mobilité résidentielle des sujets, que ce soit pour se rapprocher de la frontière ou s'y éloigner.

En guise de conclusion de la sous-section, nos analyses thématiques des habitants frontaliers appartenant au groupe RSR 5 permet ainsi de mieux comprendre la relation entre les représentations et les comportements résidentiels des *habitants domo-centrés*. En effet, ce qui distingue particulièrement ce groupe RSR 5 d'*habitants domo-centrés* des autres groupes RSR (notamment le groupes 3 des *habitants à vision économique* et groupe 4 des *habitants éloignés*), c'est que l'aspect économique n'est presque jamais abordé lors de la décision de mobilité résidentielle – c'est alors l'aspect socio-familial qui y substitue. Nous notons plus de « compromis familial » dans les mobilités résidentielles auprès de ces *habitants domo-centrés* et chaque fois ce sont les femmes qui font ce compromis, alors que l'homme (ici *Franck* parmi les illustrations) ne l'évoque pas spontanément. Ce groupe d'habitants frontaliers sont également parmi les plus immobiles de tous les groupes RSR en raison de leur durée de résidence la plus longue dans leur logement actuel (*cf. Annexe 25*).

En outre, il y a une différence remarquable entre les habitants *citadins* et *contadins* dans ce groupe RSR 5 d'*habitants domo-centrés* concernant leur durée de résidence dans le logement actuel : les *habitants domo-centré citadins* viennent de déménager – principalement pour l'accession à la propriété ou pour améliorer les conditions résidentielles. De ce fait, si nous observons une forme d'immobilité résidentielle dans leur perspective résidentielle, une telle immobilité est plutôt vécue comme satisfactions résidentielles. Cependant, pour les *domo-centrés contadins*, ils restent plus longtemps dans leur résidence actuelle et demeurent immobiles en termes de la perspective de mobilité résidentielle. L'immobilité résidentielle n'est alors souvent pas appréciée par les frontalières interrogées par rapport à leur navette transfrontalière.

Dans cette section du chapitre à propos de la relation entre les représentations et la pratique résidentielle des habitants frontaliers, nous distinguons dans les résultats de l'ACM bien trois groupes RSR – en l'occurrence le groupe RSR 3 des *habitants à vision économique*, groupe 4 des *habitants éloignés* et groupe 5 des *habitants domo-centrés*. Ainsi, notre hypothèse H6c (*cf. supra page 379*) est confirmée :

- Le groupe RSR 3 des *habitants à vision économique* évoque spontanément l'aspect économique tout à faisant référence au prix immobilier au Luxembourg et à proximité de la frontière, tandis qu'ils sont moins contraignants dans l'aspect économique (ils sont davantage cadre et jeunes diplômés ayant un emploi financier ou de conseil). La plupart des habitants dans ce groupe 3 ont récemment effectué une mobilité résidentielle et sont satisfaits de leur résidence actuelle. La

vision fonctionnelle qu'ils porte leur incite à apprécier en même temps l'accessibilité aux réseaux de transport et aux commodités de vie courante.

- Le groupe RSR 4 sont le moins satisfait de leur résidence actuelle – l'« *éloignement* » renvoie à la fois à leurs mobilités quotidiennes et à leurs insatisfactions de l'environnement résidentiel – et dispose plus d'intention à effectuer une mobilité résidentielle dans un futur proche, mais leur mobilité résidentielle est limitée à cause des contraintes socio-économiques et socio-familiale.
- Le groupe RSR 5 est composé davantage des habitants frontaliers des communes rurales qui demeurent depuis longtemps dans leur logement actuel et en sont satisfaits. Leur volonté de déménager est le moindre en raison des liens socio-familiaux.

En plus, la confirmation de cette hypothèse H6c relève également de l'aspect sociodémographique et socio-spatial des pratiques des habitants-frontaliers :

- Le groupe RSR 3 des *habitants à vision économique* regroupe davantage des habitants citadins qui résident dans les communes urbaines lorraines, ils travaillent plutôt comme des cadres et professions intermédiaires et ils font partie des nouveaux arrivants en Lorraine. Ils conduisent souvent une vie célibataire (ou avec leur(s) enfant(s) à la suite de leur divorce). Leur vision fonctionnelle en génère probablement, parce qu'ils ont moins de facteurs socio-familiaux à prendre en compte lors de la pratique ou décision de mobilité résidentielle.
- Le groupe RSR 4 des *habitants éloignés* est également consisté des frontaliers nouvellement arrivés qui résident dans les communes rurales. Comme nous avons précisé, le manque de connaissance de la Lorraine semble contribuer à leur choix de localisation résidentielle. Cependant, les autres variables socio-économique et sociodémographique ne semblent pas permettre d'expliquer les contraintes qu'ils évoquent, parce que les statistiques de leurs PCS ne montre pas de différence remarquable, ni leur origine sociale ou leur mobilité sociale inter-générationnelle (*cf.* Annexe 25).

- Enfin, quant au groupe RSR 5 des *habitants domo-centrés*, ce groupe rassemblent plus de frontaliers originaires de la Lorraine (ou des épouses des lorrains originaires). Leurs connaissances sur la Lorraine ou leur « habitus résidentiel » permettent plus aisément d'aller vers la maison individuelle dans les communes rurales. Ainsi, leurs liens socio-familiaux influencent leur pratique de mobilité résidentielle et décision de choix de localisation. Ils conduisent davantage une vie conjugale avec enfant(s) et sont les plus sédentaires en termes de pratique résidentielle.

La confirmation de l'hypothèse principale du chapitre met en avant les réciprocités entre les représentations sociales de la résidence et les pratiques de mobilités résidentielles qui sont socialement et spatialement structurantes. Cependant, cela ne permet pas encore de réponde à une des questions que nous avons posé au début de chapitre par rapport au rôle joué dans les sociabilités des frontaliers (*cf. supra page 379*). Ainsi, nous avons réalisés des analyses thématiques des entretien à ce propos pour mieux comprendre les mobilités résidentielles des frontaliers en Lorraine. Nous relevons deux aspects qui permettent de relier la mobilité résidentielle respectivement avec les sociabilités des frontaliers et la mobilité quotidienne : d'une part, les mobilités résidentielles servent d'un outil pour les frontaliers de s'intégrer dans les réseaux sociaux locaux sur leur lieu de résidence (*cf. infra la section c*) ; d'autre part, le relatif enracinement résidentiel dans le cadre géographique de la Lorraine (*cf. infra la section d*).

c. Éloignement résidentiel et ancrage social

Dans le chapitre 9 sur les représentations sociales et pratiques de la navette transfrontalière (*cf. supra* page 253), nous avons observé une propension générale à une évaluation défavorable des mobilités quotidiennes pour aller au travail au Grand-Duché. Cependant, un constat paradoxal nous impose lors des entretiens avec les frontaliers interrogés : la navette relie naturellement le lieu de résidence et le lieu de travail, dans un contexte où les pratiques de navette sont conçues généralement pénibles, pourquoi les frontaliers ne cherchent pas systématiquement à rapprocher résidentiellement à leur lieu de travail ? *A fortiori*, certains frontaliers s'est progressivement éloigné de leur lieu de travail du Luxembourg quand nous reconstituons leur trajectoire résidentielle ?

Certes, la hausse du prix foncier et immobilier métropolitain est à l'origine de la navette transfrontalière franco-luxembourgeoise (Diop, 2011a), et nous avons d'ailleurs mis en évidence que les facteurs socio-familiaux constituent d'autres types de motifs de l'enracinement résidentiel (notamment pour les *habitants domo-centrés*, *cf. supra* page 416). Compte tenu du fait que les frontaliers rencontrent des difficultés à tisser les liens sociaux au lieu de travail (*cf. supra page 362, la section b, chapitre 10*), ne serait-ce que pas les mobilités résidentielles sont également liées aux sociabilités des frontaliers ? Nous avons repéré plusieurs exemples illustratifs pour répondre à cette question.

Nous retrouvons Aris, un frontalier d'origine grec qui réside actuellement au centre-ville de Metz. Il a terminé ses études de doctorat dans cette ville et y a ainsi développé ses réseaux de relation d'amitié. Malgré le temps de navette en moyenne de 70 minutes en train, il choisit de ne pas déménager hors de Metz, parce que :

> *« J'ai d'autres priorités, d'autres facteurs qui influencent ce choix. Par exemple, je t'ai dit, ma vie est ici, hein ! C'est à Metz. Mes amis sont ici, mes amis sont à Nancy aussi. Je ne voulais pas m'éloigner de Nancy. Ça c'est*

clair ! Je ne voulais pas habiter à Thionville. Tout le monde m'a dit, par exemple, qu'à Thionville, c'est beaucoup plus calme, il n'y a pas beaucoup de choix dans la vie quotidienne, on m'a dit, hein ! Eh... Après, à Nancy, je fais partie d'une association culturelle. Je ne voulais pas être trop loin, je vais en voiture à Nancy. […] J'ai d'autres priorités. Par exemple, prendre le train et rentrer à Metz, c'est une priorité plus importante pour moi ! » (Aris travaille depuis 2015 comme technicien informatique au Luxembourg. Il appartient au groupe RSE 3 des travailleurs passionnés et du groupe RSR 3 des habitants à vision économique).

Estelle s'est habituée à une navette plus longue tout en habitant à Nancy. Elle a fait l'expérience d'une mobilité résidentielle toute récente pour devenir propriétaire de son appartement à Nancy. Estelle justifie son choix d'habiter loin du Luxembourg en évoquant le lien affectif qui l'unit à la ville où elle a grandi :

« [Le dernier déménagement] C'est pour rester ! C'est pour rester à Nancy. En fait [au début de mon travail au Luxembourg], je ne savais pas si les trajets étaient aussi longs, si c'était supportable, ou comment ça allait se passer, c'est pour ça que je n'ai pas voulu acheter directement, et j'ai préféré d'abord louer pendant quelques années. Et quand j'ai vu que ça (la navette) allait, je suis libre à chercher [des propriétés]. […] Parce que j'aime bien cette ville ! Et j'ai beaucoup d'amis, il y a plein d'activités, c'est riche culturellement. Et j'aurais pu faire (déménager à) Metz, et finalement, entre Nancy et Metz, il n'y a pas vraiment beaucoup d'écart, hein ! Donc, ça ne valait pas le coup, quoi ! » (Estelle travaille comme profession intellectuelle au Luxembourg, elle fait partie du groupe RSE 1 des travailleurs à vision fonctionnelle et du groupe RSR 2 des habitants à vision fonctionnelle).

Et enfin nous rencontrons Virginie, frontalière de profession intermédiaire qui s'est progressivement éloignées de son lieu de travail en termes de mobilités résidentielles. Au début de son travail transfrontalier au Luxembourg, elle s'est installée

avec son ancien conjoint dans une commune proche de la frontière. À l'issue de sa séparation conjugale, elle a ensuite déménagé à Thionville. Aujourd'hui, elle réside à Metz et effectue la navette en train. Pour justifier sa trajectoire résidentielle, Virginie s'exprime ainsi :

> *« Parce qu'en fait, pendant le temps où j'étais sur Thionville, je me suis aperçue que, souvent, je redescendais souvent sur Metz le soir, parce qu'en fait, j'ai ma vie sociale, on va dire, je fais partie d'une association à Metz, et j'ai pas mal d'amis à Metz. Donc, du coup, voilà, je descendais systématiquement en voiture de Thionville à Metz, donc je me suis dit : 'voilà, plutôt que d'habiter à Thionville et finalement de faire des trajets en voiture, j'habite à Metz et puis je fais le trajet en train !' » (Virginie est du groupe RSE 5 des travailleurs qui apprécie la valeur intrinsèque du travail et groupe RSR 1 des habitants à vision fonctionnelle).*

Ces quelques fragments de discours répondent à notre question posée au début de chapitre (*cf. supra page 379*) et confirment que les sociabilités des frontaliers se réalisent localement au sein de l'espace résidentiel en *LL*. Dans ce cas-là, certains frontaliers profitent de l'immobilités résidentielles – ou encore des mobilités résidentielles éloignées du Luxembourg, pour la fin de tisser leurs réseaux sociaux pour compenser la lacune de sociabilités au lieu de travail. Nous revenons ensuite sur le lien entre l'ancrage résidentiel et la pratique de navette transfrontalière.

d. Pratique de navette et ancrage résidentiel

Dans la conjoncture de la métropolisation luxembourgeoise et de la structuration du phénomène de travail transfrontalier, la mobilité quotidienne motivée par le travail crée des tensions sur les infrastructures de transport des aires d'influence de la métropole, mais également à l'intérieur de la métropole. Si le fonctionnement des réseaux de transfrontaliers (par rapport aux transport collectifs comme aux réseaux (auto)routiers) échouent à satisfaire les besoins des frontaliers pour se rendre au travail au Luxembourg, la situation vécue par les *navetteurs résidents* (ceux qui habitent et travaillent au Luxembourg) semble largement atténuer la motivation des frontaliers pour envisager de déménager au Luxembourg.

La mise en comparaison entre la navette transfrontalière et la navette intra-métropolitain a été spontanément introduite par les enquêtés. Une telle forme de raisonnements comparatifs constitue un champ par excellence d'application de la théorie des perspectives (Kahneman et Tversky, 1979) selon laquelle l'individu tend à choisir d'éviter le risque pour maintenir le statut actuel, craignant d'éventuelles pertes face à l'incertitude. En d'autres mots, comme la navette des résidents luxembourgeois devient de plus en plus problématique, les frontaliers montrent une forte propension d'éviter de démanger au Luxembourg, ni plus près de la frontière franco-luxembourgeoise. Pour les frontaliers qui raisonnent ainsi, éviter des mobilités résidentielles plus près du lieu de travail constitue le synonyme de diminuer le risque d'augmenter le coût de logement, mais de ne pas pouvoir diminuer proportionnellement la durée de navette domicile-travail (*tout comme ce qu'a évoqué Valerie qui hésite sur leur projet de déménagement, cf. supra page 384*). Ils préfèrent d'assurer un *statu quo* par rapport à leur localisation résidentielle, même si les conditions de leur navette actuelle les pénalisent.

Sabrina, jeune cadre supérieure qui s'adapte bien à la navette transfrontalière tout en déménageant à plusieurs reprises pour se rapprocher géographiquement du Grand-Duché, tandis qu'elle refuse d'habiter au Luxembourg :

> *« Non, parce que, au vu du coût de logement, il faudrait qu'on aille à l''excentre' (périphérie éloignée) par rapport à Luxembourg, et on peut retomber dans le même temps de trajet. Par rapport à ça, en fait, et on ne voit pas l'intérêt ! Du coup, à payer un logement plus cher, parce que quand on a déménagé sur Cattenom, on a regardé aussi à Luxembourg à ce moment-là. Et pour le même niveau de prix, au lieu d'avoir une maison, on avait un appartement, et encore excentré, et on devait prendre le bus qui serait dans les bouchons des véhicules. Et donc, pas de gain réel par rapport à ça en termes de qualité de vie. » (Sabrina, groupe RSN 4 des navetteurs satisfait et groupe RSR 2 des habitants à vision fonctionnelle).*

Benjamin, jeune cadre intermédiaire qui se rend au travail avec la voiture fonctionnelle offerte par l'employeur depuis Metz à Luxembourg-ville :

> *« Donc, même si j'ai des amis qui ont fait le choix d'habiter au Luxembourg, mais encore ils passent une ou deux heures par jour dans le trajet. Après, je n'ai pas envie de passer deux tiers de mon salaire dans un loyer pour un endroit qui ne me plaira pas forcément, en plus quoi, voilà ! Mais c'est un choix, hein ! » (Benjamin appartient au groupe RSN 2 des navetteurs du noyau central et groupe RSR 2 des habitants à vision fonctionnelle)*

Jean-Luc, ingénieur travaillant au Luxembourg depuis 15 ans, considère que son trajet quotidien est une « *galère* », une « *dégradation* » et une « *frustration* ». Toutefois, il n'envisage pas d'habiter au Luxembourg, parce que :

> *« J'ai beaucoup de collègues qui ont beaucoup de problèmes de transport quand ils prennent leur voiture. Ils habitent au Luxembourg. Et parfois ils*

mettent quarante-cinq minutes à une heure pour venir au travail. C'est une frustration, là aussi ! Chez mes clients, il y a effectivement des gens qui sont plus proches du bureau et on arrive à trouver un logement qui est proche, qui est un peu le luxe, mais le problème de transport et de mobilité au Luxembourg est un problème chronique, maintenant ! Ce n'est pas du tout qu'un problème pour un frontalier, mais c'est aussi un problème pour les Luxembourgeois qui vivent en dehors de Luxembourg, voire même des gens qui vivent à Luxembourg et qui se retrouvent confrontés au problème [de mobilité quotidienne] ! » (Jean-Luc faisant du groupe RSN 3 des navetteurs éprouvés et groupe RSR 1 des habitants de représentations du noyau central).

Toute cette série de réponses permet enfin de relier directement la pratique de mobilité quotidienne à celle de mobilité résidentielle, constituent une justification forte pour ne pas habiter au Luxembourg et pour continuer la pratique frontalière. Nonobstant que leur appartenance aux groupes RSN et RSR ne parviennent pas à discerner nettement un lien entre les types de représentations et les comportements, nous constatons toutefois que ce sont les frontaliers de classes socialement aisées qui évoquent cette forme de raisonnements comparatifs entre la navette transfrontalière et la navette intra-métropolitaine. D'ailleurs, ces frontaliers de classes aisées ont tendance à mettre en avant du coût résidentiel, tandis que du coût de mobilité quotidienne est occulté de leurs réflexions. Une telle constatation s'harmonise avec le constat fait auprès des navetteurs toulousains de classes modeste (Rougé, 2005), sauf que les classes sociales d'appartenance sont différenciées.

e. Conclusion du chapitre 11

Dans ce chapitre, nous avons questionné le rapport que les frontaliers entretiennent avec leur résidence, leurs pratiques et leur perspective de mobilité résidentielle, qui ne sont pas sans lien avec la mobilité quotidienne et socio-professionnelle. Tout d'abord, dans la *section a. Vécus résidentiels ambivalents*, nous avons constaté que la valence attitudinale des représentations sociales de la résidence paraît plus diversifiée que les représentations sociales de la navette (qui est défavorable) et de l'emploi (qui est favorable), et les représentations sociales de la résidence relèvent à la fois des satisfactions et des insatisfactions des pratiques résidentielles. Du côté positif, la résidence signifie le sentiment de sécurité, le lien avec la famille, le lieu pour soi, etc. De l'autre côté, les insatisfactions résidentielles résultent souvent de l'environnement (social comme naturel) ou de localisation du lieu de résidence (l'éloignement des services quotidiens et du lieu de travail).

Ensuite, dans la section b (*cf. supra page 400*), avec les analyses factorielles et analyses thématiques des verbatim sur les représentations de la résidence et sur les comportements résidentiels, nous avons réussi à prouver notre hypothèse H6c posée au début du chapitre (*cf. supra page 379*). Selon cette hypothèse, nous considérons que les représentations et les pratiques résidentielles des frontaliers revêtent des caractéristiques socio-spatiales. Parmi les cinq groupes de RSR distingués (*cf. supra Figure 45. Organisation de RSR selon le groupe de CAH*), nous avons notamment pu différencier les groupes RSR 3 des *habitants à vision économique*, groupes RSR 4 des *habitants éloignés* et groupes RSR 5 les *habitants domo-centrés*. Les mobilités résidentielles sont pratiquée de manière différente selon les positions socio-spatiales de leur résidence (urbaine *vs*. rurale), mais également selon les positions socio-professionnelles qu'occupent les acteurs sociaux de groupes RSR divers (notamment cadres *vs*. employés).

À la fin du chapitre dans la section c *(cf. supra page 431)*, nous avons remarqué que l'immobilité résidentielle – voire l'éloignement du lieu de travail à l'issue des mobilités résidentielles –, peut être interprété comme une sorte d'enracinement social des frontaliers, étant donné les difficultés de tissage de lieus sociaux au lieu de travail. D'ailleurs, dans la *section d (cf. supra 433)*, comme cela a été montré dans la littérature (Chalonge et Beaucire, 2007; J.-P. Lévy et Dureau, 2002; Remy, 1996), nous confirmons, à partir de notre échantillon frontalier, que la mobilité résidentielle est de plus en plus autonome du lieu de travail et de la mobilité quotidienne d'une part ; et d'autre part, la mobilité quotidienne n'échappe pourtant pas des raisonnements des frontaliers lorsqu'ils envisagent les mobilités résidentielles.

Ainsi, comment les différents types de mobilités spatiales (ici la mobilité quotidienne transfrontalière et la mobilité résidentielle en Lorraine) peuvent être reliées auprès de notre échantillon ? D'autant plus que ces mobilités spatiales peuvent-elles également liées avec la mobilité socio-professionnelle que nous avons échoué d'en prouver les correspondances cognito-pragmantiques ? Ces questions méritent une analyse plus intégrée pour envisager une approche inter-mobilitaire, voire transmobilitaires, dans l'objectif d'investiguer les relations entre les pratiques de ces trois mobilités, ainsi que les relations entre les représentations de trois objets de mobilités.

Chapitre 12. « *Trois mobilités en une seule* » ?

Dans les trois chapitres précédents, nous avons respectivement inspecté le lien entre les représentations sociales d'un objet de mobilité (navette, emploi et résidence) et les pratiques mobilitaires des frontaliers franco-luxembourgeois. Avec les quelques résultats d'analyse factorielle, nous avons mise en avant que les différentes typologies de représentations sociales des objets de mobilité puissent relier (partiellement) avec les pratiques de mobilités des frontaliers, sauf entre les représentations de l'emploi et les pratiques de mobilité socio-professionnelle. À chaque fois nous réalisons des analyses thématiques qui relèvent les pratiques mobilitaires des frontaliers, nous constatons que ces trois formes de mobilités sont liées l'une à l'autre. Si ces constats mettent en avant sans doute des liens inter-moibiliares, ils nous sollicitent donc à questionner les potentielles correspondances cognito-pragmatiques entre les trois mobilités des frontaliers dans une approche transmobilitaire permettant d'envisager en même temps tous ces mobilités.

À partie de notre hypothèse H7 posée (*cf. supra page 439*), nous l'adaptons en deux hypothèses opératoires : dans le passage de confirmer notre hypothèse à propos des correspondances entre les représentations et les pratiques de la navette, nous avons évoqué que ce ne sont souvent pas les variables dans le cadre d'une mobilité de type donné qui permet de mettre en évidence les relation inter-mobilitaire et il fallait recourir aux variables appartenant à d'autres types de mobilité (*cf. supra page 284*)[48], (H7a) nous supposons que les typologies différentes de représentations sociales des objets de mobilité puissent être reliées par les pratiques d'autres types de mobilités. Par exemple, les groupes RSN peuvent être non seulement distingués par les pratiques de navette transfrontalière, mais potentiellement par les pratiques de mobilité professionnelle.

De ce point de vue, nous supposons également (H7b) que les représentations sociales des trois objets de mobilité ne sont pas non plus indépendantes les unes avec les autres, l'établissement des « typologie croisées » entre les représentations des trois objets de mobilités sont capable de distinguer les pratiques mobilitaires des frontaliers.

En vue de vérifier ces deux hypothèses opératoires, nous réalisons tout d'abord des analyses factorielles qui permettent de « mélanger » plusieurs types de pratiques mobilitaires et nous explorons si les plans factoriels construits peuvent distinguer les typologies de représentations d'ores et déjà constitués à l'issue des analyses des trois chapitres qui précèdent. Ensuite, nous cherchons à encore une fois « mélanger » les représentations des trois objets de mobilités, visant à élaborer des types croisés de représentations sociales, pour ensuite les projeter sur les espaces factoriels des pratiques mobilitaires.

---

[48] Par exemple, selon les observations sur les liens inter-mobilitaires, la mobilité quotidienne doit étudiée non seulement avec les variables comme mode de transport ou distance de navette, mais également les caractéristiques sociologiques et géographiques.

Tout comme ce que S. Borja, G. Courty et T. Ramadier a évoqué dans un article de revue titré « *Trois mobilité en une seule ?* » (2014), nous tentons d'unifier en une seule les trois mobilités en question en termes de représentations et de pratiques.

a. Pratiques transmobilitaires et représentations sociales

Dans les trois chapitres précédents, nous avons tenté de révéler le lien existant entre les représentations sociales que se font les frontaliers d'un objet de mobilité donné et leurs pratiques mobilitaires liées au même objet de mobilité. Sauf dans l'exploration de la mobilité socio-professionnelle (*cf. supra page 357*), nous avons confirmé à chaque fois que des pratiques mobilitaires peuvent correspondre à certaines représentations sociales vis-à-vis d'un objet de mobilité. Nous nous sommes ainsi demandé si les différentes représentations sociales d'un objet de mobilité pouvaient être en correspondance avec d'autres types de pratiques mobilitaires, ce qui permettrait de repérer des patterns de cohérence entre les représentations sociales des trois objets et les comportements mobilitaires divers.

Une simple procédure d'analyse consistera à chercher des variables liées aux mobilités (spatiales et sociales) de manière à distinguer tous les groupes sociocognitifs déjà formulés par nos classifications en CAH. Autrement dit, nous ne cherchons pas à trouver des variables provenant d'une seule dimension des trois mobilités évoquées, mais des variables qui détermineraient (*a priori* partiellement) les groupes construits à partir des représentations sur trois objets différents.

En respectant ces principes d'analyse et en réalisant des analyses factorielles à l'issue des explorations, nous avons repéré trois variables qui servent à distinguer (partiellement) les groupes de représentations (RSN, RSE et RSR, comme précédemment nommés) sur le plan factoriel (*cf. infra Figure 47*). La construction de cet espace factoriel explique 29,0 % des variances des modalités actives. Trois variables actives participent à ce processus d'analyse : les catégories socio-spatiales du lieu de résidence en Lorraine, l'ancienneté de travail au Luxembourg, ainsi que le nombre de voitures à disposition de l'individu interrogé. Ces trois variables sont donc

représentatives des trois types de pratique mobilitaire qui décrivent respectivement la mobilité quotidienne, la mobilité résidentielle et la mobilité socio-professionnelle.

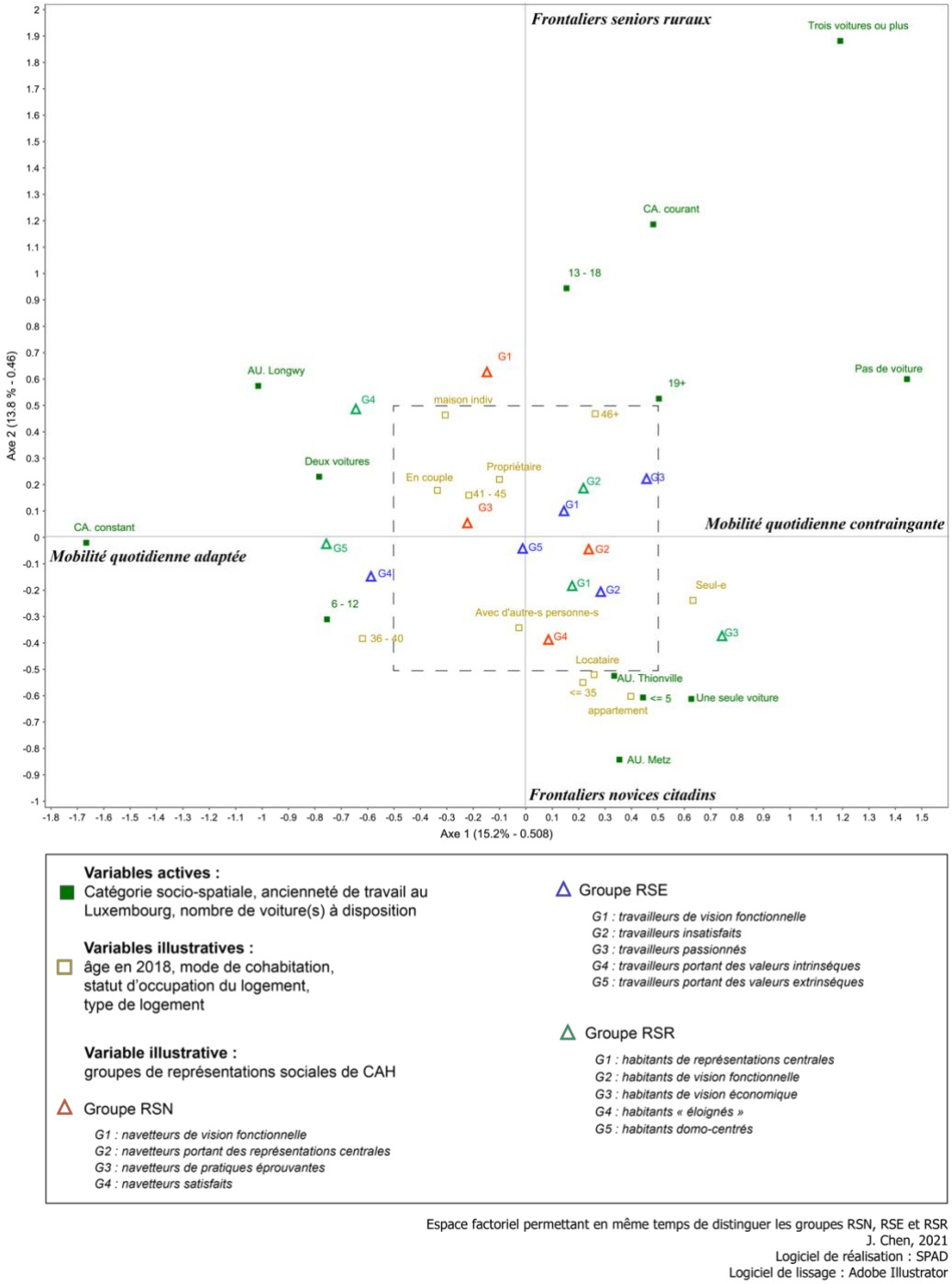


Figure 47. Espace factoriel permettant de distinguer trois types de groupes de représentations sociales

Nous trouvons sur le premier axe l'opposition de plusieurs modalités actives : du côté positif de l'axe 1, nous repérons surtout *l'absence de voiture* (la modalité *trois voitures ou plus* peut être projetée sur l'axe 1, mais elle en est éloignée) ; du côté négatif, nous trouvons les catégories de *Commune d'accueil constant*, *l'agglomération de Longwy* et *deux voitures à disposition*. Nous considérons que ce premier axe se réfère à la mobilité quotidienne, car la possession d'une voiture est souvent considérée comme un signe de mobilité quotidienne – l'absence de voiture (dans le cas par exemple des chômeurs non-motorisés) ou la possession de plusieurs automobiles (dans le cas d'une forte dépendance à la voiture pour les ouvriers ou les habitants des zones rurales, par exemple). Par conséquent, le côté gauche de l'axe 1 signifie une zone de mobilité quotidienne transfrontalière adaptée, car les individus de cette zone résident dans des catégories situées à proximité de la frontière franco-luxembourgeoise et disposent de voitures. En revanche, le côté droit du premier axe est plutôt une zone de mobilité quotidienne contraignante en raison de l'absence de voiture.

Sur le deuxième axe du plan factoriel, nous opposons deux types de modalités actives : d'une part, nous trouvons que l'agglomération urbaine thionvilloise et messine s'oppose aux *Communes d'accueil courant*, qui sont souvent des communes rurales (*pour la distributions géographique des catégories socio-spatiales, cf. supra Figure 31*) ; d'autre part, nous observons également qu'une ancienneté de travail au Luxembourg courte (moins de 5 ans) s'oppose à une durée de travail transfrontalier plutôt longue (13-18 ans, voire plus de 19 ans au plus près de la zone centrale). De plus, la possession d'une seule voiture se situe à proximité des habitants des agglomérations urbaines. Ainsi, les modalités situées en bas du deuxième axe renvoient à des frontaliers novices et citadins, alors que celles situées en haut se réfèrent à des frontaliers seniors ruraux.

Des variables illustratives ont été ensuite projetées sur ce plan factoriel construit. Il s'agit de la classification des RSN, RSE et RSR, de l'âge de l'individu en 2018, du mode de cohabitation dans le logement, du statut d'occupation du logement et du type de logement habité. À l'issue de cette opération, nous avons constaté que ces modalités

actives permettent notamment de distinguer le groupe RSN 1 des *navetteurs à vision fonctionnelle*, le groupe RSE 3 des *travailleurs passionnés* et le groupe RSE 4 des t*ravailleurs appréciant la valeur intrinsèque du travail*, ainsi que le groupe RSR 3 des *habitants à vision économique*, le groupe RSR 4 des *habitants éloignés* et le groupe RSR 5 des *habitants domo-centrés* (*pour les caractéristiques sociocognitives des frontaliers, cf. supra respectivement Figure 26, Figure 37 et Figure 45)*.

Dans notre description du groupe RSN 1 des *navetteurs à vision fonctionnelle* (*cf. supra Figure 27)*, nous avons précisé que ce groupe se compose de frontaliers qui effectuent la navette en empruntant divers modes de transport (le train comme la voiture), tandis qu'ils résident le plus souvent dans les communes d'accueil courant et travaillent à Luxembourg-ville (*pour la distribution des lieux de résidence et de travail des navetteurs, cf. supra Figure 31)*. Notre ACM ici semble confirmer la distribution géographique du lieu de résidence des frontaliers du groupe RSN 1 des *navetteurs à vision fonctionnelle*, mais tout en complétant le profil de ces *navetteurs à vision fonctionnelle* avec une longue durée de travail transfrontalier (13-18 ans). La position de la modalité de l'âge « 46 ans et plus » a tendance à renforcer les caractéristiques selon lesquelles les frontaliers du groupe RSN 1 des *navetteurs à vision fonctionnelle* comptent également parmi les plus âgés (*cf. Annexe 12*). De plus, ces *navetteurs à vision fonctionnelle* semblent plutôt habiter une maison individuelle, ce qui est justifié par la localisation géographique de leur lieu de résidence. De ce fait, nous en concluons que les ***frontaliers seniors ruraux*** qui résident dans les communes rurales éloignées de la frontière sont ceux qui portent la vision fonctionnelle de la navette quotidienne. Lorsque ces frontaliers représentent leur navette domicile-travail, ils pensent davantage au mode de transport qu'ils utilisent, ainsi qu'aux activités qui y sont liées.

Les autres groupes de RSN se positionnent dans la zone centrale du plan factoriel, ce qui ne permet pas de les distinguer, sauf le groupe RSN 4 situé à la frontière de cette zone. Selon la description que nous en avons donnée, ce groupe RSN rassemble des *navetteurs satisfaits* qui souffrent moins de leur navette (*cf. supra Figure 26*). En termes

de données géographiques, ce sont davantage des habitants citadins habitant Thionville et Metz et qui travaillent essentiellement à Luxembourg-ville (*cf. supra Figure 31*). Ce groupe de personnes se trouve à proximité des frontaliers novices citadins, ce qui justifie la description de leur lieu de résidence. Nous pouvons également en déduire que les *navetteurs satisfaits* sont de jeunes frontaliers nouvellement arrivés qui résident dans un appartement situé dans les principales communes urbaines lorraines.

Dans le même quadrant du groupe RSN 1 des *navetteurs à vision économique*, nous repérons le groupe RSR 3 des *habitants portant une vision économique* sur leur résidence. Parmi les analyses que nous avons réalisées relativement à ce groupe d'habitants frontaliers nous avons vu que les membres de ce groupe sont davantage des frontaliers qui résident dans les agglomérations urbaines situées sur le sillon lorrain (donc Thionville et Metz) et qui apprécient la facilité d'accès aux réseaux de transports en commun (*cf. supra page 403*). Ils ont déménagé au moins une fois durant les cinq ans passés. La projection de ce groupe sur notre dernier espace factoriel renforce encore nos caractérisations de ce groupe de personnes interrogées : il s'agit de jeunes qui préfèrent se loger dans un appartement au sein des grandes communes urbaines (hors de la métropole de Luxembourg) et qui mènent une vie de célibat. Ce qui permet de compléter leur profil est le fait qu'ils travaillent depuis moins de cinq ans au Luxembourg[49] et qu'ils disposent d'une seule voiture au plus pour leur mobilité quotidienne. Ainsi, le groupe RSN 4 des *navetteurs satisfaits* et le groupe RSR 3 des *habitants à vision économique* font partie des ***frontaliers novices citadins***.

[49] Pour ce qui est de l'ancienneté d'emploi au Luxembourg, le cas d'Aris et de Maxime constituent des illustrations parfaites, tandis que les cas de Cédric et Sonia sont moins typiques. Pourtant, ces deux derniers valorisent également la localisation de leur résidence pour faciliter leur mobilité quotidienne, et ils mènent tous les deux une vie de célibataire avec leur(s) enfant(s). Pour plus d'informations des habitants du groupes RSR 3 des habitants à vision économique, *cf. supra* page 363.

Comme l'analyse factorielle du même type que nous avons réalisée dans le chapitre consacré à la mobilité résidentielle (*cf. supra Figure 46*), notre présent plan factoriel permet de distinguer plus particulièrement les groupes RSR 3 des *habitants à vision économique*, groupe 4 des *habitants éloignés* et groupe 5 des *habitants domo-centrés*. Les frontaliers des groupes RSR 4 et 5 présentent notamment une similitude par rapport à la quantité de voitures à disposition (possession de deux voitures). Leur différence se traduit d'une part par leur ancienneté de travail au Luxembourg – les *habitants éloignés* du groupe RSR 4 travaillent légèrement plus longtemps que les *habitants domo-centrés* du groupe RSR 5 (13-18ans *vs.* 6-12 ans) ; d'autre part, comme nous l'avons montré dans la dernière ACM effectuée à partir de ces deux groupes, les habitants du groupe RSR 4 des *habitants éloignés* résident davantage dans les communes où la gentrification des frontaliers est la moins significative (Longwy et les Communes d'accueil courant), alors que les *habitants domo-centrés* du groupe 5 se rassemblent dans les Communes d'accueil constant près de la frontière franco-luxembourgeoise. En plus de ces deux groupes de RSR qui participent à la construction des frontaliers dont la ***mobilité quotidienne est adaptée***, nous trouvons également le groupe RSE 4 des *travailleurs appréciant la valeur intrinsèque du travail*, qui se situe près du groupe RSR 5 des *habitants domo-centrés*.

Notre précédente ACM relative aux comportements en lien avec l'activité professionnelle des frontaliers n'était pas assez performante pour distinguer les groupes RSE (*cf. supra Figure 38*). La présente illustration de l'ACM nous aide cependant à mieux distinguer deux groupes RSE, en l'occurrence le groupe RSE 3 des *travailleurs* passionné et le groupe RSE 4 des *travailleurs appréciant la valeur intrinsèque du travail* (*cf. supra Figure 37*). En termes des caractéristiques de l'exercice de l'emploi transfrontalier, c'est notamment l'ancienneté de travail au Luxembourg qui divise ces deux groupes de travailleurs – les *travailleurs portant la valeur intrinsèque* du groupe RSE 4 sont moins seniors que les *travailleurs passionnés* du groupe RSE 3. Notre attention se porte en particulier sur la distinction de ces deux groupes relativement à la mobilité quotidienne (dans le sens du *potentiel* de déplacement) : le groupe RSE 4 réside

plutôt dans les *Communes d'accueil constant* à proximité de la frontière et dispose d'un nombre de voitures adapté, tandis que le groupe RSE 3 se trouve davantage du côté des *Communes d'accueil courant* éloignées de la frontière. Le nombre de voitures à disposition du groupe RSE 3 des *travailleurs passionnés* se situe à deux extrêmes : soit ces personnes n'ont aucune voiture, soit elles possèdent trois voitures ou plus. Le groupe RSE 3 est donc considéré comme le seul groupe qui rassemble des frontaliers dont la ***mobilité quotidienne s'avère contraignante***.

À l'issue de cette analyse factorielle de trois variables reflétant trois aspects de la mobilité, nous sommes parvenus à intégrer sur un plan l'ensemble des groupes de représentations sociales relatifs à différents objets de mobilité. La constitution de l'espace factoriel semble confirmer notre première hypothèse du chapitre sur les pratiques transmobilitaires de mobilités et les représentations sociales des objets de mobilités (hypothèse H7a). C'est-à-dire que les représentations sociales d'un objet donné ne sont pas construites à partir des pratiques mobilitaire d'un type seul, et d'autre pratiques mobilitaires y participent également.

Cependant, il nous semble que les groupes de représentations sociales vis-à-vis des trois objets de mobilité respectifs sont encore détachés les uns des autres et ne peuvent pas constituer des groupes plus unifiés sur les représentations de nature à faciliter notre compréhension des représentations et des pratiques mobilitaires des frontaliers franco-luxembourgeois. De ce fait, nous allons encore approfondir nos analyses dans la prochaine section du chapitre. Cette fois-ci, nous recourons encore au protocole de classification tel que nous l'avons présenté dans les trois chapitres précédents, mais nous allons prendre en compte l'ensemble des représentations sociales relatives aux trois objets de mobilité.

b. Trois représentations en une seule ?

Les analyses effectuées dans la dernière section montrent que les pratiques mobilitaires des frontaliers peuvent aider à distinguer dans une certaine mesure les groupes de représentations sociales en fonction d'un objet de mobilité. Nous nous posons donc la question de savoir si le croisement de l'ensemble des représentations permet de différencier les individus de sorte que les frontaliers interrogés peuvent être caractérisés selon la manière dont ils décrivent tous les trois objets de mobilité. Et si c'est le cas, ces groupes peuvent-ils encore être différenciés en fonction de leurs pratiques spatiales ou socio-spatiales ? Nous suivons les démarches de classification pour constituer dans un premier temps des typologies croisées de représentations sociales.

Comme nous avons procédé dans les trois chapitres précédents, nous recourons à la méthode de classification et construisons tout d'abord le tableau disjonctif des individus avec tous les éléments de représentations sociales recueillis par le biais de l'association libre de mots. Nous obtenons alors les coordonnées de chaque individu sur le plan factoriel sociocognitif[50]. Grâce à ces informations, nous pouvons replacer les individus dans le processus de CAH. Le dendrogramme de la CAH originale (*cf. infra Figure 48*) forme en général une cascade qui ne semble pas très performante, alors que le niveau de distance entre la partition en 7 groupes et 4 groupes semble pertinent pour bien distinguer les individus.

[50] Dans l'ACM, 10 axes sont retenus lors de la construction de l'espace factoriel selon le taux modifié de Benzéri. Pour de plus amples informations sur cette ACM, *cf. Annexe 26 et* ***Error! Reference source not found.***.

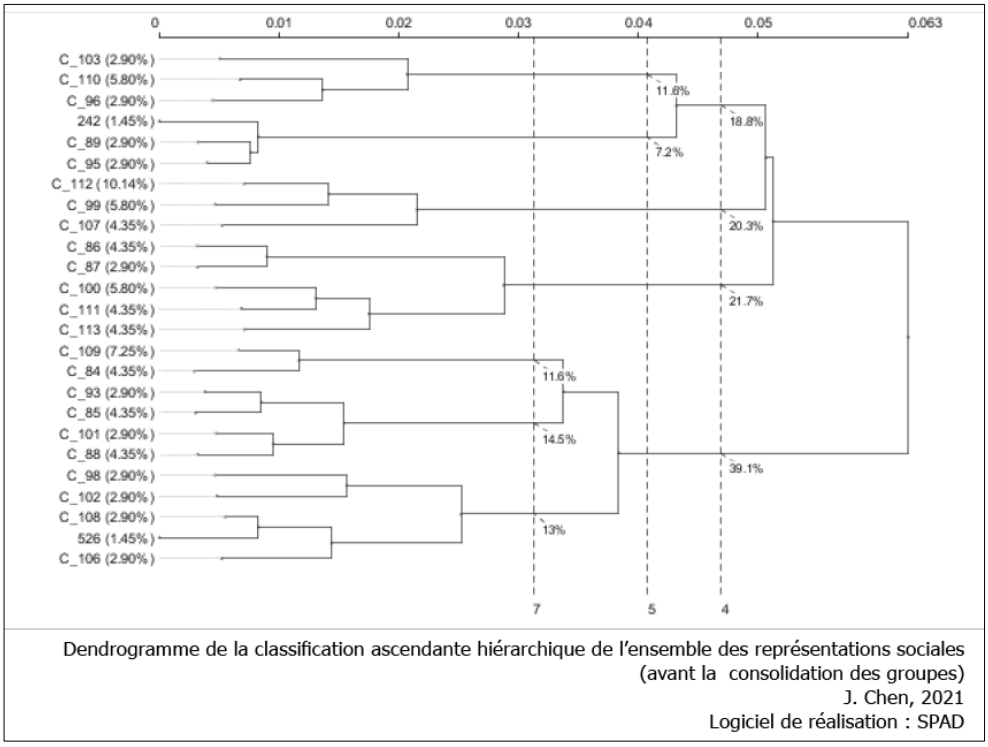


Figure 48. Dendrogramme de la CAH du croisement des représentations sociales

La consolidation automatique par *K-means* des groupements en CAH (*cf. supra Encadré 5. Consolidation de la partition de CAH par* k-means) nous propose la partition en 4 classes qui réconcilie l'indice de Calinski-Harabasz et celui de Davis-Bouldin (*cf. infra* Tableau 21, pour les deux indices originaux, *cf.* Annexe 28). En conséquence, nous retenons la classification en 4 groupes dans les analyses du croisement des représentations sociales (désignées désormais par « ***groupes RS*** »).

Critères	4 classes	5 classes	7 classes
Variance intra-classes	0,526	0,489	0,420
Variance inter-classes	0,186	0,222	0,292
Taux de variance inter (η^2)	26,068	31,239	40,961
Critère de Calinski-Harabasz (pseudo F)	7,640	7,269	7,169
Indice de Davies-Bouldin	2,077	1,907	1,672

Tableau 21. Indices de qualité de CAH des représentations croisées (après consolidation)

En général, la construction de cet espace factoriel explique 20,7 % de variance des modalités actives. Le pouvoir d'explication est relativement faible. Les 4 groupes du croisement des représentations sociales sont projetés sur le plan factoriel cognitif afin de mieux comprendre la position cognitive de chaque groupe (*cf. infra* Figure 49)[51]. Nous remarquons dans un premier temps que les catégories des RSR « *confortable »* et « *agréable »* sont proches de l'origine du système de coordonnées. Ces deux catégories constituent les deux éléments de représentation les plus évoqués par les sujets (respectivement par 47 et 24 personnes interrogées, *cf. supra Tableau 19.*). La présence de ces deux catégories ne semble pas permettre de différencier les groupes RS à ce terme.

[51] Dans l'objectif d'une meilleure lisibilité du plan factoriel, certaines catégories de la zone centrale (dont la valeur des coordonnées est inférieure de 0,5) ont été évacuées. Il s'agit notamment de l'absence des catégories de représentations sociales au centre de la figure.

Espace factoriel « cognitif » des 4 groupes du croisement des représentations sociales
J. Chen, 2021
Logiciel de réalisation : SPAD
Logiciel de lissage : Adobe Illustrator

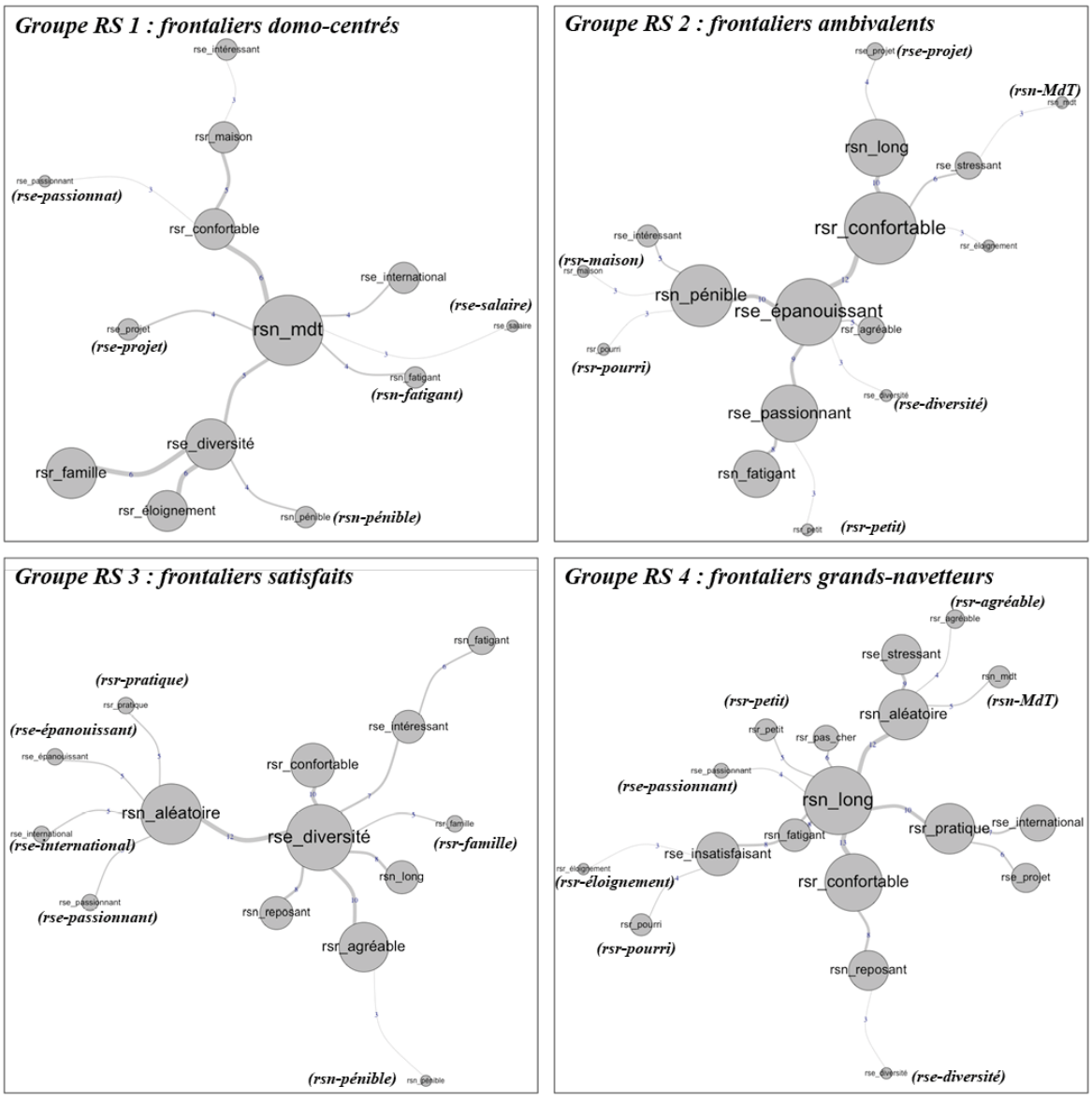
Figure 49. Espace factoriel du croisement des représentations sociales des groupes CAH

Pourtant, le groupe RS 1, qui se trouve plus éloigné des autres sur le deuxième quadrant de l'espace factoriel, se trouve à proximité de la catégorie des représentations sociales de la résidence, mais également de la présence d'un lien familial (« *RSR-famille-oui* »). Le groupe RS 3 se situe dans le même quadrant que le groupe 2 mais est plus

proche de l'axe 2. Autour de ce groupe RS 3, nous repérons notamment l'absence de la catégorie « *RSN-long (-non)* », ainsi que la présence des représentations de l'emploi (RSE), de l'aspect économique (« *RSE-salaire »*) et du contenu de l'emploi (« *RSE-diversité »*). Ensuite, le groupe RS 2 se situe dans le troisième quadrant du plan factoriel. Nous trouvons dans ce quadrant la « *RSE-passionnant »* et la « *RSN-pénible »*. Enfin, le groupe RS 4 est dans le quatrième quadrant, caractérisé par une combinaison de représentations assez complexe. Il réunit notamment plusieurs représentations de la résidence telles que celles de nature économique (« *RSR-pas cher »*), celles relatives à la bonne localisation (« *RSR-pratique »*) et à l'usage défavorable (« *RSR-petit »*). Pour ce qui est des autres objets de mobilité, nous trouvons les RSE de la valeur intrinsèque du travail (« *RSE-intéressant »*) et les « *RSN-aléatoires »*.

La projection des 4 groupes de représentations croisées sur le plan cognitif témoigne de la position relativement distincte de chaque classe. Nous recourrons à l'analyse de similitude de ces groupes RS dans l'optique de comprendre la structure et l'intensité des liens existant entre les catégories de représentations de chaque groupe (*cf. infra* Figure 50)[52] :

[52] Dans cette analyse de similitude, les éléments de représentation en hapax sont exclus (cooccurrence égale à 1).



La structure du croisement de représentations sociales selon le groupe de CAH
J. Chen, 2021
Logiciel de réalisation : IraMuTeQ
Logiciel de lissage : Adobe InDesign

Figure 50. Organisation des représentations sociales croisées selon le groupe de CAH

1. Les individus du groupe RS 1 (11 personnes) mettent l'accent sur le lien familial qu'ils entretiennent avec leur résidence mais également sur la localisation estimée défavorable (« *résidence éloignée* »). Ils ont un regard fonctionnel sur leur navette (« *mode de transport* ») et leur évaluation de l'emploi porte essentiellement sur la « *diversité* » du contenu de travail, un aspect fortement lié à leur pratique de l'activité professionnelle (cette catégorie est d'ailleurs le plus

évoquée par les frontaliers parmi d'autres RSE, *cf. supra* tableau #, chapitre 10). Compte tenu de l'ensemble de la structure de représentations sociales des trois objets de mobilité, ces personnes interrogées sont désignées comme des « ***frontaliers domo-centrés*** », car ce sont leurs représentations de la résidence qui les singularise des autres groupes.

2. Le deuxième groupe de frontaliers (18 individus) est caractérisés par des représentations d'attitude contrastée envers deux objets de mobilité : d'une part, ils évaluent de manière très favorable leur emploi au Luxembourg en le qualifiant d'« *épanouissant »* et de « *passionnant »* ; d'autre part, ils disposent d'une représentation d'évaluation très défavorable de leur navette transfrontalière, qui est considérée comme « *fatigante »* et « *pénible »*. Par rapport à leurs représentations de la résidence, ils sont dans l'aspect fonctionnel de la RSR. Ce groupe rassemble des « ***frontaliers ambivalents*** ».

3. Quant aux individus du groupe RS 3 (15 frontaliers), nous repérons les catégories de représentations telles que *l'« emploi diversifié »*, la « *résidence agréable et confortable »*, mais également la « *navette aléatoire et reposante »*. En général, nous observons davantage des individus dont les catégories de représentations sociales sont de valence favorable. Ce groupe est composé des « ***frontaliers satisfaits*** ».

4. Le dernier groupe RS (25 personnes) est se distingue des autres en particulier par une évaluation portant sur la longueur de la navette quotidienne, ainsi que sur les aléas rencontrés durant la mobilité quotidienne. D'ailleurs, les RSN (« *longue »* et *« aléatoire »*) et la RSR (« *confortable »*) des frontaliers de ce groupe correspondent toutes au noyau central de ces deux types d'objet de mobilité, tandis que ce groupe semble être le seul groupe RS à rassembler les évaluations défavorables de l'emploi au Luxembourg (par le biais des catégories « *stressant »* et « *insatisfaisant »*). Ce groupe de frontaliers correspond

effectivement au profil de Nadia que nous avons esquissé lors de notre recherche sur les frontaliers grands-navetteurs. Ces personnes subissent leur navette et conservent leur travail transfrontalier dans l'optique d'éviter un déclassement social qui aurait lieu si elles travaillaient sur le marché de l'emploi local. Nous qualifions donc ce groupe RS 4 de « ***frontaliers grands-navetteurs*** ». D'ailleurs, nous devons prendre en compte la composition complexe de ce groupe de frontaliers, car les catégories de représentations sociales comme « *navette reposante* » et « *résidence pas chère* » apparaissent également dans ce groupe. La complexification des représentations sociales des frontaliers donnera très probablement lieu à des pratiques socio-spatiales différentes.

Notre classification des groupes RS semble raisonnable, dans la mesure où les analyses factorielles permettent de positionner ces groupes à des emplacements assez distincts sur le plan factoriel, et les analyses de similitude de leurs représentations sociales leur donnent du sens. Cependant, afin d'examiner la validité de ces groupes cognitifs de représentations croisées, il nous fallait également dégager des pratiques qui correspondent à chaque groupe RS. Les analyses qui suivent vont les détailler.

c. Représentations transmobilitaires et pratiques

La recherche de correspondances entre des représentations et des pratiques mobilitaires se réalise de manière exploratoire sous forme d'analyses factorielles. L'un de nos résultats de l'ACM parvient à illustrer une telle correspondance typique entre les groupes de représentations croisées et leurs pratiques mobilitaires sous différents aspects (*cf. infra* Figure 51). Les deux axes factoriels expliquent finalement 27,5 % de variance entre les modalités actives (respectivement 14,6 % et 12,9 % de variance). Lors de la construction de cet espace factoriel, nous avons pris en compte quatre variables provenant des trois aspects de mobilité cherchés. Il s'agit des catégories socio-spatiales du lieu de travail, de l'origine sociale de l'individu[53], de l'ancienneté du travail au Luxembourg, ainsi que du nombre de voiture(s) à disposition du ménage.

[53] L'origine sociale de l'individu est définie par la PCS la plus élevée des deux parents de la personne interrogée. Ce type d'information est recueilli lors de l'entretien semi-directif.

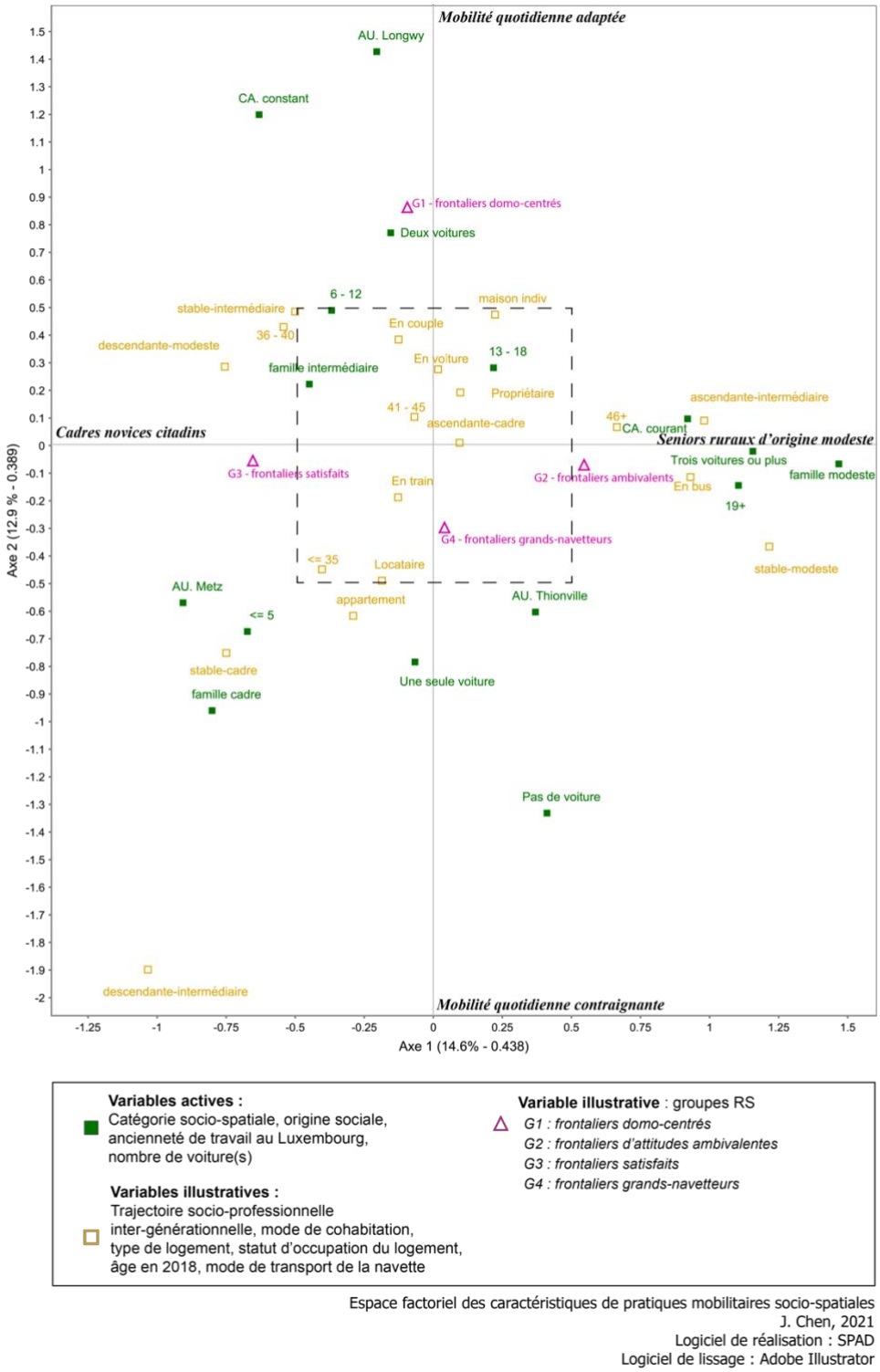


Figure 51. Espace factoriel des caractéristiques de pratiques mobilitaires socio-spatiales

En général, les modalités actives de ces variables sont distribuées de manière homogène sur les deux axes factoriels (3 à 4 modalités actives de chaque côté), à

l'exception du côté négatif de l'axe 1, où les modalités sont placées vers le bas du plan. En fait, nous retrouvons *grosso modo* le même scénario de facteurs que nous avons constaté plus haut, quand nous avons cherché à intégrer les trois types de classification sur le même espace factoriel (*cf. supra Figure 47*). Cette fois-ci, le résultat de cette dernière ACM permet en plus de distinguer l'origine sociale et trajectoire socio-professionnelle de notre échantillon. Par exemple, sur la longueur du premier axe factoriel s'opposent les ***cadres novices citadins*** et les ***frontaliers seniors ruraux de classes sociales modestes***. D'une part, nous repérons le lieu de résidence dans le centre urbain messin à gauche de l'axe horizontal, l'origine sociale d'une famille de cadres ou de professions intermédiaires, ainsi qu'une durée de travail au Luxembourg inférieure à cinq ans ; d'autre part, se regroupent à droite du même axe des modalités comme les Communes d'accueil courant (plutôt rurales et éloignées), l'origine d'une famille de couche modeste et une ancienneté de travail supérieure à 19 ans au Luxembourg. À la différence des frontaliers cadres novices et citadins, les seniors ruraux se caractérisent par la possession de *trois voitures ou plus*, tandis que les premiers sont plus proches de l'absence de voiture dans le ménage.

Quant au deuxième axe factoriel, nous repérons de nouveau les deux situations opposées par rapport au potentiel de mobilité quotidienne transfrontalière. Celui-ci est défini à la fois par la distance géographique par rapport à la frontière franco-luxembourgeoise et par le nombre de voiture(s) à disposition des individus. Ainsi, pour les frontaliers qui ont deux voitures dans le ménage et qui résident dans les *Communes d'accueil constant* ou l'agglomération urbaine de Longwy, la mobilité quotidienne transfrontalière est définie comme « *adaptée* ». *A contrario*, les individus qui habitent dans les agglomérations urbaines de Metz et de Thionville (ces deux modalités peuvent se projeter plus ou moins sur le côté négatif de l'axe 2), et qui ne disposent notamment pas de voiture, la mobilité quotidienne transfrontalière est considérée comme « *contraignante* ». Certes, cette définition servant à nommer des axes reste temporaire et peut se détacher des pratiques spatiales réelles des individus. Par exemple, une possibilité en réalité peut être tout à fait de l'inverse de notre définition au niveau des

'besoins' de mobilité quotidienne (qui n'est pas systématiquement transfrontalière), parce que nous pouvons considérer que les individus qui habitent dans les centres urbains lorrains n'ont pas besoin de se déplacer en voiture dans leur vie quotidienne, tandis que les habitants qui résident dans des espaces moins gentrifiés (Longwy et Communes d'accueil courant) dépendent davantage de l'automobile. Ce seront donc les analyses thématiques que nous effectuerons à ce sujet qui permettront de dégager le lien réel entre les deux types de pratique mobilitaire définis.

Sur le plan factoriel, nous projetons les quatre groupes de représentations croisées comme variable illustrative. Nous découvrons que les quatre groupes se répartissent d'un des deux côtés des deux axes factoriels, sauf le groupe RS 4 des *frontaliers grands-navetteurs*, qui se positionne plutôt dans la zone centrale du plan. Cela signifie que notre ACM est assez performante pour distinguer et caractériser les groupes RS par rapport à leurs pratiques mobilitaires, mais également au travers des trois types de mobilités – en l'occurrence la mobilité quotidienne, la mobilité résidentielle et la mobilité sociale.

D'ailleurs, six variables illustratives sont projetées sur le plan factoriel : la trajectoire socio-professionnelle intergénérationnelle de l'individu [54], le mode de cohabitation dans le logement, le type de logement occupé, le statut d'occupation du logement, l'âge de l'individu en 2018, et enfin le mode de transport principal emprunté pour la navette transfrontalière. Ces éléments illustratifs nous aident à mieux caractériser les pratiques socio-spatiales des individus de chaque groupe de représentations croisées.

[54] La trajectoire socio-professionnelle intergénérationnelle de l'individu est définie par son origine sociale et sa PCS actuelle.

I. Frontaliers domo-centrés

Le groupe RS 1 des *frontaliers domo-centrés*, composé de 11 personnes, est le plus éloigné de l'origine du plan factoriel. Dans la caractérisation des groupes RS réalisée plus haut (*cf. supra Figure 50*), nous avons défini ce groupe de frontaliers comme des *frontaliers domo-centrés* qui ont des représentations sociales fonctionnelles de leur navette transfrontalière. Ces frontaliers parlent comme la plupart de leurs homologues de la « *diversité »* du contenu de l'emploi, tout en accentuant le lien familial lors de l'évocation de leur résidence. Nous remarquons en effet des similitudes entre le groupe RS 1 des *frontaliers domo-centrés* et le groupe RSR 5 des *habitants domo-centrés* à propos des pratiques spatiales, non seulement pour ce qui est des comportements résidentiels (*cf. supra page 416*), mais également de la mobilité quotidienne (*cf. supra Figure 47).* Ainsi, les caractéristiques du groupe RS 1 des *frontaliers domo-centrés* se rapprochent de celles du groupe RSR 5 des *habitants domo-centrés*.

De facto, notre présupposé de la similitude existant entre le groupe RS 1 des *frontaliers domo-centrés* et les autres classifications est confirmé par la composition du groupe RS 1 réunissant des membres appartenant aux groupes RSN, RSE et RSR (*cf. infra* Figure 52). Nous constatons que les *frontaliers domo-centrés* sont surtout des *navetteurs à vision fonctionnelle* (groupe RSN 1) qui accordent une grande importance au mode de transport lors de leurs représentations sociales de la navette. Au niveau de la composition des groupes RSE, ce sont les *travailleurs de valeur intrinsèque* (groupe RSE 4) et les *travailleurs de valeur extrinsèque* (groupe RSE 5) qui partagent la composition. Cependant, à part les *habitants domo-centrés* (groupe RSR 5), nous voyons que les *habitants éloignés* (groupe RSR 4) participent également à la composition du groupe RS 1 des *frontaliers domo-centrés*, alors qu'une telle participation ne semble pas se manifester sur l'ACM (*cf. supra Figure 51*), étant donné que les *habitants éloignés* résident plutôt dans les *Communes d'accueil courant* (*cf. supra Figure 46*).

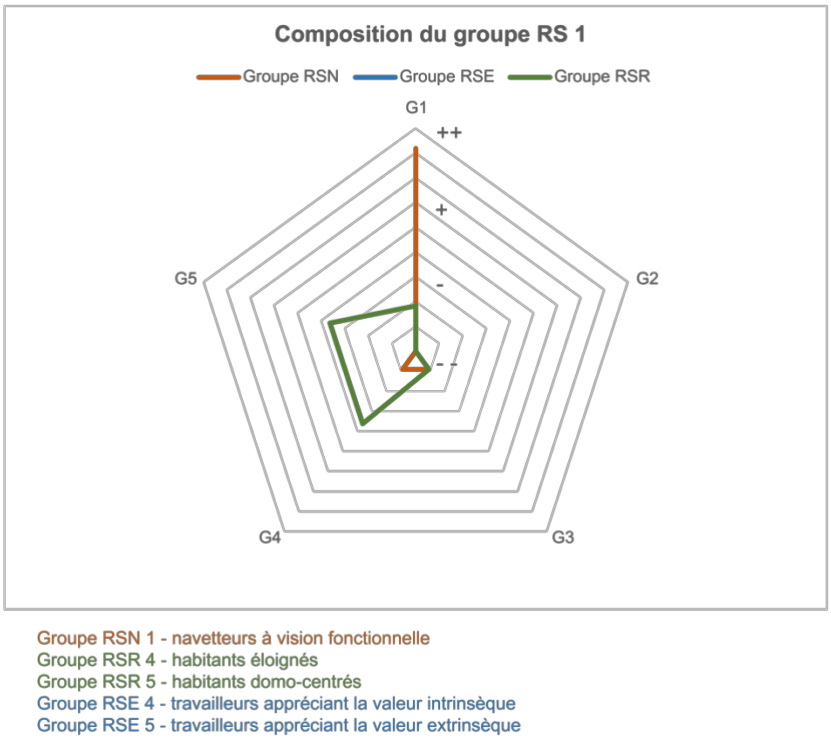


Figure 52. Composition du groupe RS 1 en fonction des autres groupes de représentations[55]

En parallèle, nous considérons que tous les *habitants domo-centrés* ne font pas partie du groupe RS 1. Rappelons-nous que le groupe RSR 5 réside à la fois dans les communes à proximité de la frontière franco-luxembourgeoise (Longwy et Communes d'accueil constant) et à Metz - ces deux comportements constituent ainsi nos deux sous-groupes de « *domo-centrés citadins* » et « *domo-centrés contadins* » (*cf. supra page 416*). Cependant, les *frontaliers domo-centrés* du groupe RS 1 s'éloignent de l'agglomération de Metz, et leur profil correspond davantage à celui des « *domo-centrés contadins* » du groupe RSR 5. En réalisant des statistiques quantitatives pour examiner la distribution des frontaliers de chaque groupe RS, les résultats confirment que les individus du groupe RS 1 sont moins nombreux à habiter Metz (*cf. Annexe 29*). Cette différence permet de distinguer le groupe RSR 5 des *habitants domo-centrés* du groupe

[55] Le cercle du radar superpose complètement les groupes RSE et RSR (respect du sens initial à vérifier).

RS 1 – les *frontaliers domo-centrés* sont davantage des « *domo-centrés contadins* » qui résident dans les espaces résidentiels lorrains moins gentrifiés.

D'ailleurs, selon la position sur le plan factoriel des groupes RS, les frontaliers du groupe RS 1 des *frontaliers domo-centrés* se caractérisent par une durée de travail intermédiaire (plus proche de 6-12 ans). Ils possèdent souvent deux voitures pour leur mobilité quotidienne. Enfin, par rapport à la mobilité sociale du groupe RS 1, ces *frontaliers domo-centrés* sont plus souvent issus d'une famille exerçant des professions intermédiaires et connaissent généralement une trajectoire sociale stable ou ascendante (cette dernière modalité se situe au centre du plan factoriel permettant de caractériser la plupart des personnes interrogées), car ils parviennent eux-mêmes à exercer une profession intermédiaire ou celle d'un cadre au Luxembourg.

Le profil de Caroline constitue un cas représentatif des frontaliers du groupe RS 1 des *frontaliers domo-centrés*. Caroline habite dans une *Commune rurale d'accueil constant* au Sud de Longwy. Elle travaille comme directrice d'une association de coopération transfrontalière à Esch-sur-Alzette. Chaque jour, elle se rend au travail au Luxembourg soit en train soit en voiture. Son choix du mode de transport dépend de ses activités professionnelles :

> *« Donc, non, [je ne prends pas la voiture tous les jours] ! Dans la mesure du possible, j'ai toujours pris le train. Sauf, effectivement, les jours où je suis en réunion à l'extérieur, parce que nous, on est quand même, de par notre métier, on est quand même beaucoup sur les routes ! J'ai des réunions à Trèves, à Sarrebruck, à Metz. La semaine dernière, je pense, que j'étais une seule fois à Esch[-sur-Alzeete] toute la semaine, quoi ! Oui, j'ai deux fois [des réunions] à Sarrebruck, une fois j'étais à Metz, donc on est quand même beaucoup en voyage pour le travail, voilà ! Il y a une mobilité professionnelle qui fait qu'on bouge beaucoup. Quant aux jours où je n'ai rien de particulier, je suis à mon bureau, voilà, c'est le train que je privilégie. De toute façon, en plus, les comptes sont aussi faits très vite en matière*

> *d'essence, en matière de coût du jour du véhicule, en matière de parking. C'est tout bénéfice de pouvoir prendre le train, dans la mesure où, en plus, nous [notre lieu de travail] on est hyper privilégiés en étant aux abords d'une gare, clairement ! Je crois que la majeure partie des collègues ici vient en train. » (Caroline).*

Le lieu de travail variable oblige Caroline à prévoir la mobilité quotidienne liée à son emploi. C'est la raison pour laquelle elle et son mari ont décidé de conserver deux voitures privées dans le ménage, parce que son mari travaille également au Luxembourg et se rend tous les jours au travail en voiture. En plus, lorsque Caroline se rend au travail en train, elle pratique un mode de mobilité mixte entre la voiture et le train, car sa commune de résidence n'est pas connectée au réseau ferroviaire. Les représentations sociales que Caroline a de la navette consistent en un enchaînement de différents modes de transport. Elle décrit sa navette en employant les termes « *voiture* » et « *train* », auxquels elle ajoute le « *problème de ponctualité* » qu'elle rencontre récemment :

> *« Moi, je viens de mon domicile qui est au-dessus de Villerupt. Je vais à la gare en voiture, je recommence à conduire pour le moment [en raison des trains souvent en retard]. Je vais me garer à la gare de Esch-Belval (au Luxembourg), et je prends le train de Belval jusqu'à ici pour une station, en fait ! Parce qu'ici, nous, on ne peut pas se garer [ici, sur mon lieu de travail], on n'a aucune possibilité de se garer. Donc, je suis obligée de me mettre à l'endroit [où il y a des parkings] ... Donc, je suis sur Esch-Belval au niveau du parking, et je prends le train qui va jusqu'à Esch-sur-Alzette gare, tous les jours ! Ou alors- parce qu'on a deux possibilités -, il y a aussi le parking à Audun-le-Tiche (commune à proximité de Longwy en France). Donc, il y a aussi un parking à Audun-le-Tiche où je peux me garer aussi de temps en temps. Mais ces derniers temps, je suis plutôt sur Esch-Belval. Mais moi, j'ai la chance d'avoir deux gares possibles pour venir à mon travail ! » (Caroline).*

La famille de Caroline a déménagé dans cette commune rurale il y a presque vingt ans. Au début de sa carrière au Luxembourg, elle résidait avec son conjoint à Audun-le-Tiche, près de la frontière. Le motif initial à l'origine de leur déménagement était d'accéder à la propriété et d'élargir l'espace de vie avec l'arrivée consécutive de leurs enfants (ils ont trois enfants et ils sont cinq personnes dans le ménage). Ce déménagement les a fait s'éloigner de la frontière et de leur lieu de travail, mais a également fait baisser le prix d'accession à la propriété :

> *« Parce que quand on s'est installés, donc on était… j'étais déjà avec mon mari. Donc, on avait un petit appartement, et puis la famille s'est agrandie, voilà ! Donc, on est devenus propriétaires dans un petit village sur un peu plus… un peu plus loin, voilà ! […] C'est sûr que l'immobilier est plus cher que si on habitait, je ne sais pas où, même à Nancy, à Metz ou quand on descend [dans le sud de la région], ça c'est sûr ! Nous, on a encore eu la chance d'acheter juste avant que ça augmente trop. C'est sûr que le prix immobilier [augmente] ! »* (Caroline).

Depuis lors, ils ne bougent plus parce qu'ils ont tissé un réseau social et ils sont attachés à leur commune de résidence. Lorsque Caroline évoque sa résidence, elle pense plutôt à des liens sociaux et familiaux, car elle utilise les mots comme « *famille* », « *cercle d'amis* ». Elle ajoute ensuite « *rurale* » pour désigner la localisation de la commune de résidence. Dans la perspective actuelle de Caroline, une mobilité résidentielle n'est pas envisagée en raison des liens sociaux tissés, mais également en raison du prix immobilier en hausse au Grand-Duché.

> *« Alors, c'est la 'famille', puisque c'est aussi pour ça qu'on y est. Aussi tout ce qui est 'cercle d'amis', tout ce qui est lié à nos engagements. Et puis […] on peut dire que c'est du 'rural' pour le caractériser. C'est vrai que notre maison, elle est en milieu rural, elle n'est pas comme un appartement… […] Non, non, non ! [On ne pense pas à déménager.] En plus, on a des enfants. Et si on disait à nos enfants qu'on déménageait, je pense qu'on serait tués !*

> *Haha… Non, non ! Ce n'est pas du tout dans notre objectif. En plus, […] pour loger une famille avec cinq enfants, vous oubliez le Luxembourg. Donc, de toute façon, il faudrait rester en France. Donc, on n'a aucun intérêt à déménager. D'autant qu'en plus, on est hyper actifs sur notre commune. Mon mari et moi, on est dans des associations, dans les conseils d'école, enfin, bon ! En plus, on y est bien, et c'est là où on a quand même beaucoup d'amis, non, non, on ne bougerait pas. […] Après, je pense que sur les cinq à dix ans à venir, c'est sûr qu'on restera ici. D'autant plus qu'on a tellement d'engagements qu'on ne se voit pas tout quitter d'un coup. Là, ce serait impossible, je crois. On aurait trop de mal. (Caroline).*

Pour le moment, Caroline semble se plaire dans une situation immobile, aussi bien sur le plan résidentiel qu'au niveau professionnel. Fille de parents enseignants au collège, Caroline a progressivement gravi les échelons dans sa carrière au Luxembourg jusqu'à travailler aujourd'hui comme directrice de son organisme d'emploi. Elle trouve son travail au Luxembourg « *interculturel* », « *très varié* » et « *satisfaisant* ». Avec une carrière ascendante, elle a aujourd'hui toujours des perspectives nouvelles dans son métier.

> *« Moi, je découvre toujours ! Il y a toujours des nouveaux projets. Donc, on a des nouvelles têtes, des gens engagés, des gens… […] J'ai la chance d'avoir un travail très varié, parce qu'on travaille dans différents domaines, ça peut être justement les questions de transport, de l'aménagement du territoire. On est sur des échanges scolaires, on est sur du secteur de jeunesse. Donc, j'ai la chance d'avoir un travail hyper varié […]. Moi, c'est ce que j'apprécie vraiment beaucoup, cette diversité dans le travail ! (Caroline).*

Malgré la satisfaction procurée par l'emploi, Caroline ne travaille pas à temps plein, car c'est elle qui s'occupe des enfants du ménage en bas âge. Cela renforce encore ce que nous avons évoqué comme l'inégalité de mobilité quotidienne entre les deux

genres. Cette fois-ci, cette inégalité impose également des pratiques aux femmes dans le domaine professionnel.

> *« […] moi, comme on a trois enfants, je travaille à temps partiel. Et souvent au Luxembourg, il y en a peu à temps partiel, et pour moi, je ne me vois pas encore travailler à temps plein, parce que ça devient un peu compliqué. Donc, peut-être que d'ici trois ans, ou quatre-cinq ans, quand les enfants auront grandi, je serai plus disponible pour du temps plein. Mais pour le moment, le temps plein, ce n'est pas possible ! […] Je fais trente-deux heures (par semaine). Normalement, je ne travaille pas le mercredi. Enfin, 'normalement' ! Il y a des exceptions, je suis obligée de euh… Enfin, j'ai quand même un poste de direction, je suis obligée d'être flexible. Mais normalement, je ne travaille pas le mercredi, parce qu'en France on a le problème, le fameux problème à l'école des mercredis. » (Caroline).*

La raison économique liée au travail constitue un autre motif pour Caroline de préserver la stabilité de l'emploi. D'après elle, le changement de travail signifie « *repartir au SMIC*[56] » (*sic*), et constitue surtout une barrière pour revenir travailler en France.

> *« Ah, pour le moment, je ne crois pas que je vais partir ailleurs. De temps en temps, je me dis que j'aimerais bien certains postes en France, mais alors là, pour le coup, il y a un différentiel salarial à compétences égales qui est tel que je ne suis pas sûre que… Là, je commence à avoir un certain nombre d'années d'ancienneté, je n'ai pas envie de repartir au SMIC, hein ! Parce*

[56] SMIC : en France, ce terme signifie le salaire minimum interprofessionnel de croissance. Il s'agit de la rémunération minimum basée sur la durée légale du travail (35 heures). Par exemple, en 2018, le SMIC brut français est de 1498,47 euros (source : INSEE 2018). L'équivalent du SMIC au Luxembourg est le salaire social minimum (basé sur 40 heures de travail), le montant est fixé à 2458,25 euros (source : gouvernement.lu, 1er août 2018).

> *que j'en vois passer des supers fiches de postes intéressants [en France], mais payés vraiment pas grand-chose. Donc, il y a un moment où je ne prendrais pas ! Donc, vu l'état du marché du travail en France, on va dire à compétences égales, pour le moment, je ne suis pas sûre de revenir en France. » (Caroline).*

En guise de conclusion de la sous-section, nous pouvons résumer de cet exemple que les frontaliers représentatifs du groupe RS 1, donc des *frontaliers domo-centrés,* sont des personnes satisfaites surtout de leur résidence et de leur emploi actuel. Elles préfèrent éviter la mobilité résidentielle et la mobilité professionnelle, comme si ces types de mobilité étaient de nature à perturber leur stabilité et leur sécurité – le changement de résidence peut en effet briser les liens sociaux tissés sur leur lieu de résidence, et le changement de travail signifie souvent repartir à zéro dans le champ professionnel, ce qui donne lieu à un déclassement socio-économique. En même temps, nous constatons également que les frontaliers qui disposent de RSR comme « *éloignées* » font également partie de ce groupe RS 1. Dans le cas de Caroline, comme dans les autres cas des *habitants éloignés qui se coincent* mentionnés plus haut (*cf. supra page 408*), l'éloignement de la résidence se fait donc en relation avec les liens socio-familiaux. Ce phénomène peut être compris comme une sorte de compromis que les frontaliers trouvent pour équilibrer vie professionnelle et vie familiale. Enfin, les représentations sociales de la navette à vision fonctionnelle du groupe RS 1 semblent exprimer de relatives satisfactions (dans le sens où ils n'expriment pas directement une évaluation défavorable du trajet) dans le contexte de la mobilité quotidienne généralement troublée.

II. Frontaliers ambivalents

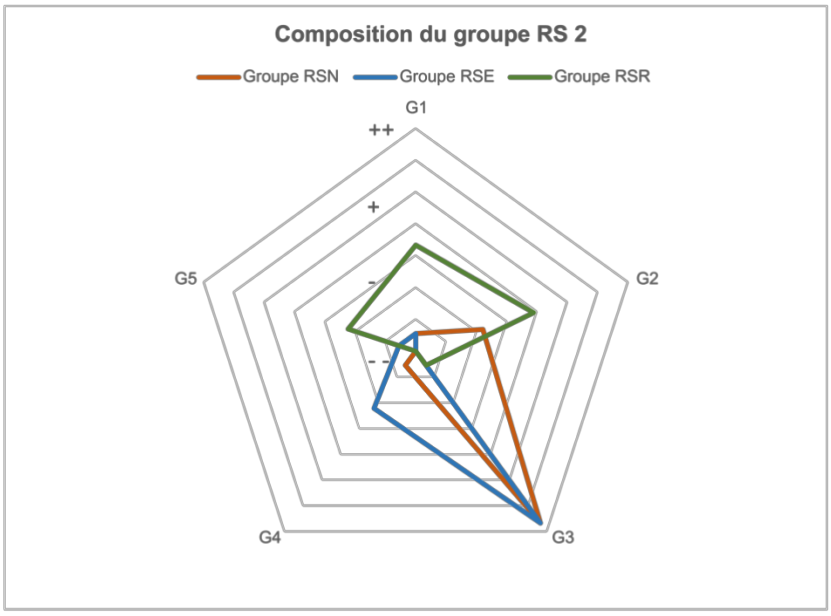
Le deuxième groupe RS se situe à proximité des frontaliers seniors qui résident dans les communes rurales (*Communes d'accueil courant*) ou dans les communes urbaines de l'agglomération thionvilloise (cette modalité active peut se projeter sur le côté positif de l'axe 1) et sont issus d'une famille de classe modeste. Deux modalités illustratives de la trajectoire sociale intergénérationnelle à proximité de ce groupe marquent une stabilité sociale de ces frontaliers seniors : les frontaliers d'origine modeste de ce groupe RS 2 exercent des professions intermédiaires ou restent dans les PCS modestes. Les statistiques de la distribution des frontaliers en fonction de leur origine sociale confirment ce témoin (*cf.* Annexe 29). Certes, comme nous l'avons décrit dans la sous-section précédente, la trajectoire socio-professionnelle ascendante vers les professions de cadre se situe au centre du plan factoriel, ce qui permet de caractériser notre échantillon de l'entretien semi-directif. Deux autres modalités illustratives montrent qu'il existe dans ce groupe des personnes qui effectuent la navette en bus et qui ont plus de 46 ans.

Nous avons précédemment désigné les personnes de ce groupe RS 2 comme des *frontaliers ambivalents*. Une telle qualification renvoie à deux valences opposées que les frontaliers attribuent respectivement à leur emploi et à la navette transfrontalière : d'une part, ces personnes considèrent leur emploi au Luxembourg comme passionnant et épanouissant ; d'autre part, elles trouvent leur navette quotidienne pénible et fatigante. Lors des analyses thématiques *des navetteurs de pratiques éprouvantes* du groupes RSN 3 (*cf. supra page 284*), nous avons confirmé que les représentations sociales de la *pénibilité* de la mobilité quotidienne sont directement associées à la circulation en voiture des frontaliers. Même si sur le plan factoriel, le groupe RS 2 des *frontaliers ambivalents* se trouve éloigné de la modalité illustrative des navetteurs empruntant la voiture, les statistiques confirment encore l'existence de ce lien entre les considérations de pénibilité et le fait d'être frontalier automobiliste. Les *frontaliers ambivalents* sont

les plus nombreux à effectuer la navette transfrontalière en voiture comparativement aux autres groupes (*cf. Annexe 29*).

Pour ce qui est des représentations sociales de l'emploi au Luxembourg, les *frontaliers ambivalents* se rapprochent du groupe RSE 3 des *travailleurs passionnés,* qui attribuent aussi une forte valeur affective à leur emploi, en soulignant l'aspect « *passionnant* » et « *épanouissant* » de leur travail au Grand-Duché.

En outre, nous constatons que la composition du groupe RS 2 est à la fois dominée par les membres du groupe RSN 3 des *navetteurs de pratiques éprouvantes* et par le groupe RSE 3 des *travailleurs passionnés* (*cf. infra Figure 53*). Concernant la composition des groupes RSR, ce sont plutôt les membres du groupe RSR 1 des *habitants du noyau central* et du groupe RSR 2 des *habitants à vision fonctionnelle* qui se remarquent. Ce type de composition du groupe RS 2 en fonction d'autres manières de classification correspond bien à ce que nous venons de constater sur le plan factoriel (*cf. supra Figure 51*) et confirme l'ambivalence des représentations sociales de ces frontaliers vis-à-vis de la navette et de l'emploi.



Groupe RSN 3 - navetteurs de pratiques éprouvantes
Groupe RSR 1 - habitants des représentations du noyau central
Groupe RSR 2 - habitants à vision fonctionnelle
Groupe RSR 5 - habitants domo-centrés
Groupe RSE 3 - travailleurs passionnés
Groupe RSE 4 - travailleurs appréciant la valeur intrinsèque

Figure 53. Composition du groupe RS 2 en fonction d'autres groupes de représentation

Nous reprenons le cas d'Élodie pour illustrer la situation des *frontaliers ambivalents* du groupe RS 2. Dans les classifications par CAH mentionnées plus haut, Élodie fait partie du groupe RSN 3 des *navetteurs de pratiques éprouvantes* et du groupe RSE 3 des *travailleurs passionnés*. Elle appartient en même temps au groupe RSR 1 des *habitants du noyau central* qui considèrent leur résidence comme « *confortable* » et « *agréable* ». En réalité, Élodie est une jeune mère frontalière qui travaille à Strassen, au Luxembourg, et habite à Yutz, une commune périurbaine proche de Thionville. Elle est très satisfaite de son travail au Luxembourg, qu'elle trouve « *super* », « *épanouissant* », mais « *éloigné* » de son lieu de résidence. Lorsque nous avons évoqué la structure des représentations sociales de l'emploi plus haut (*cf. supra page 345*), nous avons pu constater qu'Élodie était très contente d'avoir obtenu immédiatement un emploi en CDI au Luxembourg, et ce à l'issue d'une longue recherche d'emploi en Lorraine. En plus du marché de l'emploi dynamique du Grand-Duché, elle est aussi satisfaite de l'environnement de son lieu de travail (*cf. supra page 349*). D'ailleurs, en tant que fille d'un ouvrier et d'une femme au foyer, elle est satisfaite de travailler aujourd'hui comme cadre intermédiaire chez son employeur :

> *« Cette crèche-là, j'y suis depuis qu'elle a été créée. Donc, en fait, j'ai vu les évolutions hein, voilà ! […] Ah oui, complètement ! Là, la semaine prochaine, je vais être chargée de direction de la crèche ! La semaine prochaine, je signe le [nouveau] contrat ! Au niveau des perspectives, [j'en ai] beaucoup ! […] Donc, oui, effectivement, ça fait seulement cinq ans que je travaille. Mais mon beau père, je crois qu'il a toujours eu le même poste. » (Élodie).*

Malgré la satisfaction qu'elle tire de son emploi, la navette transfrontalière vers Strassen constitue un désavantage pour Élodie. Au début de sa carrière, elle s'est rendue

pendant trois mois au travail en train. Cette expérience a provoqué chez elle de forts affects négatifs : pour elle, le trajet en train était « *horrible* », « *invivable* » et « *infernal* »[57]. Depuis qu'elle effectue la navette en voiture, le trajet reste « *horrible* » et « *fatigant* », mais il est « *plus rapide* » qu'auparavant.

> *« C'est vrai qu'il y en a qui utilisent ce temps-là [en train] pour se détendre, regarder des séries. C'est vrai que ça peut être un moment pour soi, un moment de détente, le train. Et quand je prenais le train, les trois mois que j'ai pris le train, ben, c'est vrai que j'écoutais de la musique, ça me détendait, j'étais plus détendue. Prendre la voiture, c'est plus stressant, il y a les bouchons, on ne sait jamais à quelle heure on va rentrer. Donc, on utilise l'application qui nous détourne en fonction du trafic, mais je ne sais jamais par où je suis passée. Hier, il m'a fait prendre un chemin que je n'avais jamais pris ! […] Ben, déjà, de prendre la voiture, ça me permet de gagner bien une heure le matin, une heure l'après-midi. C'est très important, parce que déjà sur une semaine de quarante heures de travail, là actuellement en voiture, j'en passe dix [heures] en voiture. Donc, je ne suis pas là cinquante heures par semaine. Maintenant, si maintenant [je reprends le train], j'en perds encore dix [heures en plus]. Non, ça sera ma limite, quand même, hein ! » (Élodie).*

Comme prendre le volant pour effectuer la navette constitue une source de stress et de fatigue pour les frontaliers, nous avons également posé la question du covoiturage à Élodie, mais son emploi du temps au travail contraignant semble l'empêcher de l'envisager :

---

[57] Pour voir la raison du changement de mode de transport d'Élodie et sa navette en train plus détaillée, *cf. supra* la section c, chapitre 9.

« J'aimerais bien ! Ben, j'aurais bien aimé, mais déjà sur mon lieu de travail, on ne fait pas les mêmes horaires, en fait ! Ça change, on tourne, mais on ne fait jamais les mêmes horaires en même temps. […] Toutes les semaines, toutes les semaines on change les horaires, en fait ! Soit je fais les 7 h, je commence à 7 h, soit ma collègue commence à 8 h, une autre collègue commence à 10 h. Et sinon, dans ma commune [de travail], je pourrais trouver des frontaliers qui y travaillent, ça c'est sûr, mais ça ne correspondrait pas à mes horaires. Et moi, mes horaires changent chaque semaine. Si quelqu'un fait un horaire de bureau, ce qui fait de 8 h à 17 h, ça ne va jamais correspondre avec mes horaires. Personne ne fera le même : une fois 7 h, une fois 8 h, une fois 10 h. Donc, ce n'est pas possible ! » (Élodie).

Il y a deux ans, Élodie a déménagé avec son conjoint de Metz à Yutz. Deux raisons principales ont motivé le couple à effectuer cette mobilité résidentielle : d'une part, la navette de Metz au Luxembourg était trop longue pour Élodie. Le couple a décidé de se trouver chacun à mi-chemin de son travail (son conjoint travaille à Metz). D'autre part, avec l'arrivée du premier enfant du ménage, ce couple biactif a cherché à se rapprocher de Yutz, où réside la famille d'Élodie, afin de mieux s'occuper de l'enfant.

« Alors, moi, je suis de Yutz à la base, d'ici ! Quand j'ai rencontré mon conjoint qui est de Metz, on habitait à Metz et j'ai fait mes études là-bas. Et quand j'ai trouvé mon travail au Luxembourg, et ben, on a coupé la poire en deux, on est revenus ici pour être à moitié, à mi-chemin pour tous les deux. […] Ben, ce n'était plus possible pour moi. Je vois les gens qui viennent de Metz pour aller au Luxembourg, franchement, ils ont du courage ! Déjà ici [de Yutz], c'est déjà compliqué, alors ! Maintenant, on reste à Yutz, parce que, bon, c'est là un peu au milieu, mais il y a ma mère, il y a ma sœur, ils habitent tous à Yutz. Pour mon fils, pour la gare, c'est beaucoup plus simple. » (Élodie).

Bien que le couple ait accédé à la propriété de leur appartement à Yutz, Élodie envisage encore de déménager dans l'optique de raccourcir le rapport distance-temps de la navette tout en conservant la proximité du lieu où leur enfant est scolarisé.

> *« Mais c'est vrai qu'à choisir, moi, j'irais déjà derrière, au niveau du Kinépolis à Veymerange (une commune rurale plus proche de la frontière). [Parce que] Si vous traversez Thionville en voiture, elle est horrible. Surtout le soir, parce qu'il se blogue à Thionville. Donc, [déménager à Veymerange] ça serait super, c'est un peu après Thionville pour éviter cette zone [de bouchons]. Mais bon, après, on n'a plus la famille sur place pour le petit. Ça pose d'autres problèmes ! […] Mais là même, j'y pense encore, parce qu'on a comme projet peut-être d'acheter une maison, et l'immobilier ici est tellement cher que c'est un peu compliqué. Et d'éviter justement, comme je vous le disais, la portion de Thionville qui est saturée [de voitures sur la route], ce qui me ferait gagner du temps pour ne pas être dans les bouchons. Cette portion-là, elle dure cinq minutes en voiture [sans bouchons]. Quand il y a les bouchons, je peux prendre vingt ou vingt-cinq minutes le soir, juste sur cette portion-là. Et je me dis que j'habiterais de l'autre côté de Thionville, je n'éviterais rien que ça, et ça me ferait gagner déjà énormément de temps. Maintenant, me rapprocher de la frontière, je ne voudrais pas, parce qu'il n'y a plus rien, c'est des villages. Le collège pour mon fils, il faudra qu'il prenne le bus, qu'il fasse une heure de bus. Ça, je ne veux pas ! Ici, on a les bus en cinq minutes, il est à la gare de Thionville. Si jamais, à cinq minutes, il est à son collège, à son lycée, et on a beaucoup pensé quand on a choisi l'emplacement ici. On a bien pensé à ça ! (Élodie).*

De toute façon, Élodie est satisfaite de sa résidence qui est « géniale », « bien placée » mais « un peu petite » pour le ménage.

> *« Ben, 'génial', il est 'bien placé'. […] On est bien ici, ce n'est que des mots positifs ! […] je veux dire 'petit', parce que quand on a acheté ici, on n'était pas sûrs de vouloir un enfant. Finalement, on en a voulu un. Moi, j'ai une*

chambre pour lui, ça, ce n'est pas le problème. Mais le premier nous a donné envie d'en avoir un deuxième ! Et c'est trop petit maintenant ! Si on veut en faire un deuxième, il nous manque une chambre. » (Élodie).

À la fin de l'entretien, nous demandons à Élodie si la navette qu'elle effectue pour se rendre au Luxembourg pourrait l'inciter à chercher un travail en France. Elle nous donne une réponse négative :

« Ça serait un rêve dans le sens où je rêverais d'avoir un travail à cinq minutes de chez moi ou à dix minutes, un quart d'heure, ça serait génial ! Mais financièrement, ça serait impossible ! Ça ne serait pas possible d'être en France, parce qu'avec deux salaires français, on ne peut même pas acheter ici ! Ce n'est pas possible ! Les gens [non-frontaliers] qu'on connaît de notre entourage qui ont deux salaires français, ils vont acheter dans les villages très reculés. Ils ont une demi-heure de route, du coup, pas dans le même sens, pas avec des embouteillages (parce qu'ils ne font pas la navette transfrontalière), mais ils vont dans des villages paumés. Dès qu'ils veulent faire leurs courses, ils ont une demi-heure, quarante minutes de route. Le Luxembourg, c'est un cadeau, mais c'est aussi un problème pour nous, parce que le Luxembourg fait augmenter l'immobilier. Et du coup, pour pouvoir vivre là où j'ai grandi, j'ai grandi à Yutz, pour pouvoir vivre dans la ville où mes parents habitent, si je ne travaille pas au Luxembourg, je ne peux pas ! Ben enfin, je ne peux pas acheter. En location, oui, mais je ne peux pas acheter. Déjà là, en travaillant au Luxembourg, je ne peux me payer qu'un appartement à Yutz et je ne peux pas m'acheter une maison. » (Élodie).

En guise de conclusion de la sous-section, le cas d'Élodie nous montre bien le dilemme auquel les *frontaliers ambivalents* se trouvent confrontés : d'une part, le dynamisme du marché de l'emploi luxembourgeois permet l'épanouissement de ces travailleurs frontaliers et leur offre des opportunités d'ascension socio-économique ainsi que la possibilité d'accéder à la propriété de leur résidence, vu leur origine sociale

modeste ; d'autre part, la navette quotidienne est une pratique mobilitaire éprouvante pour eux, car les *navetteurs de pratiques éprouvante*s (le groupe RSN 3 étant la composition principale de ce groupe RS 2) sont géographiquement les plus dispersés par rapport à leur lieu de travail au Luxembourg (*cf. supra Figure 31. Distribution des frontaliers selon les lieux de résidence et de travail*). Nous constatons chez ces *frontaliers ambivalents* que la navette transfrontalière et le travail transfrontalier sont vécus de manière opposée et que la navette vers le bassin d'emploi métropolitain devient un outil pour les travailleurs d'origine modeste d'améliorer leurs conditions sociologiques d'existence.

III. Frontaliers satisfaits

Le groupe RS 3 est désigné comme un ensemble de *frontaliers satisfaits* en raison de leur évaluation positive de leur résidence et de leur emploi au Luxembourg. En réalité, les éléments de représentations sociales des frontaliers du groupe RS 3 peuvent presque tous être classifiés comme l'image la plus partagée de nos trois objets de mobilité, car ce sont généralement les plus partagés par la majorité des frontaliers interrogés : ils considèrent leur navette comme « *longue* », leur résidence comme « *confortable* » et « *agréable* », et leur emploi comme « *diversifié* ». En général, il existe peu d'éléments de représentations d'attitude défavorable au sein du groupe RS 3, sauf la « navette aléatoire ». C'est donc « *aléatoire* » qui marque la différence de ce groupe dans le domaine des RSN, car cette dernière catégorie se trouve dans la zone contrastée des RSN. Nous avons remarqué que l'aspect aléatoire est davantage lié à l'utilisation du train comme mode de transport pour effectuer la navette (*cf. supra page 282*). Nous en déduisons que ce groupe de *frontaliers satisfaits* rassemble très probablement des usagers du train. La distribution en termes de modes de transport du groupe RS 3

confirme cette conjecture, car la majorité des membres frontaliers prennent le train pour se rendre au travail au Luxembourg (*cf. Annexe 29*).

Les autres groupes de représentations sociales entrant dans la composition du groupe RS 3 des *frontaliers satisfaits* confirment non seulement les satisfactions apportées par la résidence et l'emploi, mais s'y ajoute également la satisfaction procurée par la navette. Le groupe RSN 4 se singularise en effet des autres groupes RSN, dans la mesure où il rassemble surtout des *navetteurs satisfaits* (*cf. infra Figure 54*).

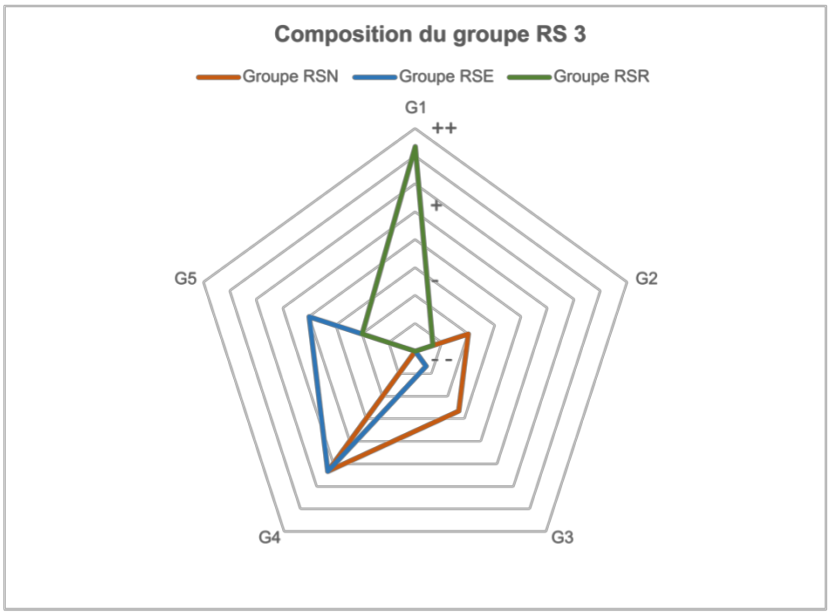


Figure 54. Composition du groupe RS 3 en fonction d'autres groupes de représentations

Ce groupe RS 3 des *frontaliers satisfaits* se positionne du côté négatif du premier axe factoriel dans notre dernière ACM de caractéristiques de pratiques mobilitaires. Autour de ce groupe, nous repérons que les modalités actives les plus proches sont l'agglomération urbaine de Metz, l'origine sociale d'une famille de cadres, une ancienneté de travail au Luxembourg inférieure à cinq ans, ainsi que la possession d'une seule voiture dans le ménage. De plus, les modalités illustratives du troisième quadrant

du plan factoriel indiquent que ce groupe de frontaliers réunit des cadres de moins de 35 ans, qui sont probablement locataires d'un appartement dans leur commune de résidence. Ainsi, le groupe RS 3 constitue non seulement un exemple typique des *cadres* ***novices*** *citadins*, mais également des ***jeunes*** *cadres citadins*. Les statistiques du groupe confirment qu'ils habitent le plus souvent à Metz et qu'ils sont les plus jeunes parmi les autres groupes.

Parmi les frontaliers appartenant au groupe RS 3, Raphaël illustre parfaitement la situation des *frontaliers satisfaits*. Il est né dans une famille aisée : son père était commerçant, et sa mère professeure dans un établissement d'enseignement supérieur. Raphaël n'est pas originaire de la Lorraine, et il n'était pas frontalier au début de sa carrière. À l'issue de ses études en 1998, il a réussi le concours national pour devenir fonctionnaire administratif en Lorraine.

> *« J'étais assimilé fonctionnaire, et je travaillais à cinq minutes de chez moi. J'étais à Metz hein, je travaillais à Metz, voilà ! […] mon premier vrai job, on va dire, c'est dans cette administration en Lorraine. Donc, c'était un concours national, donc un concours national qui peut vous amener à Paris, à Lille, à Marseille. Moi, il m'a amené d'abord à Forbach, ensuite à Metz. Donc, là, j'y suis resté dix ans. Et puis après, j'ai repris mes études, et ce sont mes études qui ont fait que je suis venu à Luxembourg. »* ***(Raphaël)***.

La reprise de ses dernières études supérieures à l'Université de Lorraine permet à Raphaël d'obtenir enfin un Master en gestion. En 2009, il entre sur le marché de l'emploi luxembourgeois par le biais d'un stage. Il obtient un CDD à l'issue de ce stage qui lui permet d'intégrer la communauté universitaire, puis décroche finalement un CDI à l'Université de Luxembourg. Ensuite, il gravit les échelons et intègre la direction du service universitaire. Aujourd'hui, Raphaël travaille à l'Université de Luxembourg comme chef d'un département de service administratif. Il apprécie à la fois la valeur

intrinsèque et la valeur extrinsèque de son emploi (donc respectivement le contenu de son travail et les conditions de travail) :

> *« Alors, le premier, je dirais 'très varié' ! Le deuxième, je dirais qu'on a un environnement réellement… 'intellectuel'… […] C'est vrai qu'on est dans la communauté de connaissances, c'est donc intellectuellement intéressant, voilà ! C'est 'varié', c'est 'riche'. […] En fait, les gens qui ne travaillent pas au Luxembourg, ils pensent que le Luxembourg, c'est comme la France, c'est comme la Lorraine, mais avec des salaires supérieurs ! Ce n'est pas vrai, ce n'est pas vrai du tout. On est vraiment dans un autre pays ! On est dans un autre pays, la première chose déjà, c'est que tout le monde parle trois, quatre, cinq, six langues ! Alors qu'en France, on parle difficilement deux ou trois langues, ça c'est la première chose ! La deuxième chose, qui est un peu le pendant, c'est le côté vraiment multiculturel. Ici, il y a des gens de toutes les nationalités, qui viennent du monde entier au Luxembourg. C'est un pays qui est vraiment très accueillant ! Et je ne crois pas que ce soit le cas avec la Suisse ! J'ai des amis qui travaillent en Suisse, hein, et qui vivent en Suisse et qui viennent de France. Ils ne sont pas aussi bien accueillis que nous ! Et moi, je trouve que le Luxembourg est vraiment un pays accueillant ! […] Et puis, on a aussi de très bonnes conditions de travail ! […] C'est] La troisième chose, je trouve qu'on donne vraiment les moyens de travailler ! Ben, voyez ici ![58] Les beaux bâtiments qu'on a, on a les ordinateurs de dernière génération, au bout de trois ans, quatre ans, on les change. Si on a besoin d'un GSM[59], on nous donne un GSM…enfin… La France, ils sont là et calculent à trois euros par-ci et trois euros par-là, haha ! Ici, ce n'est pas le cas ! On donne vraiment les moyens de travailler. Et*

[58] L'entretien se déroule dans le bureau de Raphaël. Il invite l'enquêteur à regarder l'environnement et les équipements de travail dans son bureau.

[59] GSM : « Global System for Mobile Communications », une autre manière de désigner le téléphone portable en général.

> *enfin…dernier point, évidemment, oui, les salaires sont supérieurs et décents… ou même parfois ce n'est pas supérieur…ce n'est plus tellement décent, voilà ! Je dirais plutôt que les salaires français ne sont pas très décents ! » (Raphaël).*

Raphaël navette entre Esch-sur-Alzette (L) et Metz (F) en train. À part l'aspect « *aléatoire* » de la ponctualité du moyen de transport, il considère la navette transfrontalière comme « *reposante* ». En plus, Raphaël est l'un des rares cas que nous rencontrons à l'occasion de l'entretien qui évoque l'aspect de la sociabilité du trajet.

> *« Alors, je dirais euh 'aléatoire', parce qu'avec les trains, on sait quand on part, mais on ne sait jamais quand on arrive, haha ! Euh, je dirais malgré tout plutôt 'reposant', parce qu'on est assis, on écoute de la musique, et même parfois quand on est avec des amis, je dirais 'convivial' et voilà ! On est avec des collègues, on dit des bêtises, on parle des vacances, voilà ! Mais avant tout, 'aléatoire' ! Il y a le train qui tombe en panne, ou il y a un train devant qui est en panne. Malheureusement, la semaine dernière, il y avait, par exemple, un suicide. Et là, vous prenez une heure de retard ou deux heures de retard. J'ai la grande chance, ici à l'Université de ne pas pointer. Que j'arrive quinze minutes plus tôt ou quinze minutes plus tard, mes collègues me font confiance, personne ne regarde sa montre. En tout cas, pour moi, c'est une grande chance ! Je sais que ce n'est pas le cas pour tout le monde, il y a des gens quand ils arrivent trente minutes en retard, le soir le patron leur dit 'ce soir tu restes trente minutes de plus !' […] Oui, oui, oui ! [Je suis flexible au niveau de mes horaires de travail,] Il faut qu'on fasse nos huit heures par jour. Donc, moi, le midi, je prends assez peu de temps. Et le soir, donc, pour faire le trajet inverse, on est un peu, vous savez, on est un peu réglés avec les trains, hein ! » (Raphaël).*

Depuis que Raphaël est entré dans la vie active il y a vingt ans, il habite toujours à Metz. Les quelques mobilités résidentielles qu'il a réalisées étaient à l'intérieur du

centre-ville de Metz. L'objectif de ces déménagements était toujours lié à une raison familiale, que ce soit pour élargir l'espace de vie du ménage ou pour accéder à la propriété.

> *« Alors, je dirais c'est 'chaleureux' ! C'est…c'est 'haut' haha ! C'est haut, parce qu'on est au quatrième [étage] sans ascenseur ! […] On va dire c'est 'bien placé', on va dire que c'est 'central', voilà ! C'est central, parce que c'est face à la gare. C'est 'chaleureux', parce qu'on y est bien ! […] parce que c'était un vieil appartement, c'est un duplex avec du parquet, des poutres, des poutres apparentes. C'est un petit peu, c'est sous les combles ! Voyez, on dit toujours c'est notre nid, c'est notre grotte, un endroit, euh, c'est presque un refuge, presque ! On aime le soir, on est bien, on est au chaud, mais comme une sorte de refuge où on est bien… […] je n'ai pas vraiment d'autres…c'est 'chaleureux', c'est 'central' … C'est 'agréable', voilà ! (Raphaël).*

Toutes les satisfactions procurées par la navette, la résidence ainsi que par l'emploi incitent Raphaël à l'immobilité : il ne veut ni déménager, ni changer d'emploi.

> *« Le quartier, si vous connaissez un petit peu, le quartier s'appelle Metz Sainte-Thérèse. En fait, tout le monde cherche à force, il y a beaucoup de frontaliers d'ailleurs ! Il y a beaucoup de frontaliers qui cherchent dans ce quartier-là. […] Et puis même avec ma femme, nous, on est des citadins ! Je n'ai pas du tout envie d'habiter à la campagne, une maison isolée ou pas d'ailleurs, non, non, non ! On veut vivre en ville ! […] parce qu'on aime beaucoup Metz ! C'est une belle ville, on se sent bien, parce que Metz, c'est chez nous ! Ma femme travaille à Metz dans le centre-ville, donc en dix minutes à pied, elle est au travail ! On a une autre fille qui est dans une bonne école à côté de chez nous. Et comme on dit, 'le jeu n'en vaut pas la chandelle' ! Donc, je n'ai pas du tout envie d'habiter à Thionville. Et puis alors, si j'habitais à Thionville, je vais gagner quoi ? Vingt minutes ? Et encore, parce que, moi, j'habite juste en face de la gare hein ! Donc, en deux*

> *minutes, je suis chez moi ! Mais si j'arrive à Thionville et que je dois marcher encore quinze minutes, mais c'est comme si j'arrivais à Metz ! Ça ne vaut pas le coup ! Ça ne vaut pas le coup » (Raphaël).*

Ainsi, Raphaël n'envisage pas de déménager afin de réduire sa navette entre Metz et le Luxembourg, compte tenu de son fort attachement au lieu de résidence. La 'rationalité économique' en vue de gagner du temps de trajet ne l'y incite pas non plus.

> *« A priori, moi, aujourd'hui, j'ai toutes les raisons de rester où je suis, parce que ça correspond aussi à mes valeurs, à ma culture ! Comme je vous le disais, au début, moi, j'ai travaillé dans le secteur public. Je ne pourrais pas, moi, travailler dans une banque, la course au chiffre, l'aspect commercial. Bon, c'est peu à la mode de dire qu'il faut 'donner du sens'. Mais en étant ici, pour moi, ça donne du sens ! Ça donne du sens d'être dans une université où on forme, où on transmet, on transmet du savoir, où on fait de la recherche ! Et j'ai l'impression de participer à cette grande machine, et le fait d'être dans ce système qui produit de la connaissance, pour moi, ça donne du sens ! Ce qui fait que, comme ça correspond à mes valeurs, à ma culture, à mes aspirations, non, je ne pourrais pas être ailleurs [pour travailler], c'est un peu comme une deuxième famille ici ! Si je devais partir d'ici, je ne sais pas pour où d'ailleurs, parce que j'en serais très malheureux. Non, je ne prévois pas du tout [de quitter ce que je fais] ! C'est pour ça que je travaille, enfin, j'essaie de travailler avec tout mon cœur, toute mon énergie. Je fais du mieux que je peux, voilà ! Parce que je trouve que ça vaut le coup, ça vaut l'investissement ! » (Raphaël).*

Pour résumer la sous-section : Dans le cas de Raphaël, nous constatons la manière dont un frontalier franco-luxembourgeois satisfait raisonne ses comportements mobilitaires, et nous trouvons une cohérence à toutes ses représentations sociales et ses pratiques. Comme les *frontaliers domo-centrés*, les *frontaliers satisfaits* apprécient également la stabilité. Mais pour ces derniers, les mobilités (sous tous les aspects) ne

perturbent pas la vie transfrontalière. D'après les *frontaliers satisfaits*, la logique sous-jacente qui les pousse à rester volontairement dans une situation socialement et spatialement immobile (en termes de mobilité résidentielle) est de préserver la conformité à différentes valeurs de leur mode de vie. Pour ces frontaliers issus de classes aisées, qui conservent leur positionnement socio-professionnel de cadres, les mobilités résidentielles ont pour objectif d'améliorer la vie familiale. Les mobilités socio-professionnelles sont des moyens de réaliser leurs aspirations sociales, voire carriéristes, et c'est également la mobilité quotidienne vers la métropole qui leur offre l'opportunité d'assurer toutes ces mobilités et immobilités sociales et résidentielles comme ils les envisagent.

Le profil de Raphaël correspond d'ailleurs à ce que nous avons évoqué au sujet des frontaliers cadres qui résident à Metz. Ce centre urbain secondaire le plus important en Lorraine se situe hors de la métropole, mais il est intégré dans l'aire d'influence métropolitaine. L'entretien avec Raphaël nous permet de constater la manière dont les frontaliers cadres s'approprient l'espace résidentiel et la manière dont leurs pratiques spatiales et leurs représentations sociales des objets de mobilité s'ajustent les unes avec les autres. C'est ainsi que la mobilité quotidienne entre deux lieux éloignés permet de relier les autres formes de mobilité : les mobilités sociales (*a priori* ascendantes) au sein de la métropole d'un côté, les mobilités résidentielles dans l'optique de mieux s'adapter au mode de vie de leur classe sociale d'appartenance de l'autre côté (élargir l'espace de vie, accession à la propriété, conserver un accès facile aux services et aux transports). C'est exactement dans ce sens-là que les positions socio-spatiales des navetteurs métropolitains structurent les espaces résidentiels hors de la métropole.

IV. Frontaliers grands-navetteurs

Enfin, nous retrouvons le groupe RS 4, que nous avons dénommé *frontaliers grands-navetteurs*. La logique qui se trouve à l'origine de cette qualification s'appuie à la fois sur le poids lourd de la navette, qualifiée de « *longue* », et la singularité de ce groupe de frontaliers qui exprime ses « *insatisfactions* » résultant du travail au Luxembourg (*cf. supra* Figure 50). De plus, la résidence « *éloignée* » apparaît également pour ce groupe, même si elle occupe une place moins importante.

Sur le plan factoriel (*cf. supra Figure 51*), le groupe RS 4 est le moins distinct de tous les groupes et le plus difficile à caractériser. Cela tient à sa localisation à proximité de l'origine du système de coordonnées. La position du groupe résulte probablement de deux phénomènes : d'une part, aucun participant de l'enquête n'est un frontalier *« grand-navetteur* » provenant des *CommEc* (*Communes éloignées constantes*) tel que nous l'avons défini (*cf. supra page 224*)[60] ; d'autre part, notre choix de partition CAH des représentations croisées peut être plus détaillé pour diversifier encore les représentations des frontaliers (à l'instar de la partition en 7 groupes selon l'indice Calinski-Harabasz le plus important)[61].

Les statistiques de la distribution des frontaliers selon les variables actives et illustratives de l'ACM (*cf. Annexe 29*) confirment également la composition complexe du groupe RS 4 des *frontaliers grands-navetteurs*. Cependant, au sein de notre

[60] Rappelons-nous que les « grandes navetteuses » définies précédemment sont surtout des femmes résidant dans une *CommEc*. Ce type de communes perdent constamment des habitants frontaliers. Elles sont de nationalité étrangère, peu diplômées (diplôme inférieur au bac) et travaillent comme employées. Elles vivent en couple avec enfant(s) dans un appartement.

[61] À propos de cette dernière raison, nous avons réalisé des analyses exploratoires qui ne permettent pourtant de distinguer un groupe 7 composé des frontaliers dont les RSN seraient « *longues* » et dont les RSR seraient « *pas chères* » mais « *pratiques* ». Pour de plus amples informations sur ces analyses exploratoires, *cf. Annexe 30 et Annexe 31*.

échantillon d'entretien semi-directif, les frontaliers du groupe RS 4 résident essentiellement dans l'agglomération urbaine de Thionville plutôt que dans les communes rurales éloignées du Luxembourg. D'ailleurs, trois personnes interrogées n'ont pas de voiture à leur disposition, et elles appartiennent toutes à ce même groupe. Nous pouvons ainsi considérer que la mobilité quotidienne des frontaliers grands-navetteurs est relativement contraignante.

La composition du groupe RS 4 des *frontaliers grands-navetteurs* selon les autres groupes CAH précédemment réalisées nous offre des champs de possibles pour repérer les vrais *frontaliers grands-navetteurs* dans un groupe 'mixte' (*cf. infra* Figure 55). Le groupe RS 4 comprend en effet les frontaliers provenant de cinq groupes déjà définis : les *navetteurs à vision fonctionnelle* du groupe RSN 2 et les *navetteurs satisfaits* du groupe RSN 4, les *habitants à vision fonctionnelle* du groupe RSR 2, ainsi que les *travailleurs à vision fonctionnelle* du groupe RSE 1 et les *travailleurs insatisfaits* du groupe RSE 2. Il nous semble que ce groupe RS 4 rassemble tous les groupes de représentations sociales qui ne sont pas caractérisables par les ACM présentées dans les trois chapitres précédents (sauf le groupe RSN 4 des *navetteurs satisfaits*, *pour les résultats de l'ACM des précédents chapitres, cf. supra Figure 27, Figure 38 et Figure 46*).

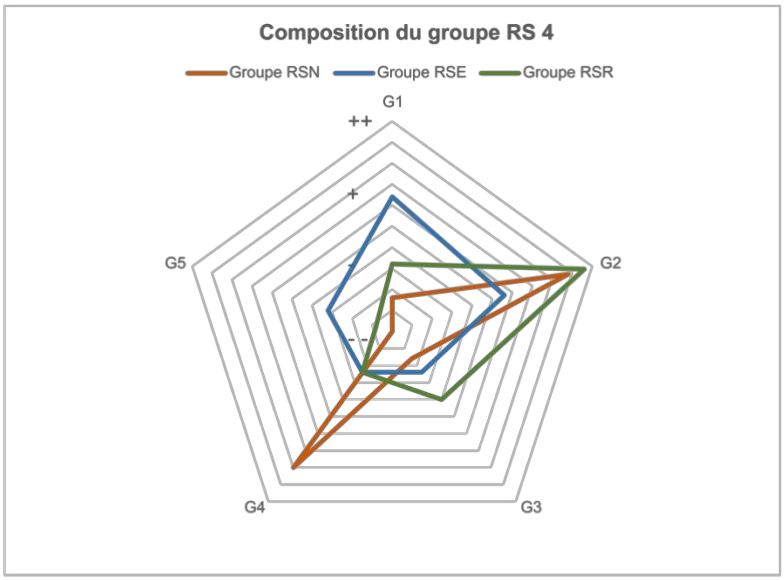


Figure 55. Composition du groupe RS 4 en fonction d'autres groupes de représentations

Pourtant, un indice permet d'identifier les vrais *frontaliers grands-navetteurs* dans ce groupe. Il s'agit de l'insatisfaction générée par l'emploi au Luxembourg comme susmentionnée (représentative du groupe RSE 2 des *travailleurs insatisfaits*, par conséquent). Dans le contexte des évaluations favorables générales, ce type de rapport individuel au travail nous aide à repérer les vraisemblables *frontaliers grands-navetteurs* de la manière suivante : ce sont très probablement des *travailleurs insatisfaits* (groupe RSE 2) qui portent une *vision fonctionnelle* sur leur domicile (groupe RSR 2) et qui subissent des *navettes longues*. Ils expriment cependant *certaines satisfactions* au sujet de leur navette quotidienne (groupes RSN 2 des *navetteurs de représentations du noyau central* et groupe RSN 4 des *navetteurs satisfaits*). De plus, nous supposons que ces frontaliers *grands-navetteurs* se situent plus près du côté négatif de l'axe factoriel 2, où les frontaliers sont caractérisés comme des personnes dont les mobilités quotidiennes sont contraignantes en raison de l'absence d'automobile (ou bien dont le nombre de voitures est inférieur au nombre de personnes qui en ont besoin, comme par exemple une seule voiture dans un ménage biactif).

Nous prendrons quelques cas illustratifs des personnes dans ce groupe RS 4 pour « redécouvrir » les caractéristiques sociodémographiques, ainsi que les pratiques mobilitaires, des *frontaliers grands-navetteurs*.

d. Redécouvrir des frontaliers « *grands-navetteurs* »

Les quelques déductions qui se basent sur l'ACM (*cf. supra Figure 51*), sur la composition du groupe RS 4 selon d'autres groupes CAH (*cf. supra Figure 55*), ainsi que sur l'organisation des représentations sociales des différents objets de mobilité (*cf. supra respectivement Figure 26, Figure 37 et Figure 45*), nous amènent finalement à trouver parmi les 69 individus interrogés 3 personnes qui correspondent au profil des *frontaliers grands-navetteurs*.

Parmi eux, nous rencontrons dans une premier temps Ludovic. Né dans une famille immigrée originaire d'Afrique de l'Ouest, Ludovic est fils d'un ancien militaire qui a pris sa retraite comme peintre en bâtiment et d'une femme au foyer exerçant également la profession de couturière. L'entretien avec Ludovic ne s'est « pas bien » déroulé, parce qu'il a refusé de nous fournir des informations précises, tout en répondant à nos questions par des tournures de phrases courtes et simples[62]. Cependant, les quelques fragments de discours de Ludovic nous permettent de voir plus ou moins sa trajectoire de vie et sa situation socio-professionnelle.

Ludovic est entré sur le marché de l'emploi du Grand-Duché par le biais d'un contrat intérim à l'issue d'études de niveau bac +2 (dans le domaine du commerce, selon sa déclaration). Il obtient ensuite un CDI et déclare exercer aujourd'hui une profession intermédiaire (cette réponse provient du questionnaire, alors que lors de l'entretien, il ne nous fournit pas d'informations plus précises sur son emploi, ni sur son employeur). Ludovic réside dans une commune périurbaine à dix minutes en voiture de

[62] En plus, l'entretien avec Ludovic a eu lieu au téléphone et a été interrompu à plusieurs reprises en raison des défauts du réseau de communication.

l'agglomération urbaine de Thionville[63]. Chaque matin, il conduit sa voiture jusqu'au centre-ville de Thionville pour prendre le bus transfrontalier (son lieu de travail au Luxembourg nous reste inconnu). Il décrit ainsi son trajet en bus :

> *« Euh… (réflexion) 'long', 'fastidieux' et…euh… (pause et hésitations) J'ai envie de dire euh… hm… le troisième mot sera hm… (il décide de changer de mots pour décrire le trajet transfrontalier) […] Non ! Alors, à la place de 'long', j'ai envie de dire 'écologique', 'économique' et 'long', voilà ! […] Alors, 'long', parce que le bus prend l'autoroute, euh… Et donc, sur l'autoroute, il n'y a rien d'aménagé pour favoriser la circulation des transports en commun. Donc, on prend la même voie que les transports de marchandises, dans les embouteillages avec d'autres frontaliers qui prennent la voiture. Il y a des accidents, et on met beaucoup de temps pour y arriver. Pour un trajet de 30 kilomètres, des fois on met une heure et on est en retard. 'Écologique' : forcément si tout le monde prend le bus, il y aura moins de pollution. Et, hm, 'économique' par rapport à la voiture, c'est vrai que le coût est divisé par deux, on n'a pas de parking à payer, ni le carburant tous les jours. » (Ludovic).*

Ludovic vit seul dans une maison individuelle. Il déclare n'avoir jamais déménagé depuis qu'il travaille au Luxembourg, et il porte une vision fonctionnelle sur sa résidence actuelle :

[63] Il refuse de donner le nom de la commune, tout en disant « *C'est au nord de Thionville* ». Il a indiqué dans le questionnaire « *Thionville* » comme son lieu de résidence.

> *« Je dirais 'grand', euh… hm… 'beaucoup de travail'. […] Et le troisième mot, c'est…je dirais…euh… 'confortable' ! [Je dis 'beaucoup de travail', parce que] j'ai beaucoup de travaux de bricolage ! »* (Ludovic).

Enfin, même si Ludovic ne nous fournit pas d'informations sur son travail, nous constatons que ses horaires de travail ne correspondent pas forcément à l'emploi du temps des postes de bureau. Il nous indique en effet :

> *« [Mes horaires de travail sont] Flexibles. […] Hm… C'est-à-dire on peut arriver à partir de… [pause et hésitations] On peut arriver à (inaudible) et repartir à 23 h. »*[64] (Ludovic).

Ludovic n'est pas satisfait de son emploi actuel, non seulement en raison du « *stress* » et du « *rythme élevé* » de son travail, mais également de sa localisation « *éloignée* ».

> *« 'Stressant' ! Euh… Comment dire (réflexions)… Je n'arrête pas de travailler toute la journée, je travaille, travaille, travaille, tout le temps ! Donc c'est un 'rythme élevé'. Et puis 'beaucoup de temps pour y aller' quoi !* (Ludovic).

Ludovic a changé plusieurs fois d'emploi au Luxembourg. Son insatisfaction actuelle implique également le contenu du travail et l'incite à chercher un nouvel emploi,

---

[64] Au sujet des horaires de travail de Ludovic, ses discours restent si ambigus que nous ne parvenons pas à nous prétendre comprendre ce qu'entend « *repartir à 23 h* », car l'horaires cités par Ludovic renvoie d'une part à une obligation de travailler jusqu'à ces horaires, ou il réfère à la plage d'horaires de travail au Luxembourg selon laquelle l'on a l'autonomie de travailler jusqu'à 23 h.

mais toujours au Luxembourg : l'élément économique constitue une raison principale pour lui de persister dans la navette transfrontalière.

> *« Non, j'ai déjà changé trois fois ! […* Ces changements sont*] Pour gagner plus. Ce sont juste les opportunités de travail, c'est ça ! […] Euh… mais là, je suis en train de chercher autre chose, en fait ! […] Je veux faire d'autres choses, parce que j'ai fait le tour [des métiers différents]. Donc, maintenant je vais chercher quelque chose de différent ! Je m'ennuie dans mon travail. [Ce qui est important dans ma recherche de travail, c'est] Le salaire, l'intéressement, puis la (inaudible). [Dans le futur, je me projette] En France, personnellement. Professionnellement, pourquoi pas au Luxembourg, toujours ! En France, ce n'est pas la peine. […] Parce qu'en France, en fonction de l'argent [qui est peu]. C'est tout ! Je pense même que je vais peut-être aller m'installer à Luxembourg, si je peux, aussi. » (Ludovic).*

En plus de l'aspect salarial, Ludovic préfère aussi rester au Luxembourg parce que les critères d'embauche au Grand-Duché ne sont pas les mêmes qu'en France :

> *« Au Luxembourg, on ne regarde pas le diplôme. Au Luxembourg, on ne regarde pas l'origine ou la région, des choses comme ça ! » (Ludovic).*

Nous trouvons que les patterns de représentations sociales de Ludovic correspondent largement au profil des *frontaliers grands-navetteurs* que nous venons de définir dans le groupe RS 4 – ceux qui portent une vision fonctionnelle sur la résidence, qui considèrent la navette transfrontalière comme longue mais disposent malgré tous d'éléments de satisfaction, et qui sont insatisfaits de leur emploi. Les informations lacunaires nous incitent néanmoins à chercher d'autres personnes parmi celles interrogées susceptibles de nous aider à mieux appréhender les représentations sociales et les pratiques mobilitaires des *frontaliers grands-navetteurs*. Nous retrouvons ainsi Véronique.

Véronique a 48 ans, elle est originaire de Thionville. Son père travaillait comme ouvrier dans une usine sidérurgique à Thionville et sa mère était femme au foyer. Véronique devient frontalière en 1998, mais avant de travailler au Luxembourg, elle a cumulé des expériences de travail à Paris à l'issue de ses études de niveau bac + 2. Pour des raisons familiales, Véronique a décidé de revenir dans sa région d'enfance.

> *« Alors, en fait, moi, je suis lorraine, je suis née à Thionville. Donc, je suis quand même de la région. Donc, j'étais partie en région parisienne pour le travail, parce qu'en fait, à l'époque, ils recrutaient des gens qui parlent allemand, ils mettaient des annonces dans l'Est de la France pour avoir plus de chances de trouver des gens qui parlent allemand. Et donc, au bout de... Quand j'étais enceinte dans la région parisienne et quand j'ai eu ma fille, je me suis dit que je ne voulais pas qu'elle grandisse par là-bas, voilà ! Donc, je me suis dit : « je vais revenir dans la région », et voilà ! Mon mari a trouvé un travail en Lorraine. Moi-même, j'ai demandé une mobilité [interne de l'employeur], en fait, […] puisqu'ils sont installés dans la région allemande proche de la frontière. Donc, je suis partie travailler en Allemagne, mais je ne suis pas restée longtemps. J'ai tout de suite trouvé un autre job à Luxembourg. » (Véronique raconte son entrée sur le marché de l'emploi luxembourgeois).*

Ensuite, Véronique a changé à deux reprises d'emploi au Luxembourg. Elle travaille aujourd'hui comme employée dans une banque (au Luxembourg). Pour elle, le travail à la banque est bien rémunéré, mais ne la satisfait toujours pas, parce qu'elle le trouve « *en conflit avec [ses] valeurs* ». C'est pour cette raison que Véronique considère le travail transfrontalier comme un « *piège* ». Elle se sent contrainte de rester dans son emploi, mais également contrainte de quitter son emploi pour des raisons économiques.

> *« Ce dont je me souviens, c'est que, euh, j'avais l'impression de m'être trompée d'employeur ! […] Qu'on m'avait vendu quelque chose qui n'est pas comme ce que le travail que j'ai eu ! J'étais euh... Je me sentais un peu prise*

au piège, voilà ! Et euh... Parce qu'une fois qu'on est embauché, on a des avantages, du salaire, on a du CDI, quelque part on peut engager dans des prêts ou des choses pour acheter une maison, des choses comme ça qui sont un peu liées à tout ça, et on est un peu, comme dit pris au piège. Moi, c'est un peu l'impression que j'avais. […] Moi, je pense que euh... Je pense que, comme je disais tout à l'heure, c'est vraiment plus un piège, franchement ! C'est vraiment l'impression que j'ai, parce que c'est difficile de revenir en arrière, en fait ! Là, moi, je le sens de plus en plus, mais je sais que j'ai encore mes deux enfants, qu'il y en a une qui fait ses études, le deuxième qui devrait faire pareil dans pas longtemps, donc, ça va coûter de l'argent ! […] aussi le métier, le domaine dans lequel on travaille, qui ne correspond plus aux valeurs qu'on peut avoir aujourd'hui. Enfin, moi, je n'étais pas consciente, peut-être qu'on a un certain nombre d'années où j'ai accepté le fait que ça ne me correspondait pas. Et plus le temps passe, plus il y a un conflit entre mes valeurs et le travail que je fais ! […] Et puis aussi le fait que l'entreprise dans laquelle je travaille, ils essaient de nous faire passer des messages qu'ils sont pour le bien-être de l'ensemble des employés, qu'ils ont les valeurs de l'environnement, des choses comme ça. Mais en étant à l'intérieur, au jour le jour, on sent que ce n'est pas ce qu'on voit. Donc, il y a une incohérence entre les discours, l'image qu'ils veulent tenir et la réalité de tous les jours. Donc, ça aussi, c'est difficile à vivre quoi ! » (Véronique).

Véronique dispose de deux voitures dans le ménage, ce qui correspond probablement moins au profil des *frontaliers grands-navetteurs* du groupe RS 4, mais elle fait sa navette quotidienne en bus. Elle la trouve « *longue* » « *fatigante* » et « *usante* », si bien qu'elle ne pense pas à « tenir le coup » à son âge.

« Je dirais que c'est 'long', c'est le mot le plus important ! C'est euh... 'fatigant'. Même si je dors, parce que le fait de dormir, quand j'arrive, je suis encore plus [fatiguée]... Parce que j'ai dormi, je me suis réveillée, j'ai redormi une heure, ce n'est quand même pas de la récupération quoi ! Le soir, je ne dors pas, j'écoute la radio, j'écoute des émissions en podcast. C'est

> *bien, je préférerais faire d'autres choses hein ! Moi, je m'occupe intelligemment, on va dire, comme je peux. […] 'Usant' […] Mentalement, il y a des fois où on est dans le bus, on fait cent mètres, on arrive au bout de la rue, on est bloqués. Et là, on se demande combien de temps je vais mettre pour rentrer. Et là, ça m'exaspère. Oui ! 'Exaspérance' (exaspération) je préférais, haha ! […] Donc, je me dis, ben, il faut d'un côté que je prévois de pouvoir faire face à ces dépenses [des études de mes enfants], et d'un autre côté, que je pense à moi et à mon bien-être, et faire deux heures et demie minimum de transport par jour, je ne sais pas si je vais faire encore ou pas. Sachant que deux heures et demie, c'est dans le meilleur des cas. En fait, j'ai quarante-huit ans. Donc, je sais qu'il faut que je travaille encore longtemps quand même, mais je ne tiendrai pas à faire ce que je fais aujourd'hui jusqu'à la retraite. Ça, pour moi, ce n'est pas envisageable ! Dans ma tête, j'ai déjà envisagé de partir du Luxembourg. Peut-être que c'est une façon pour moi de mieux arriver à tenir le coup, parce que c'est vraiment difficile ! Aujourd'hui, c'est très difficile […] » (Véronique).*

Véronique ressent également le stress social en tant que frontalière. D'après elle, les frontaliers sont perçus (en France) comme des travailleurs privilégiés, et elle pense qu'ils ne sont pas non plus bien vus des Luxembourgeois.

> *« Qu'il est un peu difficile de se faire entendre en tant que frontalier, parce que moi, j'ai un peu l'impression qu'on n'est pas aimés du côté français, parce qu'on me dit : « vous avez plein de sous, vous allez travailler au Luxembourg ». On est regardés un petit peu comme des nantis, des personnes privilégiées. Les gens qui ne travaillent pas au Luxembourg disent, « Oui, vous avez un salaire, vous pouvez vous permettre d'aller en vacances, vous pouvez vous permettre d'avoir de grosses voitures, des choses comme ça ». Enfin, je ne l'ai pas hein, parce que c'est une caricature, quoi ! Il y a même des personnes dans la famille qui disent : « Mais tu travailles au Luxembourg, il n'y a pas de souci à se faire, quoi ! » C'est plus des a priori, les gens ne savent pas ce que c'est. Au Luxembourg, les Luxembourgeois ne*

nous aiment pas trop non plus ! Donc, on est bien nulle part ! Enfin, je le ressens de plus en plus ! » (Véronique).

Toutes ces difficultés rencontrées font que Véronique envisage de quitter le Luxembourg. Elle parle non seulement de son projet après la retraite, mais également de ce qu'elle fait actuellement pour changer d'emploi.

« Maintenant, moi, mon objectif, c'est la montagne, haha ! Ce que j'aimerais bien, c'est m'installer à la montagne, parce que c'est vraiment un endroit où je passe beaucoup de temps en vacances comme je peux, parce que je marche beaucoup. Si je peux m'installer en montagne pour mon activité, c'est ce que je vais essayer de faire en tous les cas. […] J'ai trouvé une candidature qui m'intéresse, [mais] ça n'allait pas, mais je continue de postuler au même en interne [de mon employeur actuel] pour changer un peu de milieu, parce que ça peut faire du bien parfois. Mais pour l'instant, ça fait depuis cet été, donc, je n'ai pas encore eu de retours. J'en ai encore demandé et j'ai envoyé déjà [ma candidature], il y en a qui sont intéressantes. Mais je ne dirais pas que je n'attends plus rien, mais je sais aussi qu'il ne faut pas non plus qu'attendre des autres ! C'est pour ça que j'essaie d'avancer aussi sur mon projet, parce qu'attendre toujours des autres, on peut être beaucoup plus déçu, haha, voilà ! » (Véronique).

Véronique a changé plusieurs fois de mode de transport durant sa vie active au Luxembourg. Elle a choisi à chaque fois le transport adapté en fonction de son lieu de

résidence. Sa première mobilité résidentielle est liée à des raisons familiales, et elle n'a pas déménagé quand son lieu de travail s'est déplacé de l'Allemagne au Luxembourg [65].

> *« Alors, entre-temps, il y a beaucoup de choses qui se sont passées dans ma vie, puisque j'ai divorcé euh […] Et euh... J'ai déménagé à Cattenom (une Commune d'accueil constant au nord-est de Thionville), donc je me suis rapprochée ! […] Entre-temps, donc j'ai déménagé à Cattenom et je me suis rapprochée de Thionville et rapprochée de ma mère. Ma mère était veuve entre-temps, donc je m'occupe en plus d'elle aussi. Comme elle n'a pas le permis, il faut que... […] Et là, depuis cet été, j'ai encore déménagé, et là maintenant, j'habite maintenant à Thionville. Mais c'est toujours dans le même coin, quoi ! Donc, quand j'étais à Cattenom, je n'ai déjà plus pris la voiture pour aller au travail. J'ai pris le train au début. Et après, j'ai pris le train depuis Hettange-Grande, et après j'ai pris un bus depuis Hettange-Grande, et après ça, il y avait même un bus qui passait à Cattenom, je n'ai même plus eu besoin de la voiture, je pouvais aller prendre le bus à pied. Donc, c'était bien ! Même s'il mettait du temps, mais au moins je n'avais plus besoin de la voiture. Le bus a été supprimé, après ça, moi, je suis venue à Thionville. Et entre-temps, le bus, ils l'ont remis, haha ! » (Véronique).*

Aujourd'hui, Véronique habite avec son enfant dans un appartement dans le centre-ville de Thionville. Pour elle, son appartement n'est « *pas très grand* » mais à « *proximité* » des transports en commun. La dernière mobilité résidentielle de Véronique a eu lieu à la fois pour des raisons familiales et pour faciliter la mobilité quotidienne.

> *« C'est un 'appartement'. [C'est] Quatre-vingts mètres carrés avec trois chambres, parce que je veux absolument que les enfants aient chacun leur*

[65] Véronique ne se souvient plus du nom de sa commune de résidence quand elle travaillait en Allemagne. La commune étant plus proche de la frontière franco-allemande et éloignée du Luxembourg.

chambre, même si ma fille fait ses études à Metz, elle rentre le week-end. Et son père, il habite en [une autre région de la France]. Donc, c'est pas du tout à côté, je voulais quand même qu'elle ait un point sûr et fixe pour qu'elle puisse rentrer à la maison quand elle veut ! Donc, mon fils et ma fille ont chacun leur chambre. Et moi, aussi […] Disons que ce n'est 'pas très grand'. Pour moi, ce n'est pas une maison de plus de cent mètres carrés. Un appart de quatre-vingts, c'est difficile. […] Et ben [je suis satisfaite de] sa situation en centre-ville, à proximité de bus, de l'école, de la gare. Euh, c'est tout ! […L'arrêt du bus transfrontalier,] C'est vraiment à dix minutes de chez moi, j'ai choisi l'appartement en fonction de ça. Quand j'ai déménagé sur Thionville, j'ai aussi choisi, parce que je suis en centre-ville, donc je peux aller prendre le bus à dix minutes et à la gare, c'est un quart d'heure à pied. Donc, je peux prendre le bus comme le train à pied. Donc, c'était un critère pour moi pour choisir mon appartement. » (Véronique).

Dans le cas illustratif de Véronique, nous voyons qu'il existe des interactions entre le rapport individuel au travail et le rapport à la mobilité quotidienne – les insatisfactions liées à ces deux aspects incitent plutôt Véronique à abandonner son emploi dans la métropole de Luxembourg. D'après elle, c'est la mobilité résidentielle qui lui permet de surmonter les difficultés de l'emploi et de la navette, car sa (dernière) mobilité résidentielle permet d'une part de faciliter la navette transfrontalière tout en équilibrant la vie socio-familiale, et d'autre part d'éviter de résider au sein de la métropole, et par là-même un coût de vie trop élevé.

Si Véronique n'est pas confrontée à des contraintes pour sa mobilité quotidienne puisqu'elle dispose d'une voiture, sa situation s'avère néanmoins similaire à celle de Nadia, la femme de ménage frontalière qui loue un appartement à Thionville pour faciliter sa navette quotidienne vers le Luxembourg (*cf. supra page 244, la section c, chapitre 8*). *A fortiori*, nous retrouvons Nadia, qui est également classée dans ce groupe RS 4 des *frontaliers grands-navetteurs*, d'autant plus qu'elle est à la fois classée dans le

groupe RSN 4 des *navetteurs satisfaits* [66], des *habitants à vision fonctionnelle* du groupe RSR 2 et des *travailleurs insatisfaits* du groupe RSE 2, telle quelle nous présupposons au début de la dernière sous-section pour compléter la définition des *grands navetteurs (cf. supra page 486)*.

Jusqu'ici, nous n'avons pas cherché à caractériser l'ensemble des individus du groupe RS 4 comme des *frontaliers grands-navetteurs*, mais seulement une partie d'entre eux, en raison de la composition complexe du groupe RS 4. Pour nous, les *frontaliers grands-navetteurs* peuvent être des frontaliers qui *i)* disposent de moins d'attaches affectives à leur résidence (qui n'ont pas évoqué l'aspect « *agréable* », ni associé leur domicile à la dimension familiale) mais qui se font une image fonctionnelle de leur logement. *ii)* Ce sont aussi des individus qui subissent une navette « *longue* » au niveau de la distance-temps de leur lieu de travail à la métropole de Luxembourg. Enfin, *iii)* ils portent une évaluation généralement défavorable sur leur emploi et ils exercent un métier appartenant à des PCS relativement modestes. Pour ce qui est de leurs comportements mobilitaires, ils sont d'origine sociale modeste et ne suivent pas systématiquement une trajectoire sociale ascendante en travaillant dans la métropole. Comparés aux autres frontaliers (surtout aux cadres) dont l'emploi transfrontalier constitue le synonyme d'épanouissement personnel, leur travail semble plutôt leur servir d'outil pour éviter un déclassement socio-économique s'ils ne travaillent pas dans la métropole. Nadia et Véronique, disposent de moyens pour ajuster leur mobilité quotidienne par le biais de mobilités résidentielles, puisque ces dernières représentent un coût supplémentaire, mais les *frontalières grandes navetteuses* telles que nous les avons définies - qui résident toujours dans les *CommEc* subissant une perte d'attractivité

[66] Parmi les éléments de représentations sociales de la navette, Nadia a dit « *j'ai la chance d'avoir un bus* », ce qui a été catégorisé comme une « satisfaction portée sur la navette ». Cette manière de procéder influence la classification, si bien que Nadia apparaît dans le groupe RSN 4 des *navetteurs satisfaits*. Pour de plus amples informations sur la méthodologie combinée de l'ACM et la CAH, *cf. supra Encadré 4. Effet de la catégorisation sémantique des RSN sur l'ACM*.

résidentielle – rencontrent très probablement encore plus de difficultés dans le cadre de leur mobilité spatiale, notamment à cause de leurs mobilités quotidiennes contraignantes.

Le manque de frontaliers de classes sociales modeste dans notre échantillon constitue certes un point de faiblesse de la présente recherche dans la mesure où il nous empêche de pouvoir réellement appréhender les représentations sociales et les pratiques mobilitaires de ces *frontalières grandes navetteuses*, mais nous pouvons tout de même mettre ces hypothèses dans la perspective de notre recherche dans le futur.

e. Conclusion du chapitre 12

Désormais, nous sommes à même de caractériser les quatre groupes de frontaliers que nous avons obtenus dans la CAH du croisement des représentations sociales vis-à-vis de trois objets de mobilité :

Les ***frontaliers domo-centrés*** (groupe RS 1) sont des individus qui cultivent depuis longtemps un enracinement résidentiel. Ils habitent dans les espaces résidentiels lorrains moins soumis à la gentrification favorisée par les frontaliers de classes aisées, même s'ils peuvent travailler aujourd'hui en tant que cadres frontaliers. Cet enracinement résidentiel est davantage lié aux membres de leur famille, mais également à leur pratique de la sociabilité : ils participent activement à la vie de leur commune de résidence à laquelle ils sont bien intégrés. Une mobilité résidentielle risquerait de rompre ces liens développés dans leur localité de résidence. Si on les compare aux frontaliers d'autres groupes RS, il est plus probable que ce soit des personnes originaires de Lorraine qui sont propriétaires d'une maison individuelle dans les communes rurales. Leurs mobilités quotidiennes transfrontalières sont moins contraignantes, parce que les communes rurales où ils résident se situent souvent à proximité de la frontière franco-luxembourgeoise. Leur PCS aisée leur permet d'ailleurs de posséder suffisamment d'automobiles pour se déplacer aisément. En général, il s'agit de frontaliers dont la situation sociale et résidentielle est immobile. C'est la mobilité quotidienne transfrontalière qui leur permet de conserver cette situation immobile, laquelle leur procure une stabilité et une sécurité socio-spatiale.

Les ***frontaliers ambivalents*** (groupe RS 2) rassemblent des personnes dont les représentations sociales sont contrastées. Ce contraste se manifeste entre les attitudes très défavorables adoptées vis-à-vis de leur navette (« *pénible* ») et très positives vis-à-vis de leur emploi (« *passionnant* »). Leurs représentations sociales de la navette

défavorables reflètent des effets géographiques imposés sur leurs pratiques de la mobilité quotidienne, puisqu'ils dépendent de leur automobile en raison d'un accès réduit aux transports collectifs pour se rendre de leur lieu de résidence en France à leur lieu de travail au Luxembourg (surtout ce dernier). Bien que ces frontaliers aient tendance à suivre une trajectoire socio-professionnelle ascendante, ils ne travaillent pas comme cadres et ils exercent souvent au mieux une profession intermédiaire. Pour ce qui est de leurs représentations sociales et de leur pratique de la mobilité spatiale : d'un côté, leur choix de localisation résidentielle est souvent dicté par des raisons économiques - et/ou familiales dans le sens de compromis trouvé au sein du couple, pour rester à proximité d'un établissement scolaire ou auprès des membres de la famille. Ainsi, pour eux, l'immobilité résidentielle ne constitue pas une sorte d'enracinement résidentiel, mais plutôt un piège résidentiel, car ils sont obligés de continuer à subir les difficultés de la mobilité quotidienne. De l'autre côté, ils sont très probablement propriétaires de leur logement – que ce soit une maison individuelle dans les communes rurales éloignées ou un appartement dans des communes périurbaines près de Thionville. D'après eux, la navette vers la métropole est malgré tout un outil qui leur garantit de meilleures conditions de vie dans l'espace résidentiel hors de la métropole. La mobilité quotidienne est donc la raison pour laquelle se réalise la mobilité sociale ascendante.

De tous les frontaliers, les ***frontaliers satisfaits*** (groupe RS 3) s'approprient le plus aisément les différents types de mobilité, parce qu'ils sont les plus disposés à rendre toute chose « facile ». Ils sont issus de familles aisées et travaillent très probablement aujourd'hui comme cadres au Luxembourg. La mobilité quotidienne transfrontalière est pour eux un moyen d'accéder à des meilleures opportunités d'emploi métropolitains. En habitant à Metz, l'éloignement du lieu de travail est un moyen de profiter de la vie citadine tout en évitant d'habiter au sein de la métropole. Les mobilités résidentielles servent à avoir un meilleur accès aux commodités, aux services et aux transports, pour eux-mêmes ou pour d'autres membres de leur famille.

Les *frontaliers grands-navetteurs* (une partie du groupe RS 4) sont des personnes qui subissent simultanément la mobilité quotidienne et la mobilité socio-professionnelle (cette dernière renvoie au potentiel de prendre l'ascenseur social). Pour eux, la navette est « *longue* », le travail est « *insatisfaisant* ». La *vision fonctionnelle de leur résidence* reflète leur difficulté à développer des liens affectifs. Ils exercent une activité professionnelle dans des métiers moins rémunérés et socialement moins appréciés et rencontrent plus de difficultés spatio-temporelles dans le cadre de leur navette (manque d'automobile(s), horaires de travail « anormaux ») que les autres frontaliers. La mobilité résidentielle devient le seul moyen pour eux d'ajuster leur situation de mobilité quotidienne, tandis que la persistance de la mobilité quotidienne est vécue comme la seule garantie d'éviter le déclassement social (chômage, dépenses des enfants).

Désormais, nous pouvons confirmer dans ce dernier chapitre empirique de notre recherche l'hypothèses H7b que nous avons émises (*cf. supra page 439*) : d'une part, nous trouvons des correspondances entre les différents croisements de représentations sociales et les différentes pratiques mobilitaires ; d'autre part, les représentations croisées intégrées sont assez efficace pour expliquer les profils mobilitaires des frontaliers interrogés. Cela nous permet de véritablement d'envisager une perspective transmobilitaires en termes de représentations sociales et des pratiques mobilitaires des frontaliers franco-luxembourgeois.

Conclusion de la 3ème partie

Au cours de cette partie empirique, nous avons réalisé des analyses en méthodologie mixte mêlant approche quantitative et approche qualitative, dans l'optique de confirmer les hypothèses théoriques que nous avons émises dans la deuxième partie (*cf. supra page 95, Chapitre 4. Problématique et hypothèses théoriques*). Au début de chaque chapitre empirique, ces hypothèses théoriques ont été transformées en une ou plusieurs (sous-)hypothèses opératoires afin de les adapter aux spécificités de notre terrain d'étude.

Dans un premier temps, nous avons réussi à transformer les deux catégorisations de l'espace résidentiel des navetteurs transfrontaliers (*cf. supra page 128 pour les catégories socio-spatiales et page 132 pour les catégories spatio-temporelles*). Ces catégorisations se sont désormais quantitativement concrétisées sous la forme de la base des données intercensitaires françaises. La première catégorisation a été désignée par les catégories socio-spatiales, parce que nous avons eu *a priori* l'intention de distinguer les espaces résidentiels en fonction des caractéristiques sociodémographiques des habitants – les classes aisées privilégient les centres urbains pour profiter d'un bon accès aux services et aux transports, tandis que les classes modestes sont reléguées dans les espaces ruraux ou périurbains. Sur ce principe, nous avons notamment distingué les centres

urbains lorrains soumis aux influences du développement métropolitain de Luxembourg - en l'occurrence Metz, Longwy et Thionville – et nous avons cherché à investiguer le niveau de gentrification intercommunale selon les PCS des frontaliers habitant dans ces espaces résidentiels hors de la métropole.

Si les statistiques sur la croissance soutenue de la population frontalière confirment une implication générale des habitants lorrains dans le travail transfrontalier au Luxembourg (*H2, cf. supra page 177*), nous avons constaté que les agglomérations urbaines lorraines sont davantage habitées par les frontaliers de classes aisées que les communes rurales, ce qui a confirmé notre hypothèse H1 (*cf. supra page 177*). Ensuite, nous avons également comparé les différents niveaux de gentrification entre les agglomérations urbaines. Nous avons présupposé qu'il existe des résistances socio-culturelles à la gentrification selon le contexte historique de la résidentialité des frontaliers. Les résultats des caractéristiques sociodémographiques des frontaliers ont confirmé notre hypothèse H3 (*cf. supra page 177*), selon laquelle le centre urbain longovicien se singularise par son faible niveau de gentrification, notamment parce que ce dernier a été le plus habité par des frontaliers ouvriers dans le passé.

Ensuite, nous nous sommes basés sur l'attractivité résidentielle au fil du temps pour définir les catégories spatio-temporelles. Ces catégories spatio-temporelles résultent du gain et de la perte de l'effectif des frontaliers dans chaque commune lorraine entre les recensements de population française. La logique sous-jacente s'appuie sur les dispositions socio-économiques des frontaliers qui ajustent leur mobilité quotidienne transfrontalière tout en réalisant des mobilités résidentielles. Les frontaliers les plus nantis ont plus de chances de déménager vers des communes mieux connectées aux réseaux de transport transfrontalier que les prolétaires. Ainsi, la plus ou moins bonne adaptation par le biais des mobilités résidentielles donne lieu à une potentielle ségrégation socio-résidentielle. Dans ce sens-là, les frontaliers grands-navetteurs sont des frontaliers « ***abandonnés*** » plutôt que des frontaliers « ***relégués*** ».

Il s'avère que nos tentatives pour caractériser les « *grands navetteurs* » ne sont que partiellement réussies. Contrairement à notre hypothèse H4b (*cf. supra page 215*), selon laquelle chaque catégorie spatio-temporelle regroupe un type donné de frontaliers en fonction des caractéristiques sociodémographiques, seules les *CommEc* (*Communes éloignées constantes*) se distinguent en fin de compte des autres catégories. D'ailleurs, les analyses cartographiques de la distribution géographique de l'ensemble des catégories spatio-temporelles confirment notre hypothèse H4a (*cf. supra page 215*) que le « *rapprochement* » et l'« *éloignement* » définis à partir de l'attractivité résidentielle des communes correspondent à un accès plus ou moins bon aux réseaux de transport transfrontalier – c'est donc notamment les *CommEc* qui disposent les moins d'accessibilités aux réseaux de transport transfrontaliers.

Enfin, nous ne sommes pas parvenus à mieux appréhender les « *grandes-navetteuses »* (*cf. supra page 229)* telles que nous les avons définies à partir des statistiques intercensitaires et des analyses phénoménologiques, parce que ce type de frontalières n'a pas participé à notre entretien semi-directif. En faisant des analyses comparatives entre le profil des *grandes-navetteuses* et celui des frontaliers interrogés, nous avons présenté le cas de Nadia comme une illustration de cette catégorie, dans l'optique de donner une consistance à la vie des *grandes-navetteuses* par le biais de leurs représentations sociales et de leurs pratiques mobilitaires.

Dans les chapitres 9, 10 et 11, nous avons suivi un même protocole d'analyse mixte qui combine les analyses quantitatives relationnelles et les analyses qualitatives, et ce afin d'explorer les deux hypothèses principales H5 et H6 (*cf. supra page 95*) qui sous-tendent la thèse : l'existence de correspondances entre les représentations sociales vis-à-vis des objets de mobilité et les pratiques mobilitaires des individus (H5), ainsi qu'entre les représentations sociales et les pratiques socio-spatiales des navetteurs (H6). Les tentatives pour confirmer cette dernière hypothèse permettent de relier les deux types de catégorisation susmentionnés aux analyses d'approche mixte (mais surtout les catégories socio-spatiales). À l'exception du chapitre 10 (*cf. supra page 337*) consacré

aux représentations et aux pratiques de l'emploi, nous avons réussi à confirmer les plusieurs (sous-)hypothèses opératoires dans les chapitres 9 et 11, respectivement au sujet de la navette et de la résidence.

La confirmation de ces deux hypothèses reste cependant partielle : d'une part, nous avons dégagé des correspondances entre les représentations sociales et les pratiques socio-mobilitaires, et nous avons établi différents espaces factoriels qui justifient la cohérence du lien entre les représentations et les pratiques ; d'autres part, nous avons en même temps obtenu certains groupes difficiles à placer sur les espaces factoriels construits (à l'instar des groupes RSN 1 et 2, *cf. supra Figure 27*, de tous les groupes RSE, *cf. supra Figure 38* et des groupes RSR 1 et 2 *cf. supra Figure 46*).

Ces rejets d'hypothèses ont néanmoins été surmontés dans notre dernier chapitre empirique. Dans le chapitre 12, nous avons essayé d'unifier les trois types de représentations sociales en une sorte de représentations sociales, tout comme nous avons tenté d'harmoniser les trois types de mobilité en une seule mobilité. C'est dans ce sens-là que les pratiques des frontaliers sont qualifiées de « ***transmobilitaires*** ». Les analyses réalisées dans ce dernier chapitre ont réussi non seulement à donner sens aux quatre groupes de représentations croisées, mais également – et surtout – à placer ces groupes sur le plan factoriel afin de mieux comprendre les comportements transmobilitaires. Nonobstant la difficulté rencontrée lors de la caractérisation du groupe RS 4 en raison du faible nombre d'échantillon des *frontaliers grands navetteurs*, nous avons finalement repéré quelques cas illustratifs qui nous ont permis d'esquisser leur profil sociodémographique et socio-mobilitaire. Jusqu'ici, nos hypothèses H7a et H7b se voient donc confirmées.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Les déplacements dans l'espace géographique constituent un objet d'étude d'actualité dans notre société contemporaine, non seulement parce qu'ils sont en interaction continue avec l'espace urbain en cours de recomposition (Viard, 1994), mais également parce qu'ils sont de plus en plus envisagés comme symbole d'intégration dans l'espace social (Andreotti et al., 2016; Le Breton, 2005a). Dans cette thèse, nous avons porté un intérêt particulier aux navetteurs métropolitains, - c'est-à-dire aux travailleurs qui résident en-dehors de la métropole tout en y travaillant -, parce que leur pratique de la navette (métropolitaine) est intimement liée à leurs mobilités résidentielles et socio-professionnelles. Nous considérons que l'ensemble de ces pratiques mobilitaires nous a permis de mieux comprendre l'articulation entre ces trois formes de mobilité. Pour mieux les cerner, nous avons adopté plusieurs angles de vue : nous avons questionné les

configurations socio-spatiales, spatio-temporelles et socio-cognitives des pratiques mobilitaires des frontaliers franco-luxembourgeois.

Dans un premier temps, nous avons adopté la perspective macrosociale afin de mieux appréhender la recomposition socio-spatio-temporelle de l'espace résidentiel des navetteurs sous l'influence des navettes métropolitaines. Les recherches portant sur la relation entre les mobilités spatiales et la recomposition territoriale sont légion. La plupart d'entre elles tendent à confirmer l'absence de dépendance entre la localisation de la résidence et le lieu de travail (J.-P. Lévy et Dureau, 2002), et à confirmer l'enracinement du lieu de résidence face à un marché de l'emploi de plus en plus précaire et mobile (Halleux et al., 2002; V. Kaufmann, 2008). Or, les résultats de notre analyse confirment au contraire une forme de persistance dynamique des mobilités résidentielles, qui réorganisent une fois de plus l'espace résidentiel hors de la métropole, mais sous l'influence des répercussions imposées par la métropolisation.

Jusqu'à cette étape de notre analyse, le modèle socio-spatial et le modèle spatio-temporel que nous avons proposés ont semblé pertinents pour une meilleure compréhension des dynamiques socio-résidentielles d'un territoire s'inscrivant dans le cadre de la métropolisation. Le modèle socio-spatial s'appuie sur une logique d' « *a priori* » : les modalités se fondent sur les résultats de recherches selon lesquels la métropolisation n'échappe pas à la logique sociale, contrairement à ce qu'affirment les géographes de l'École de Los Angeles (Florida, 2005). Ainsi, par le biais des pratiques mobilitaires des navetteurs métropolitains, le processus de métropolisation hiérarchise les territoires aussi bien à l'échelle des restructurations socio-économiques qu'à celle de l'évolution socio-résidentielle. Le modèle spatio-temporel repose quant à lui sur une logique d' « *a posteriori* », qui tient compte de l'ordre spontané (Hayek, 2017) de la réorganisation territoriale. Un tel ordre de recomposition de l'espace résidentiel découle directement des mobilités résidentielles des navetteurs métropolitains. Les analyses successives de la distribution sociodémographique selon des modalités spatio-temporelles révèlent une hiérarchisation des navetteurs métropolitains issus de

différentes classes sociales en fonction des différentes formes d'accessibilité à la métropole offertes dans le cadre de la mobilité quotidienne.

Les résultats obtenus à partir de l'analyse macrosociale dégagent deux formes de dynamique ségrégative qui sont essentiellement façonnées par les mobilités résidentielles des navetteurs métropolitains. D'une part, en nous basant sur les catégories socio-spatiales, nous avons observé la dynamique de relégation socio-résidentielle (Donzelot, 2004; Vervaeke, 1991) qui se traduit par une forme de gentrification répandue à l'échelle métropolitaine. Cette gentrification métropolitaine ne se limite plus au seul pourtour d'une commune urbaine et entraîne une exclusion progressive des navetteurs métropolitains issus de classes sociales modestes des espaces résidentiels rendus plus attractifs par la facilité de navettage. Le changement structural de la population frontalière consécutif à l'arrivée de navetteurs qualifiés illustre parfaitement ce phénomène (Jourdan, 2013; Van Criekingen, 2008).

D'autre part, la dynamique ségrégative s'exprime sous la forme d'un « abandon » de certains espaces résidentiels. Cette typologie de ségrégation s'inscrit également dans un modèle d'attractivité résidentielle qui incite les navetteurs de classes moyennes à quitter les territoires moins attractifs en termes de mobilité quotidienne. Les navetteurs de classes prolétariennes se trouvent mis ainsi à l'écart du fait de leur immobilité résidentielle. Certains d'entre eux se voient même contraints d'emménager dans ces communes « abandonnées ». Nos analyses statistiques permettent d'ailleurs de repérer les *grands navetteurs* à partir de leurs caractéristiques sociodémographiques, des difficultés rencontrées dans le cadre de la mobilité quotidienne et de leur immobilité résidentielle. Une telle définition de *grands navetteurs* tente non seulement d'apporter sa contribution au courant de pensée dominant dans les études géographiques pour définir les *navettes à longue distance* à partir de seuils de distance métrique, mais également de substituer à ce modèle arbitraire un modèle relationnel entre les acteurs sociaux et l'espace (Löw, 2012).

De ce fait, nous découvrons non seulement que le processus de métropolisation hiérarchise le territoire en valorisant l'importance socio-économique de la métropole (tertiarisation, financiarisation, intégration aux réseaux d'échanges internationaux), mais il hiérarchise également les espaces non-métropolitains qui se trouvent cependant progressivement intégrés dans l'aire d'influence métropolitaine (Bonneville, 1993; Vandermotten, 2009). Ce dernier processus se réalise notamment par la différenciation socio-spatiale des navetteurs métropolitains et conduit à l'apparition de différentes catégories d'acteurs sociaux établies en fonction de leur engagement dans le projet métropolitain par le biais de l'adaptation de leurs pratiques mobilitaires. Au niveau de la mobilité quotidienne, on est catégorisé selon la participation ou non à la navette métropolitaine. Deux phénomènes coexistent à ce propos. Certains émettent l'hypothèse de la disparité spatiale (*spatial dismatch*), d'une part, selon laquelle les classes populaires parcourent une longue distance pour se rendre au travail, alors que le coût de la mobilité n'est pas autant amorti que celui des classes nanties. D'autre part, on constate une sélectivité du marché de l'emploi métropolitain. L'arrivée en masse des navetteurs plus dotés des capitaux favorise le processus de gentrification métropolitaine.

Par ailleurs, nous complétons encore la théorie de la disparité spatiale résultant de la navette en proposant *la disparité spatiale de la mobilité résidentielle*. Une telle disparité spatiale peut être appréhendée sous deux aspects : si l'on adopte un point de vue statique, c'est la localisation résidentielle variant en fonction des classes sociales qui conduit à une ségrégation socio-résidentielle. Si on adopte en revanche une perspective dynamique, c'est le « sens » de la mobilité résidentielle qui permet de « classer » les navetteurs métropolitains. Ainsi, les pratiquants de la mobilité spatiale sont socialement catégorisés selon le fait qu'ils déménagent ou non dans le « bon sens », c'est-à-dire dans l'optique de faciliter (ou non) leur navette métropolitaine.

Dans ce contexte, nous nous posons la question suivante : dans quelle mesure le pouvoir décisionnaire peut-il intégrer un modèle de décision relationnel pour mettre en œuvre des politiques publiques visant à améliorer *l'équité sociale de la mobilité* ? La

question se pose d'autant plus que la transition écologique devient un enjeu sociétal dont la mobilité spatiale constitue un composant important. Il est par exemple évident que les mesures monétaires mises en place pour compenser un déplacement en fonction de la distance métrique du trajet ne sont plus adaptées à la réalité, sans parler de la taxation de la « pollution émise » lors du trajet parcouru.

En parallèle, nous avons également adopté un point de vue microsocial pour comprendre la configuration socio-cognitive des pratiques mobilitaires à l'échelle inter-groupale (Doise et Mapstone, 1986b). Les résultats que nous avons obtenus à partir de l'analyse des représentations sociales de la mobilité quotidienne (la navette transfrontalière) montrent que la construction des représentations est fortement façonnée par les pratiques. Si l'on met de côté les éléments de représentation, peu nombreux, qui relèvent de la dimension fonctionnelle, les sujets mobilisent largement les champs évaluatifs et normatifs pour décrire leur mobilité quotidienne. Cette observation ne correspond pourtant pas à ce que révèlent les études socio-psychologiques de représentations sociales, selon lesquelles l'activation des éléments évolutifs et normatifs découle le plus souvent de l'absence de pratique (Abric, 2001, 2005). Or, nous considérons que la mobilisation des éléments évaluatifs est très probablement liée à notre échantillon spontané, qui est spécifique à la conjoncture de l'enquête (*cf. supra Encadré 2. Prise en compte des problématiques des transports en commun*). Compte tenu du profil sociodémographique plutôt aisé des individus interrogés, notre enquête scientifique a été considérée par certains navetteurs comme un « tribunal » auquel ils ont eu recours pour exprimer leurs insatisfactions relatives à la mobilité quotidienne, si bien que la structure de leurs représentations sociales à ce propos s'est trouvée transformée (Souhet et Tafani, 2004).

Notre analyse des représentations sociales relève par ailleurs l'une des originalités (qui peut être considérée à la fois comme une limite et un atout) de la présente recherche : au lieu de recueillir les représentations sociales des trois formes de mobilités, nous avons adopté une méthode approximative lors de nos entretiens avec les

participants à l'enquête sur la mobilité résidentielle et socio-professionnelle. Plus précisément, nous avons collecté les représentations de *la résidence* et de *l'emploi* au lieu *du déménagement* et *de l'évolution professionnelle*. Cela explique probablement que les trois types de représentations ne soient pas en cohérence les unes avec les autres. Or, le point de départ d'une telle démarche était d'éviter de placer les personnes interrogées dans une situation à laquelle elles ne sont pas confrontées systématiquement, compte tenu du fait que l'une de nos sous-populations cibles (*les grands navetteurs*) est issue des classes sociales peu dotées de capital. Une mise en perspective « irréaliste », déconnectée du vécu des personnes interrogées, aurait selon nous comporté le risque d'imposer une forme de violence symbolique aux navetteurs moins aisés (Morelle et Ripoll, 2009). Nonobstant un tel détour méthodologique, il s'avère que nos analyses réussissent enfin à résumer et à relier les différents types de représentations et les différentes pratiques des mobilités. Plusieurs typologies de configuration socio-cognitive ont été établies, qui renvoient aux patterns de pratiques mobilitaires.

De plus, l'analyse des liens entre les représentations sociales des trois objets de mobilité (*cf. supra page 449, la section b, chapitre 12*) nous ont permis de repérer des relations réciproques entre les représentations étudiées (Vergès, 1992). Les réciprocités représentationnelles se présentent surtout sous la forme d'éléments périphériques situés entre les représentations de l'emploi et celles de la navette. L'emploi est par exemple désigné comme « *éloigné* », ce qui renvoie directement aux pratiques de la mobilité quotidienne. Les réciprocités des représentations sociales peuvent d'ailleurs se concrétiser au niveau attitudinal. Une évaluation défavorable de la navette peut notamment se traduire par une attitude négative vis-à-vis de l'emploi, bien que l'évaluation de l'emploi paraisse généralement favorable. Une telle forme de réciprocités attitudinales correspond d'ailleurs à ce que nous avons repéré comme une tendance généralisée à projeter des représentations sociales de la navette sur le lieu de travail (*cf. supra page 331*). Enfin, il est tout aussi intéressant d'observer que les représentations sociales des objets de mobilité sont dans un rapport de réciprocité, alors que les attitudes

sont hiérarchisées et emboîtées (Abric et Vergès, 1994; Vergès, 1992) – parce que des attitudes peuvent se transférer de la navette à l'emploi, alors que l'inverse n'est pas vrai.

À partir des analyses microsociales effectuées au sein de notre échantillon, nous avons observé une forme de raisonnement qui considère la navette comme un instrument. Nous entendons par là que la mobilité quotidienne a été appréhendée par les navetteurs comme un outil au service des mobilités résidentielles « utile » en-dehors de la métropole (dans le sens où il facilite l'accession à la propriété) et comme un instrument au profit des mobilités socio-professionnelles ascendantes au sein de la métropole. Ainsi, contrairement à l'affirmation selon laquelle la mobilité quotidienne se substitue à la mobilité résidentielle dans le contexte de la dispersion des lieux de travail (Coutard et al., 2002), nous en déduisons que la mobilité quotidienne vers la métropole permet de relier la mobilité résidentielle et la mobilité socio-professionnelle. Sans la navette métropolitaine, la position des navetteurs sur leur trajectoire socio-résidentielle et socio-professionnelle serait différente.

Cependant, le lien entre la navette et d'autres formes de mobilité n'est pas vécu de la même manière par tous et procède toujours d'une logique sociale : dans un contexte sociétal où les pratiques de la mobilité spatiale sont de plus en plus socialement structurées, les navetteurs issus de classes aisées profitent de la navette métropolitaine pour accéder à leurs prétentions salariales et satisfaire leurs aspirations socio-professionnelles, mais également pour améliorer les conditions résidentielles et accéder à la propriété par le biais de la mobilité résidentielle. Pour les navetteurs métropolitains originaires de classes sociales modestes, la navette métropolitaine n'est en revanche qu'un outil pour maintenir leurs conditions de vie existantes et pour éviter un déclassement de leur existence sociale.

Le prolongement de cette thèse consisterait à enquêter sur les quelques lacunes laissées par la présente recherche, mais également à approfondir les découvertes résultant de nos analyses. Dans un premier temps, nous envisagerions une collecte

conforme aux représentations des mobilités pour faire apparaître la vraie configuration socio-cognitive des trois formes de mobilité, afin de mieux comprendre les relations existant entre les représentations de *LA* mobilité. Il est également envisageable de distinguer deux sous-populations échantillonnées selon l'historique de leur pratique de la mobilité.

Ensuite, nous envisagerions d'élargir le champ d'application de notre modèle socio-spatio-temporel pour comprendre la dynamique socio-résidentielle des territoires métropolisés ou en cours de métropolisation. Pour ce qui est du modèle socio-cognitif, nous pourrions nous intéresser aux éventuels changements de la structure des représentations sociales de la mobilité spatiale dans l'ère post-pandémique. Maintes recherches s'appuient aujourd'hui sur cette thématique soulevée durant la période de mobilité rendue contraignante par les mesures sanitaires publiques, et notamment par le confinement (Ingold, 2020). Les représentations sociales du lieu de travail s'inscrivent d'ailleurs dans les pratiques mobilitaires des acteurs sociaux. Une interrogation plus approfondie sur les représentations socio-spatiales de la métropole serait une piste intéressante à suivre pour mettre au jour une cohérence cognito-pragmatique des navetteurs, comme elle a déjà été mise en évidence par plusieurs travaux effectués à ce propos (Dias, 2016; Dias et Ramadier, 2015).

BIBLIOGRAPHIE

Abric, J.-C. (1976). *Jeux, conflits et représentations sociales* [thèse de doctorat état]. Université de Provence.

Abric, J.-C. (1987). *Coopération, compétition et représentations sociales*. DelVal.

Abric, J.-C. (1994a). *Pratiques sociales et représentations* (2011e éd.). PUF.

Abric, J.-C. (1994b). Pratiques sociales, représentations sociales. Dans J.-C. Abric (dir.), *Pratiques sociales et représentations* (2011e éd., p. 263-290). PUF.

Abric, J.-C. (2001). L'approche structurale des représentations sociales: développements récents. *Psychologie et société*, *4*(2), 81-104.

Abric, J.-C. (2005). La recherche du noyau central et de la zone muette des représentations sociales. Dans J.-C. Abric (dir.), (p. 59-80). ERES.

Abric, J.-C. et Morin, M. (1990). Recherches psychosociales sur la mobilité urbaine et les voyages interurbains. *Cahiers internationaux de psychologie sociale*, *5*, 11-35.

Abric, J.-C. et Vergès, P. (1994). La représentation sociale de la banque. *Etudes et recherches du Gifresh*, *26*, 50.

Adger, W. N., Safra de Campos, R. et Mortreux, C. (2018). Mobility, displacement and migration, and their interactions with vulnerability and adaptation to environmental risks. Dans R. McLeman et F. Gemenne (dir.), *Routledge Handbook of Environmental Displacement and Migration* (p. 29-41). Routledge.

Aguiléra, A. et Mignot, D. (2007). Formes urbaines et migrations alternantes. Les enseignements d'une comparaison des aires urbaines de Lille, Lyon et Marseille.

Aguiléra, A., Wenglenski, S. et Proulhac, L. (2009). Employment suburbanisation, reverse commuting and travel behaviour by residents of the central city in the Paris metropolitan area. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *43*(7), 685-691.

Allport, G. W. (1935). Attitudes. Dans C. Murcison (dir.), *Handbook of Social Psychology* (p. 798-844). Clark University Press.

Andreotti, A., Le Galès, P. et Moreno-Fuentes, F. J. (2016). *Un monde à la carte : Villes et mobilités des cadres supérieurs européens*. Presses Universitaires de France.

Armoogum, J., Hubert, J.-P., Roux, S. et Le Jeannic, T. (2010). Plus de voyages, plus de kilomètres quotidiens : une tendance à l'homogénéisation des comportements de mobilité des Français, sauf entre ville et campagne. *La revue du CGDD*, 5-24.

Arnould, N. (2008). Aides fiscales ou aides directes : le cas du Pôle européen de développement. *Courrier hebdomadaire du CRISP*, *n° 1995*(10), 6-52.

Ascher, F. (1995). *Métapolis: Ou l'avenir des villes*. Odile Jacob.

Aurigi, A. (2016). *Making the Digital City: The Early Shaping of Urban Internet Space*. Routledge.

Authier, J.-Y. (1999). Le quartier à l'épreuve des « mobilités métapolitaines ». *Espace Populations Sociétés*, *17*(2), 291-306.

Authier, J.-Y., Bidet, J., Collet, A., Gilbert, P. et Steinmetz, H. (2012). État des lieux sur les trajectoires résidentielles.

Authier, J.-Y., Bonvalet, C. et Lévy, J.-P. (2010). *Élire domicile. La construction sociale des choix résidentiels*. *Élire domicile : La construction sociale des choix résidentiels*. Presses universitaires de Lyon.

Baccaïni, B. (1993). Comportements migratoires individuels dans l'espace français. *L'Espace géographique*, *22*(2), 133-145.

Baccaïni, B. (1996). Les trajets domicile-travail en île-de-France. Contrastes entre catégories socioprofessionnelles. *Économie et Statistique*, *294*(1), 109-126.

Baccaïni, B. (2002). Navettes domicile-travail et comportements résidentiels dans l'espace francilien. Dans J.-P. Lévy et F. Dureau (dir.), *L'accès à la ville : les mobilités spatiales en questions* (p. 121-139). L'Harmattan.

Baccaïni, B. (2005). Enquêtes annuelles de recensement, résultats de la collecte 2004: des changements de région plus fréquents qui bénéficient aux régions du sud et de l'ouest.

Baccaïni, B., Courgeau, D. et Desplanques, G. (1993). Les migrations internes en France de 1982 à 1990. Comparaison avec les périodes antérieures. *Population (French Edition)*, *48*(6), 1771-1789. https://doi.org/10.2307/1534162

Bacqué, M.-H. et Fol, S. (2007). L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction. *Revue suisse de sociologie*, *33*(1), 89.

Bacqué, M.-H. et Vermeersch, S. (2013). Les classes moyennes dans l'espace urbain : choix résidentiels et pratiques urbaines. *Sociologie et sociétés*, *45*(2), 63-85.

Baptista Barra, F. R., Glesener, J. E., Wilhelm, F., Arbois, G. et Regener, G. (2009). *Terres rouges: histoire de la sidérurgie luxembourgeoise*. Centre d'études et de recherches européennes Robert Schuman, Ministère d'état : Archives nationales de Luxembourg, Ministère de la culture, de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Bardin, L. (1997). *L'analyse de contenu* (2e édition). Presses Universitaires de France.

Barrère, A. et Martuccelli, D. (2005). La modernité et l'imaginaire de la mobilité : L'inflexion contemporaine. *Cahiers internationaux de sociologie*, *n° 118*(1), 55-79.

Bassand, M. (1997). Métropolisation et inégalités sociales.

Bassand, M. et Brulhardt, M.-C. (1983). La mobilité spatiale : un processus social fondamental. *Espace Populations Sociétés*, *1*(1), 49-54.

Bassand, M., Brulhardt, M.-C., Dietrich, W. F., Maillard, P., Archambault, G. et Michel, B. (1980). *Mobilité spatiale: bilan et analyse des recherches en Suisse*. Georgi.

Bassand, M. et Kaufmann, V. (2000). Mobilité spatiale et processus de métropolisation : Quelles interactions ? Dans *Les Territoires de la mobilité* (p. 127-140). Presses Universitaires de France.

Bataille, M. (2002). Un noyau peut-il ne pas être central ? Dans C. Garnier et W. Doise (dir.), *Les représentations sociales, balisage du domaine d'études* (p. 25-34). Édition Nouvelles.

Bauer, G. et Roux, J.-M. (1976). *La rurbanisation ou la ville éparpillée*. Édition de Seuil.

Bauman, Z. (2000). *Liquid modernity*. Polity Press.

Bauman, Z. (2013). *La vie liquide*. Fayard.

Bauman, Z., Desaunay, C., Fœssel, M. et Padis, M.-O. (2005). Les usages de la peur dans la mondialisation: Entretien avec Zygmunt Bauman. *Esprit*, (316 (7)), 71-98.

Belkacem, R. et Pigeron-Piroth, I. (2012a). *Le travail frontalier au sein de la Grande Région Saar-Lor-Lux. Pratiques, enjeux et perspectives*. PUN-Presses Universitaires de Lorraine.

Belkacem, R. et Pigeron-Piroth, I. (2012b). Les travailleurs frontaliers au sein de la Grande Région Saar-Lor-Lux. Dans *Le travail frontalier au sein de la Grande Région Saar-Lor-Lux. Pratiques, enjeux et perspectives* (p. 25-46). PUN-Presses Universitaires de Lorraine.

Belkacem, R. et Pigeron-Piroth, I. (2016). L'intérim transfrontalier : les marges de l'emploi aux marges des territoires. *Revue Française de Socio-Économie*, (17), 43-63. https://doi.org/10.3917/rfse.017.0043

Bell, D. A. (2009). *The cult of the nation in France: Inventing nationalism, 1680-1800*. Harvard University Press.

Belton-Chevallier, L., Oppenchaim, N. et Vincent-Geslin, S. (2019). *Manuel de sociologie des mobilités géographiques*. Presses universitaires Francois Rabelais.

Benzécri, J.-P. (1979). Sur le calcul des taux d'inertie dans l'analyse d'un questionnaire, addendum et erratum à [BIN. MULT.]. *Cahiers de l'Analyse des Données*, *4*(3), 377-378.

Berger, M. (1990). À propos des choix résidentiels des périurbains : peut-on parler de stratégies territoriales ? *Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, (5).

Berger, M. (2006). Périurbanisation et accentuation des logiques ségrégatives en Île-de-France. *Herodote*, *no 122*(3), 198-211.

Berger, M. (2017). Peut-on parler de fracture territoriale à propos du périurbain. Dans E. Benbassa et J.-C. Attias (dir.), *Nouvelles relégation territoriale* (p. 27-36). CNRS Édition.

Berger, M., Fruit, J.-P., Plet, F. et Robic, M.-C. (1980). Rurbanisation et analyse des espaces ruraux péri-urbains. *L'Espace géographique*, *9*(4), 303-313.

Berroir, S., Delage, M., Fleury, A., Fol, S., Guérois, M., Maulat, J., Raad, L. et Vallée, J. (2017).

Mobilité au quotidien et ancrage local dans les espaces périurbains. *Annales de géographie*, *N° 713*(1), 31-55.

Bertaux-Wiame, I. (1999). Profession, résidence et famille : analyse de quelques configurations résidentielles des indépendants. Dans C. Bonvalet, A. Gotman et Y. Grafmeyer (dir.), *La famille et ses proches. L'aménagements des territoires* (p. 183-204). PUF-INED.

Bertaux-Wiame, I. (2005). Parcours professionnels, mobilité géographique. Une analyse des inégalités homme/femme dans le secteur bancaire. Dans J.-P. Durand et D. Linhart (dir.), *Les ressorts de la mobilisation au travail* (p. 25-32). Octarès.

Bidou-Zachariasen, C. (1996). Classes populaires et classes moyennes en centre historique rénové. Dans N. Haumont (dir.), *La ville : agrégation et ségrégation sociales* (p. 131-142). L'Harmattan.

Bieber, A. (2002). Préface. Dans J.-P. Lévy et F. Dureau (dir.), *L'accès à la ville : les mobilités spatiales en questions* (p. 1-3). L'Harmattan.

Boltanski, L. et Chiapello, È. (1999). *Le nouvel esprit du capitalisme*. *Post-Print*. Gallimard.

Bolzman, C. et Vial, M. (2007). *Migrants au quotidien: les frontaliers: pratiques, représentations et identités collectives*. Editions Seismo.

Bonneville, M. (1993). *Processus de métropolisaton et dynamiques de recomposition territoriale dans l'agglomération lyonnaise*. Lyon (p. 321-343).

Bonvalet, C. (1993). Le logement et l'habitat dans les trajectoires familiales. *Revue des politiques sociales et familiales*, *31*(1), 19-37. https://doi.org/10.3406/caf.1993.1559

Bonvalet, C. et Brun, J. (2002). État des lieux des recherches sur la mobilité résidentielle en France. Dans J.-P. Lévy et F. Dureau (dir.), *L'accès à la ville : les mobilités spatiales en questions* (p. 15-64). L'Harmattan.

Bonvalet, C. et Maison, D. (1996). Lieux d'ancrage et lieux de passage: itinéraires résidentiels en région parisienne. Dans N. Haumont et J.-Y. Authier (dir.), *La ville: agrégation et ségrégation sociales* (p. 173-187). L'Harmattan.

Bonvalet, C. et Merlin, P. (1988). Transformation de la famille et habitat. Présentation d'un Cahier de l'INED. *Population*, *43*(4), 881-892.

Borja, S., Courty, G. et Ramadier, T. (2013). « Mobilité» : la dynamique d'une doxa néolibérale. *Regards Sociologiques*, (45-46), 5-10.

Borja, S., Courty, G. et Ramadier, T. (2014). Trois mobilités en une seule ? *EspacesTemps.net Revue électronique des sciences humaines et sociales.* https://www.espacestemps.net/articles/trois-mobilites-en-une-seule/

Borja, S. et Ramadier, T. (2014). Parler de mobilité a-t-il des effets sur les significations de la migration ? Dans A. Sayad et S. M. Mohammedi (dir.), *Migrations et mondialisation* (p. 71-94). Editions CRASC.

Borja, S., Thierry, R. et Courty, G. (2014). Trois mobilités en une seule? *EspacesTemps. net*, http-www.

Bourdieu, P. (1972). Les stratégies matrimoniales dans le système de reproduction. *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, *27*(4), 1105-1127.

Bourdieu, P. (1979). *La distinction. Critique sociale du jugement* (2016e éd.). Minuit.

Bourdieu, P. et de Saint Martin, M. (1976). Anatomie du goût. *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, *2*(5), 2-81.

Bourdin, A. (2005). Les mobilités et le programme de la sociologie. *Cahiers internationaux de sociologie*, *n° 118*(1), 5-21.

Boyer, J.-C. (1994). *Pays-Bas Belgique Luxembourg*. Masson.

Braun, V. et Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, *3*(2), 77-101. https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa

Brosius, J., Ray, J.-C., Verheyden, B. et Williams, D. R. (2014). *Wage Differentials Between Natives and Cross-Border Workers Within and Across Establishments* ([SSRN Scholarly Paper] nº ID 2615809). Social Science Research Network. https://doi.org/10.2139/ssrn.2615809

Brulhardt, M.-C. et Bassand, M. (1981). La mobilité spatiale en tant que système. *Revue suisse d'économie politique et de statistique*, *3*, 506-519.

Brun, J. (1993). La mobilité résidentielle et les sciences sociales: transfert de concept et questions de méthodes. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, *59*(1), 3-14.

Brunet, R., Ferras, R. et Théry, H. (1992). *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*. Reclus-Documentation française.

Brutel, C., Jegou, M. et Rieu, C. (2000). La mobilité géographique et la promotion professionnelle des salariés : une analyse par aire urbaine. *Economie et Statistique*, *336*(1), 53-68.

Bühlmann, F., Barbey, J., Kaufmann, V., Levy, R. et Widmer, R. (2005). Entre métropolisation et périurbanisation: dynamiques contextuelles des rôles conjugaux. *Revue suisse de sociologie*, *31*(2), 321-342.

Butler, T. (2002). Thinking Global but Acting Local: the Middle Classes in the City. *Sociological Research Online*, *7*(3).

Buxeda, C. (2005). Formes spatiales de l'ouverture de la frontière franco-allemande. Analyse de la diffusion spatiale du travail frontalier (1968-1999). *Espace populations sociétés. Space populations societies*, (2005/2), 211-222. https://doi.org/10.4000/eps.3081

Cailly, L. et Dodier, R. (2007). La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre. *Norois. Environnement, aménagement, société*, (205), 67-80. https://doi.org/10.4000/norois.1266

Calinski, T. et Harabasz, J. (1974). A dendrite method for cluster analysis. *Communications in Statistics*, *3*(1), 1-27.

Carpentier, S. (2007). *Mobilité quotidienne et ancrage résidentiel : Différenciation des pratiques spatiales et des représentations sociales selon la structure urbaine. L'exemple du Luxembourg* [thèse de doctorat]. Université de Strasbourg 1.

Carpentier, S. (2016). Représentations sociales des modes de transport et identité d'habitation. Dans S. Depeau et T. Ramadier (dir.), *Se déplacer pour se situer* (p. 167-185). Presses universitaires de Rennes. http://books.openedition.org/pur/34424

Carpentier, S., Epstein, D. et Gerber, P. (2013). Implications de la mobilité quotidienne dans les stratégies résidentielles transfrontalières. *Espace populations sociétés. Space populations societies*, (2012/3), 95-115. https://doi.org/10.4000/eps.5142

Carpentier, S., Gengler, C. et Gerber, P. (2011). La mobilité résidentielle transfrontalière entre le Luxembourg et ses régions voisines: un panorama. *Géoregards*, (4), 135-152.

Carpentier, S. et Gerber, P. (2009). De la mobilité résidentielle à la recomposition des espaces de la vie quotidienne. *Recherche - Transports - Sécurité*, *25*, 61-72.

Carpentier, S. et Gerber, P. (2010). Quelles conséquences de la mobilité résidentielle transfrontalière sur les déplacements quotidiens et les espaces de vie ? Dans S. Carpentier (dir.), *La mobilité résidentielle transfrontalière entre le Luxembourg et ses régions voisines* (p. 85-110). Editions Saint Paul.

Cellini, N., Canale, N., Mioni, G. et Costa, S. (2020). Changes in sleep pattern, sense of time and digital media use during COVID-19 lockdown in Italy. *Journal of Sleep Research*, *29*(4), e13074. https://doi.org/10.1111/jsr.13074

Chalonge, L. et Beaucire, F. (2007). Le desserrement des emplois au sein des aires urbaines. Dépendance, autonomie ou intégration ? *Les Annales de la Recherche Urbaine*, *102*(1), 97-101.

Chamboredon, J.-C. et Lemaire, M. (1970). Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement. *Revue française de sociologie*, *11*(1), 3-33. https://doi.org/10.2307/3320131

Charle, C. (1977). Situation spatiale et position sociale. *Actes de la recherche en sciences sociales*, *13*(1), 45-59.

Charmes, É., Launay, L. et Vermeersch, S. (2013). Le périurbain, France du repli ? *La vie des idées.fr*. https://laviedesidees.fr/Le-periurbain-France-du-repli.html

Chateignier, C., Chekroun, P., Nugier, A. et Dutrévis, M. (2011). « Femme au volant… » : effet de la menace du stéréotype et de la colère sur les performances des femmes à une tâche liée à la conduite automobile. *LAnnee psychologique*, *Vol. 111*(4), 673-700.

Chatzis, K. (2009). De l'importation de savoirs américains à la création d'une expertise nationale : la modélisation des déplacements urbains en France, 1950-1975. Dans M. Flonneau et V. Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* (p. 159-169). Presses Universitaires de Rennes.

Chombart de Lauwe, M.-J., Chombart de Lauwe, P.-H. et Couvreur, L. (1959). *Famille et habitation (1): Sciences humaines et conceptions de l'habitation*. FeniXX.

Cibois, P. (2014). Chapitre IV. Les figures de l'analyse des correspondances. Dans *Les méthodes d'analyse d'enquêtes*. ENS Éditions. http://books.openedition.org/enseditions/1462

Citton, Y. (2014). *L'économie de l'attention: Nouvel horizon du capitalisme ?* La Découverte.

Clerval, A., Colomb, C. et Van Criekingen, M. (2011). La gentrification des métropoles européennes. Dans M.-F. Mattei, D. Pumain et C. Courgeau (dir.), *Données urbaines 6* (vol. 6, p. 151-165). Economica-Anthropos.

Codol, J.-P. (1982). Differentiation and non-differentiation behavior: an approach to the sens of identity. Dans J.-P. Codol et J.-P. Leyens (dir.), *Cognitive analysis of social behavior* (p.

267-293). Martinus-Nijhoff Publishers.

Commenges, H. (2013, 3 décembre). *L'invention de la mobilité quotidienne. Aspects performatifs des instruments de la socio-économie des transports* [thèse de doctorat]. Université Paris-Diderot - Paris VII.

Considère, S. et Leloup, F. (2017). Comment interroger la frontière par les représentations sociales. Dans T. Perrin et S. Considère (dir.), *Frontières et représentations sociales. Questions et perspectives méthodologiques.* (p. 27-60). Academia-L'Harmattan.

Corley, J., Okely, J. A., Taylor, A. M., Page, D., Welstead, M., Skarabela, B., Redmond, P., Cox, S. R. et Russ, T. C. (2021). Home garden use during COVID-19: Associations with physical and mental wellbeing in older adults. *Journal of Environmental Psychology*, *73*, 101545. https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2020.101545

Coudène, M. et Levy, D. (2016). De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence. *INSEE Première*, (1605).

Courgeau, D. et Meron, M. (1995). Mobilité résidentielle, activité et vie familiale des couples. *Economie et Statistique*, *290*(1), 17-31.

Coutard, O., Dupuy, G. et Fol, S. (2002). La pauvreté périurbaine: dépendance locale ou dépendance automobile. *Espaces et sociétés*, *108*(109), 155-76.

Creusier, J. et Biétry, F. (2014). Analyse comparative des méthodes de classifications. *RIMHE : Revue Interdisciplinaire Management, Homme Entreprise*, *n° 10, 3*(1), 105-123.

Da Cunha, A. et Both, J.-F. (2004). Métropolisation, villes et agglomérations : structure et dynamiques socio-démographiques des espaces urbains. *OFS, Recensement fédéral de la population*.

Davezies, L., Guilluy, C., Donzelot, J. et Béja, A. (2013). La France périphérique et marginalisée : les raisons du ressentiment. *Esprit*, *Mars/Avril*(3), 23-33.

Davies, D. L. et Bouldin, D. W. (1979). A Cluster Separation Measure. *IEEE Transactions on Pattern Analysis and Machine Intelligence*, *PAMI-1*(2), 224-227.

Deaux, K. et Philogène, G. (2001). *Representations of the social: Bridging theoretical traditions* (p. xii, 362). Blackwell Publishing.

Depeau, S. (2006). De la représentation sociale à la cognition spatiale et environnementale: La notion de « représentation » en psychologie sociale et environnementale. *ESO-Travaux et Documents*, (25), 7-17.

Deprez, M. (1998). Evolution de la population active au Luxembourg. https://liser.elsevierpure.com/fr/publications/evolution-de-la-population-active-au-luxembourg

de Rosa, A. S. (1988). Sur l'usage des associations libres dans l'étude des représentations sociales de la maladie mentale. *Connexions*, *51*(1), 27-50.

de Rosa, A. S. (2005). Le « réseau d'associations ». Une technique pour détecter la structure, les contenus, les indices de polarité, de neutralité et de stéréotypie du champ sémantique liés aux représentations sociales. Dans J.-C. Abric (dir.), *Méthodes d'étude des représentations sociales* (p. 81-117). ERES « Hors collection ».

Deshayes, J.-L., Crenn, G. et Kmec, S. (2010). *La construction des territoires en Europe. Luxembourg et Grande Région : avis de recherches*. Presses Universitaires de Nancy.

Dezès, M.-G. (2001). *La Politique pavillonnaire*. L'Harmattan.

Dias, P. (2016, 17 mars). *Les représentations spatiales de la ville et les mobilités quotidiennes au prisme des positions sociales. Une approche socio-cognitive des ségrégations socio-spatiales* [thèse de doctorat en psychologie sociale]. Université de Strasbourg.

Dias, P. et Ramadier, T. (2015). Social trajectory and socio-spatial representation of urban space: The relation between social and cognitive structures. *Journal of Environmental Psychology*, *41*, 135-144. https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2014.12.002

Dias, P. et Ramadier, T. (2017). Relations sociales et cartographie cognitive. Les points de référence comme noyau central des représentations spatiales. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, *Numéro 116*(4), 319-349.

Diop, L. (2011a). Luxembourg: les marchés fonciers et immobiliers transfrontaliers à l'épreuve de la métropolisation. *CEP/INSTEAD Working Paper*, (48).

Diop, L. (2011b). Métropolisation transfrontalière et spécialisation sociale à Luxembourg. *L'Espace géographique*, *40*(4), 289-304.

Dodier, R. (2012). *Habiter les espaces périurbains*. Presses universitaires de Rennes.

Doise, W. (1985). Les représentations sociales: définition d'un concept. *Connexions*, *45*, 243-253.

Doise, W. (2003). Attitudes et représentations sociales. Dans D. Jodelet (dir.), *Les représentations sociales* (vol. 7e éd., p. 240-258). Presses Universitaires de France.

Doise, W., Clémence, A. et Lorenzi-Coildi, F. (1992). *Représentations sociales et analyses de données*. Presses Universitaires de Grenoble.

Doise, W. et Mapstone, E. T. (1986a). *Levels of explanation in social psychology.* Cambridge University Press.

Doise, W. et Mapstone, E. T. (1986b). *Levels of explanation in social psychology.* Cambridge University Press.

Dollat, P. (1998). *Libre circulation des personnes et citoyenneté européenne: enjeux et perspectives*. Bruylant.

Domencich, T. A. et McFadden, D. (1975). *Urban Travel Demand - A Behavioral Analysis*. North-Holland Publishing Co.,Ltd.

Donzelot, J. (2004). La ville à trois vitesses: relégation, périurbanisation, gentrification. *Esprit (1940-)*, 14-39.

Dorolle, A. (2015). La mobilité à longue distance des Français en 2014. *La Revue du CGDD*, (693), 7.

Drevon, G. (2016, 27 juin). *Mobilité quotidienne et stratégies d'adaptation spatio-temporelles des ménages : une approche comparée des espaces transfrontaliers et non frontaliers des métropoles luxembourgeoises et grenobloises* [Université Grenoble Alpes]. https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01481282

Driant, J.-C., Bonvalet, C., Drosso, F., Benguigui, F. et Huynh, M. (2007). La mobilité des personnes âgées dans le marché du logement. Une approche dynamique à l'aide de l'enquête logement de 2002. *Vieillissement de la population et logement. Les stratégies résidentielles et patrimoniales. Paris: La Documentation française*, 247-266.

Du Parquet, L., Duguet, E., L'Horty, Y., Petit, P. et Sari, F. (2011). Mobilité et accès à l'emploi, une expérimentation. *Revue francaise d'economie*, *volume XXVI*(4), 33-56.

Dubucs, H., Dureau, F., Giroud, M., Imbert, C., André-Poyaud, I. et Bahoken, F. (2011). Les circulants entre métropoles européennes à l'épreuve de leurs mobilités. Une lecture temporelle, spatiale et sociale de la pénibilité. *Articulo - Journal of Urban Research*, (7). https://doi.org/10.4000/articulo.1810

Dupuy, G. (1975). *Une technique de planification au service de l'automobile, les modèles de trafic urbain*. Copedith.

Duque-Calvache, R., Torrado, J. M. et Mesa-Pedrazas, Á. (2021). Lockdown and adaptation: residential mobility in Spain during the COVID-19 crisis. *European Societies*, *23*(sup1), S759-S776. https://doi.org/10.1080/14616696.2020.1836386

Durkheim, É. (1894). *Les règles de la méthode sociologique* (16e édition, 1967). PUF.

Durkheim, É. (1898). Représentations individuelles et représentations collectives. *Revue de Métaphysique et de Morale*, *tome VI*(mai 1898), numérisé par Jean-Marie Tremblay en 2002.

Durkheim, É. (1911). *De la division du travail social* (8e édition, 1967). Presses Universitaires de France.

Durkheim, É. (1912). *Les formes élémentaires de la vie religieuse. Le système totémique en Australie* (5e édition, 1968). PUF.

Duveen, G. (2000). Introduction: the Power of Ideas. Dans G. Duveen (dir.), *Social Representations: Explorations in Social Psychology* (p. 1-17). Polity Press.

Enaux, C. et Gerber, P. (2014). Beliefs about energy, a factor in daily ecological mobility? *Journal of Transport Geography*, *41*, 154-162. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.09.002

Enaux, C., Lannoy, P. et Lord, S. (2011). Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires. *Articulo - Journal of Urban Research*, (7). https://doi.org/10.4000/articulo.1765

Epstein, D. (2013, 26 juin). *La mobilité spatiale locale : l'influence de la mobilité quotidienne sur la mobilité résidentielle : l'exemple des résidants actifs luxembourgeois* [phdthesis, Université de Strasbourg]. https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00932481

Farr, R. M. (1996). *The roots of modern social psychology, 1872–1954* (p. xvii, 204). Blackwell Publishing.

Festinger, L. (1957). *A theory of cognitive dissonance* (vol. 2). Stanford university press.

Filho, C. P. C. (2012). La Grande Région, région transfrontalière européenne. *Confins. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasilera de geografia*, (16).

Flament, C. (1962). L'analyse de similitude. *Cahiers du centre de recherche opérationnelle*, (4), 63-97.

Flament, C. (1987). Pratiques et représentations sociales. Dans J.-L. Beauvois, R.-V. Joule et J.-M. Monteil (dir.), *Perspectives cognitives et conduites sociales. Tome 1 : Théories implicites et conflits cognitifs* (p. 143-150). DelVal.

Flament, C. (2003). Structure et dynamique des représentations sociales. Dans D. Jodelet (dir.), *Les représentations sociales* (7e édition). Presses Universitaires de France.

Flament, C., Degenne, A. et Vergès, P. (1971). *L'analyse de similitude*. LEST-CNRS.

Florida, R. (2005). *Cities and the Creative Class*. Routledge.

Fol, S. (2010a). Encouragement ou injonction à la mobilité ? *Revue Projet*, *n° 314*(1), 52-58.

Fol, S. (2010b). Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres: les ressources de la proximité. *Regards sociologiques*, (40), 27-43.

François, D. et Tregouët, B. (2010). Se rendre au travail: distances et temps de transport s' allongent. *La Revue du CGDD*, 83-98.

François, J.-C., Ribardière, A., Fleury, A., Mathian, H., Pavard, A. et Saint-Julien, T. (2011). *Les disparités de revenus des ménages franciliens - Analyse de l'évolution entre 1999 et 2007*. DRIEA Île-de-France.

François, J.-P. et Moreau, G. (2010). Impacts du travail frontalier en Lorraine: entraînement de l'emploi et développement du présentiel, avec effet d'ombre à la frontière.

Frétigny, J.-B. (2015). L'hypermobilité : une figure introuvable ?. Représentations dominantes et pratiques de déplacement à l'aune des aéroports. *SociologieS*. https://journals-openedition-org.scd-rproxy.u-strasbg.fr/sociologies/5166

Frey, J.-P. (1995). *Le rôle social du patronat: du paternalisme à l'urbanisme*. Editions L'Harmattan.

Fuhrer, C., Hauret, L. et Martin, L. (2021). *Usage des outils digitaux pendant le confinement et évolution du bien-être et de la productivité des télétravailleurs*. LISER. https://liser.elsevierpure.com/en/publications/usage-des-outils-digitaux-pendant-le-confinement-et-%C3%A9volution-du-

Fusco, G. et Scarella, F. (2011). Métropolisation et ségrégation sociospatiale. Les flux de mobilités résidentielles en Provence-Alples-Côte d'Azur. *L'Espace géographique*, *Tome 40*(4), 319-336.

Gallez, C. et Kaufmann, V. (2009). Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine. Dans M. Flonneau et V. Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* (p. 41-55). Presses Universitaires de Rennes.

Garreau, J. (2011). *Edge city: Life on the new frontier*. Anchor.

Gaschet, F. et Le Gallo, J. (2005, 23 août). *The Spatial Dimension of Segregation - a Case Study in Four French Urban Areas, 1990-1999*. 45th Congress of the European Regional Science Association (ERSA), Amsterdam, The Netherlands, Louvain-la-Neuve.

Gengler, C. (1991a). *Le Luxembourg dans tous ses états*. Editions de l'Espace européen.

Gengler, C. (1991b). Le Luxembourg et ses travailleurs frontaliers. *Revue Géographique de l'Est*, *31*(2), 123-136. https://doi.org/10.3406/rgest.1991.2210

Gengler, C. (2003). La nouvelle géographie du Luxembourg. Dans *Histoire du Luxembourg. Le destin européen d'un « petit pays »*. Privat.

Gerber, P. (2012). Advancement in Conceptualizing Cross-Border Daily Mobility: the Benelux Context in the European Union. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, *12*(3). https://doi.org/10.18757/ejtir.2012.12.3.2980

Gerber, P. et Carpentier, S. (2013). Impacts de la mobilité résidentielle transfrontalière sur les

espaces de la vie quotidienne d'individus actifs du Luxembourg. *Economie et statistique*, (457-458), 78-95.

Gerber, P. et Drevon, G. (2012). Des profils sociodémographiques en forte évolution. *La mobilité des frontaliers du Luxembourg : dynamiques et perspectives. Les cahiers du CEPS/INSTEAD - Géographie & Développement*, 8-11.

Gerber, P., El-Geneidy, A., Manaugh, K. et Lord, S. (2020). From workplace attachment to commuter satisfaction before and after a workplace relocation. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *71*, 168-181.

Gerber, P., Klein, O. et Carpentier, S. (2010). *Mobilité locale et périurbanisation transfrontalière* ([Working papers] nº 2010-22). CEPS-INSTEAD.

Gerber, P., Ma, T.-Y., Klein, O., Schiebel, J. et Carpentier-Postel, S. (2017). Cross-border residential mobility, quality of life and modal shift: A Luxembourg case study. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *104*, 238-254. https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.06.015

Gerber, P. et Ramm, M. (2004). Vers une catégorisation des déplacements domicile-travail des frontaliers luxembourgeois en 2003. Dans *Population & Territoire* (p. 16). STATEC, CEPS/INSTEAD.

Gerber, P., Thériault, M., Carpentier-Postel, S. et Enaux, C. (2019). Quelles attitudes et satisfaction envers les moyens de transport ? Le cas des frontaliers travaillant au Luxembourg (p. 85-99).

Gerber, P., Thériault, M., Enaux, C. et Carpentier-Postel, S. (2018). Modelling impacts of beliefs and attitudes on mode choices. Lessons from a survey of Luxembourg cross-border commuters. *Transportation Research Procedia*, *32*, 513-523. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2018.10.037

Geyik, M. et Bonnel, P. (2016). *Évolution de l'usage des modes de transport - Analyse des facteurs explicatifs : application à l'agglomération lyonnaise* ([Rapport de recherche]). ENTPE; LET.

Ghorra-Gobin, C. (2014). Pourquoi différencier la métropolisation de la périurbanisation ? *Tous urbains*, *N° 6*(2), 8-9.

Ghorra-Gobin, C. (2015). *La métropolisation en question*. PUF.

Giddens, A. (1994). *Les conséquences de la modernité*. L'Harmattan.

Gobillon, L. (2001). Emploi, logement et mobilité résidentielle. *Economie et Statistique*, *349*(1), 77-98.

Gordon, P., Kumar, A. et Richardson, H. W. (1989). Gender Differences in Metropolitan Travel Behaviour. *Regional Studies*, *23*(6), 499-510. https://doi.org/10.1080/00343408912331345672

Gordon, R. J. (2016). *The Rise and Fall of American Growth: The U.S. Standard of Living since the Civil War*. *The Rise and Fall of American Growth*. Princeton University Press. https://doi.org/10.1515/9781400873302

Grafmeyer, Y. (1990). Les employés de la Société Lyonnaise de banque : carrières professionnelles et mobilité géographique dans une entreprise de réseau. Dans Y. Lequin et S. Schweitzer (dir.), *L'Usine et le bureau : itinéraires sociaux et professionnels dans l'entreprise, XIXe-XXe siècles* (p. 167-193). Presses universitaires de Lyon.

Grafmeyer, Y. et Joseph, I. (2004). *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*. Flammarion.

Grimal, R. (2010). Mobilité à longue distance : plus de voyages s'effectuent en train, mais les seniors restent adeptes de la voiture. *La Revue du CGDD*, 123-150.

Groux, G. et Lévy, C. (1993). *La possession ouvrière: du taudis à la propriété, XIXe-XXe siècle*. Editions de l'Atelier.

Guimelli, C. et Deschamps, J.-C. (2000). Effets de contexte sur la production d'associations verbales: le cas des représentations sociales des Gitans. *Cahiers internationaux de psychologie*

sociale, *47*(48), 44-54.

Guimelli, C. et Rouquette, M.-L. (2004). Étude de la relation d'antonymie entre deux objets de représentation sociale: la sécurité vs. l'insécurité des biens et des personnes. *Psychologie & Société*, *4*(1), 71-87.

Halbert, L. (2005). Le desserrement intra-métropolitain des emplois d'intermédiation : une tentative de mesure et d'interprétation dans le cas de la région métropolitaine parisienne. *Geographie, economie, societe*, *Vol. 7*(1), 1-20.

Halleux, J.-M., Brück, L. et Mairy, N. (2002). La périurbanisation résidentielle en Belgique à la lumière des contextes suisse et danois: enracinement, dynamiques centrifuges et régulations collectives. *Belgeo. Revue belge de géographie*, (4), 333-354. https://doi.org/10.4000/belgeo.16086

Harvey, D. (2001). *Géographie de la domination*. Les prairies ordinaires.

Haumont, A. (2000). Mobilité quotidienne dans la société salariale. Dans M. Bonnet et D. Desjeux (dir.), *Les Territoires de la mobilité* (p. 141-154). Presses Universitaires de France.

Havet, N., Bayart, C. et Bonnel, P. (2019). La mobilité domicile-travail des actifs de l'aire urbaine lyonnaise : une approche temporelle (1995-2015). *Travail et emploi*, *n° 160*(4), 47-73.

Hawley, A. (1950). *Human ecology: a theory of community structure*. Ronald Press.

Hayek, F. (2017). *The Sensory Order and Other Writings on the Foundations of Theoretical Psychology*. University of Chicago Press.

Heinz, F. F. et Ward-Warmedinger, M. E. (2006). *Cross-Border Labour Mobility within an Enlarged EU* ([SSRN Scholarly Paper] nº ID 923371). Social Science Research Network. https://papers.ssrn.com/abstract=923371

Henry, P. et Moscovici, S. (1968). Problèmes de l'analyse de contenu. *Langages*, *3*(11), 36-60.

https://doi.org/10.3406/lgge.1968.2900

Hjorthol, R. et Gripsrud, M. (2009). Home as a communication hub: the domestic use of ICT. *Journal of Transport Geography*, *17*(2), 115-123. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.11.007

Hong, Q. N., Pluye, P., Bujold, M. et Wassef, M. (2018). *Les défis des revues systématiques mixtes : devis de synthèse convergents et séquentiels*. M. Bujold, Q. N. Hong, V. Ridde, C. J. Bourque, M. J. Dogba, I. Vedel et P. Pluye (dir.), (p. 49-63).

Huber, P. (2014). Are commuters in the EU better educated than non-commuters but worse than migrants? *Urban Studies*, *51*(3), 509-525.

Ingold, F.-R. (2020). Les représentations de la pandémie SARS-CoV-2 et du confinement dans une patientèle de psychiatrie libérale à Paris. *Annales Médico-psychologiques, revue psychiatrique*, *178*(7), 714-716. https://doi.org/10.1016/j.amp.2020.05.004

Istace, É., Laffut, M., Plasman, R. et Ruyters, C. (2004). *Sphères privée et professionnelle. Vers une recomposition des rôles et des actions*. https://www.cairn.info/spheres-privee-et-professionnelle--9782804142988.htm

Jaillet, M.-C. (2004). L'espace périurbain : un univers pour les classes moyennes. *Esprit (1940-)*, (303 (3/4)), 40-62.

Jaspars, J. et Fraser, C. (1984). Attitudes and social representations. Dans R. M. Farr et S. Moscovici (dir.), *Social Representations* (p. 101-123). Cambridge University Press.

Jeanpierre, L. (2005). La place de l'exterritorialité. *Fresh Théorie*, 329-349.

Jodelet, D. (2003). Représentations sociales : un domaine en expansion. Dans D. Jodelet (dir.), *Les représentations sociales* (7e édition, p. 45-78). Presses Universitaires de France.

Jouffe, Y. (2016). Attachement et émancipation : Les formes identitaires comme ressources de

la mobilité des précaires flexibles. Dans S. Depeau et T. Ramadier (dir.), *Se déplacer pour se situer* (p. 125-144). Presses universitaires de Rennes.

Jourdan, S. (2013, 6 décembre). *Du processus de métropolisation à celui de la gentrification, l'exemple de deux villes nord-méditerranéennes : Barcelone et Marseille* [these de doctorat, Aix-Marseille]. https://www.theses.fr/2013AIXM3081

Kahneman, D. et Tversky, A. (1979). Prospect theory: An analysis of decision under risk. *Econometrica*, *47*(2), 263-292. https://doi.org/10.2307/1914185

Kain, J. F. (1992). The Spatial Mismatch Hypothesis: Three Decades Later. *Housing Policy Debate*, *3*(2), 371-460.

Kaufmann, J.-C. (1996). *L'entretien compréhensif*. Nathan.

Kaufmann, V. (2000). Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines-la question du report modal. *Recherche Transports Securite*, (68), 88.

Kaufmann, V. (2008). *Les paradoxes de la mobilité: bouger, s' enraciner* (vol. 46). Collection le savoir suisse.

Kaufmann, V. (2010). Pendulaires ou bi-résidentiels en Suisse: un choix de vie? Dans J.-Y. Authier, C. Bonvalet et J.-P. Lévy (dir.), *Élire domicile. La construction sociale des choix résidentiels* (p. 169-184). Presses universitaires de Lyon.

Kaufmann, V., Bergman, M. M. et Joye, D. (2004). Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, *28*(4), 745-756. https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x

Kaufmann, V. et Jemelin, C. (2004). *La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales*.

Kirsch, R. (1994). Naissance et essor d'une place financière. Dans G. Trausch (dir.), *La ville de*

Luxembourg : du château des comtes á la métropole européenne (p. 285-298). Fonds Mercator Paribas.

Konrad, K. et Wittowsky, D. (2018). Virtual mobility and travel behavior of young people – Connections of two dimensions of mobility. *Research in Transportation Economics*, *68*, 11-17. https://doi.org/10.1016/j.retrec.2017.11.002

Korsu, E. et Wenglenski, S. (2010). Job accessibility, residential segregation and risk of long-term unemployment in the Paris region. *Urban Studies*, *47*(11), 2279-2324.

Kreins, J.-M. (2015). *Histoire du Luxembourg : des origines à nos jours* (6e éd.). Presses Universitaires de France.

Lanéelle, X. (2003, 1 janvier). *Les migrations alternantes : stratégies et contraintes économiques et sociales* [these de doctorat, Paris, EHESS]. https://www.theses.fr/2003EHES0072

Lannoy, P. (2004). Quand Robert Park écrit « La ville » (1915). Essai de scientométrie qualitative. *Revue d'Histoire des Sciences Humaines*, *no 11*(2), 157-184.

Le Breton, É. (2005a). *Bouger pour s'en sortir - Mobilité quotidienne et intégration sociale*. Armand Colin.

Le Breton, É. (2005b). Mobilité, exclusion et marginalité.

Le Breton, É. (2008). *Domicile-travail. Les salariés à bout de souffle*. Les carnets de l'info.

Le Galès, P. et Andreotti, A. (2008). *Les cadres supérieurs et la globalisation. Mobilité, ancrage, exit partiel et ségrégation sociale dans les villes européennes. Une enquête exploratoire* ([Rapport d'enquête]). Ministre de l'écologie de l'aménagement et du développement durable.

Le Moël, B. (2015, 4 décembre). *Bande marine côtière et élus locaux : de la représentation à la prise de décision* [these de doctorat]. Montpellier 3.

Lebaron, F. (2010). L'analyse géométrique des données dans un programme de recherche sociologique: Le cas de la sociologie de Bourdieu. *Revue Modulad*, *102*(42).

Lebaron, F. et Le Roux, B. (2015). *La méthodologie de Pierre Bourdieu en action*. Dunod.

Lebart, L., Morineau, A. et Piron, M. (1995). *Statistique exploratoire multidimensionnelle* (vol. 3). Dunod.

Lebreton, A. et Mougel, G. (2008). La gentrification comme articulation entre forme urbaine et globalisation : approche comparative Londres/Berlin. *Espaces et societes*, *n° 132-133*(1), 57-73.

Leresche, J.-P., Joye, D. et Bassand, M. (1995). *Métropolisations: Interdépendances mondiales et implications lémaniques*. Georg.

Leroy, S. (2000). Sémantiques de la métropolisation. *Espace géographique*, *29*(1), 78-86. https://doi.org/10.3406/spgeo.2000.1969

Lévy, J. (2003). Vote et gradient d'urbanité. L'autre surprise du 21 avril. *EspacesTemps.net*. https://www.espacestemps.net/articles/vote-et-gradient-urbanite/

Lévy, J.-P. (2009). Mobilités urbaines : des pratiques sociales aux évolutions territoriales. Dans *Les Mondes de la Mobilité* (p. 107-136).

Lévy, J.-P. et Dureau, F. (2002). *L'accès à la ville : les mobilités spatiales en questions*. L'Harmattan.

Lévy-Bruhl, L. (1927). *L'âme primitive* (édition de 1963). Presses Universitaires de France.

Likert, R. (1932). A technique for the measurement of attitudes. *Archives of psychology*.

Linossier, R. et Bonneville, M. (2006). La territorialisation de la régulation économique dans l'agglomération lyonnaise (1950-2005). *Politiques, acteurs, territoires*, 64-88.

Lipovetsky, G. (2015). *De la légèreté*. Grasset.

López Peláez, A., Erro-Garcés, A., Pinilla García, F. J. et Kiriakou, D. (2021). Working in the 21st Century. The Coronavirus Crisis: A Driver of Digitalisation, Teleworking, and Innovation, with Unintended Social Consequences. *Information*, *12*(9), 377. https://doi.org/10.3390/info12090377

Lord, S. et Gerber, P. (2013). *Immigration, dynamiques socio-économiques territoriales et mouvements résidentiels. Quelles perspectives pour les résidents du Luxembourg?* (p. 175-199).

Löw, M. (2012). *Sociologie de l'espace*. Édition de la Maison des Sciences de l'Homme. http://journals.openedition.org/lectures/19530

Madre, J.-L. et Maffre, J. (1999). Is it necessary to collect data on daily mobility and on long distance travel in the same survey? *Transportation Research Circular*, 343-364.

Magrini, M.-B. (2007). Les rendements de la mobilité spatiale des jeunes actifs. Une analyse comparative par niveau de formation. *Revue dEconomie Regionale Urbaine*, *octobre*(3), 391-420.

Mangin, D. (2009). Les métropoles européennes de l'après-crise. *Futuribles*, (354), 33-38.

Mannoni, P. (2016). *Les représentations sociales*. Presses Universitaires de France.

Marchal, H. et Stébé, J.-M. (dir.). (2018). *La France périurbaine*. PUF.

Marchand, D. et Weiss, K. (2009). Représentations sociales du confort dans le train : vers une conceptualisation de la notion de confort social. *Les cahiers internationaux de psychologie sociale*, *Numéro 84*, 107.

Margirier, G. (2004). Quelles mobilités géographiques en début de vie active? *Formation Emploi*, *87*(1), 15-27.

Mauger, G. (1991). Enquêter en milieu populaire. *Genèses*, (6), 125-143.

Mauger, G. et Pouly, M.-P. (2019). Enquêter en milieu populaire. *Sociologie*, *Vol. 10*(1), 37-54.

Mayoux, J. (1979). *Demain l'espace. L'habitat individuel périurbain*. la Documentation Française.

Meil Landwerlin, G. (2008). Job Mobility in Europe: Greater Differences among Social Groups than among Countries. Dans N. F. Schneider et G. Meil Landwerlin (dir.), *Mobile living across Europe I-II, Vol. 1: Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries* (p. 305-318).

Milland, L. (2001). *De la dynamique des rapports entre représentations sociales du travail et du chômage* [phd thesis]. Aix-Marseille 1.

Milland, L. (2002). Pour une approche de la dynamique du rapport entre représentations sociales du travail et du chômage. *Revue internationale de psychologie sociale*, *15*(2), 27-56.

Mokhtarian, P. L., Salomon, I. et Handy, S. L. (2006). The Impacts of Ict on leisure Activities and Travel: A Conceptual Exploration. *Transportation*, *33*(3), 263-289. https://doi.org/10.1007/s11116-005-2305-6

Moliner, P. (1994). Les deux dimensions des représentations sociales. *Revue internationale de psychologie sociale*, *2*(7), 73-86.

Moliner, P. (1995). A two-dimensional model of social representations. *European journal of social psychology*, *25*(1), 27-40.

Moliner, P. (2001). *La dynamique des représentations sociales: pourquoi et comment les représentations se transforment-elles?* Presses universitaires de Grenoble.

Moreau, G. (2009). Les revenus des ménages du nord lorrain:" boostés" par les salaires frontaliers.

Morelle, M. et Ripoll, F. (2009). Les chercheur-es face aux injustices : l'enquête de terrain comme épreuve éthique. *Annales de geographie*, *665666*(1), 157-168.

Moscovici, S. (1961). *La psychanalyse, son image et son public* (3e éd. 2004). Presses Universitaires de France.

Moscovici, S. (1969). Préface. Dans C. Herzlich (dir.), *Santé et maladie. Analyse d'une représentation sociale* (p. 7-12). Walter de Gruyter GmbH & Co KG.

Moscovici, S. (1976). *Social influence and social change* (vol. 10). Academic Press.

Moscovici, S. (1989). Des représentations collectives aux représentations sociales : éléments pour une histoire. Dans D. Jodelet (dir.), *Les représentations sociales* (7e éd., 2003, p. 79-103). Presses Universitaires de France.

Moscovici, S. (2000). The phenomenon of social representations. Dans G. Duveen (dir.), *Social Representations: Explorations in Social Psychology* (p. 3-69). Polity Press.

Moscovici, S. (2013). Les idées et leur développement : un dialogue. Dans *Le scandale de la pensée sociale : Textes inédits sur les représentations sociales réunis et préfacés par Nikos Kalampalikis* (p. 231-278). Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales. https://books.openedition.org/editionsehess/1893

Naudet, J. (2012). « Se sentir proche quand on est loin ». *Societes contemporaines*, *n° 88*(4), 125-153.

Nicole-Drancourt, C. (2004). Les usages sociaux de l'emploi à temps partiel dans les trajectoires de vie contemporaines. Dans *Figures du temps: les nouvelles temporalités du travail et de la formation* (p. 65-77). Editions L'Harmattan.

Olmo Sánchez, I. et Maeso González, E. (2016, 7 juin). *Gender Differences in Commuting Behavior: Women's Greater Sensitivity*. XII Conference on Transport Engineering, Valencia, Spain (vol. 18, p. 66-72).

Openshaw, S. (1984). Ecological fallacies and the analysis of areal census data. *Environment and planning A*, *16*(1), 17-31.

Orfeuil, J.-P. (2000). La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite. Dans *Les Territoires de la mobilité* (p. 53-68). Presses Universitaires de France.

Orfeuil, J.-P. (2010). La mobilité, nouvelle question sociale ? *SociologieS*. https://doi.org/10.4000/sociologies.3321

Osgood, C. E., Suci, G. J. et Tannenbaum, P. H. (1957). *The measurement of meaning*. University of Illinois press.

Ozbilen, B., Wang, K. et Akar, G. (2021). Revisiting the impacts of virtual mobility on travel behavior: An exploration of daily travel time expenditures. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *145*, 49-62. https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.01.002

Palmade, J. et Dorval, R. (1999). L'évolution du rapport au travail en vingt ans. *Travail et emploi*, *80*.

Pauly, J. J. (1984). The Great Chicago Fire as a National Event. *American Quarterly*, *36*(5), 668-683.

Pellerin, H. (2011). De la migration à la mobilité : changement de paradigme dans la gestion migratoire. Le cas du Canada. *Revue européenne des migrations internationales*, *27*(2), 57-75.

Perret, C. et Roux, V. (2004). La mobilité géographique en début de carrière: un moteur de réussite? *Formation Emploi*, *87*(1), 45-62.

Pesch, F. (1994). Un quartier européen : le Kirchberg. Dans G. Trausch (dir.), *La ville de Luxembourg : du château des comtes á la métropole européenne* (p. 270-284). Fonds Mercator Paribas.

Pettigrew, T. F. (1958). Personality and sociocultural factors in intergroup attitudes: A cross-

national comparison. *Journal of conflict resolution*, *2*(1), 29-42.

Pianelli, C., Abric, J.-C. et Saad, F. (2010). Rôle des représentations sociales préexistantes dans les processus d'ancrage et de structuration d'une nouvelle représentation. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, *Numéro 86*(2), 241-274.

Pinçon, M. (1985). Un patronat paternel. *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, *57*(1), 95-102.

Pochet, P. et Routhier, J.-L. (2002). Mobilité résidentielle et allongement des distances de migrations alternantes dans la région urbaine de Lyon. Dans F. Dureau et J.-P. Lévy (dir.), *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions* (p. 167-183). L'Harmattan.

Polacchini, A. et Orfeuil, J.-P. (1999). Les dépenses des ménages franciliens pour le logement et les transports. *Recherche - Transports - Sécurité*, *63*, 31-46.

Préteceille, E. (2006). La ségrégation sociale a-t-elle augmenté ? *Societes contemporaines*, *no 62*(2), 69-93.

Putnam, Robert. D. (1995). Bowling alone: America's declining social capital. *Journal of Democracy*, *6*(1), 65-78.

Raggi, P. (2013). Industrialisation, désindustrialisation, ré-industrialisation en Europe. Le cas de la sidérurgie lorraine (1966-2006). *Rives méditerranéennes*, (46), 11-28. https://doi.org/10.4000/rives.4478

Raggi, P. (2019). Deux territoires sidérurgiques en reconversion : la Lorraine au miroir du Luxembourg. *20 21. Revue d'histoire*, *N° 144*(4), 161-174.

Ramadier, T. (2002). Rapport au quartier, représentation de l'espace et mobilité quotidienne: le cas d'un quartier périphérique de Québec-ville. *Espaces et societes*, *n°108*(1), 111-132.

Ramadier, T. (2004). Transdisciplinarity and its challenges: the case of urban studies. *Futures*,

36(4), 423-439.

Ramadier, T. (2007). Mobilité quotidienne et attachement au quartier : une question de position ?, 127-138.

Ramadier, T. (2009). Capital culturel, lisibilité sociale de l'espace urbain et mobilité quotidienne. Dans F. Dureau et M.-A. Hily (dir.), *Les mondes de la mobilité* (p. 137-160). Presses Universitaires de Rennes.

Ramadier, T., Carpentier-Postel, S., Depeau, S., Despres, C., Enaux, C., Hamza, K., Fortin, A., Lannoy, P. et Martin-Roy, S. (2007). Les mobilités quotidiennes : Représentation et pratiques. Vers l'identité de déplacement.

Ramm, M. et Schneider, M. (2005). Essai de cartographie du bassin d'emploi transfrontalier luxembourgeois à partir de données administratives. *Population & Territoire-Cahiers du CEPS/INSTEAD*, (5), 40.

Rateau, P. (1995). Dimensions descriptive, fonctionnelle et évaluative des représentations sociales-une étude exploratoire. *Papers on Social Representations*, *4*, 133-146.

Ravalet, E., Vincent-Geslin, S., Kaufman, V., Viry, G. et Dubois, Y. (2015). *Grandes mobilités liées au travail, perspective européenne*. Edition Economica.

Remy, J. (1996). Mobilités et ancrages, vers une nouvelle définition de la ville. Dans J.-M. Berthelot et M. Hirschhorn (dir.), *Mobilité et ancrages: vers un nouveau mode de spatialisation* (p. 135-154). L'Harmattan.

Remy, J. (2000). Métropolisation et diffusion de l'urbain : les ambiguïtés de la mobilité. Dans *Les territoires de la mobilité* (p. 171-188). Presses Universitaires de France. https://www-cairn-info.scd-rproxy.u-strasbg.fr/les-territoires-de-la-mobilite--9782130506447-page-171.htm

Reynard, R. et Vallès, V. (2019). Les emplois se concentrent très progressivement sur le territoire, les déplacements domicile-travail augmentent.

Rivière D'Arc, H. (1994). La frontière: mobilité et territoire au nord du Mexique. *Géographie*, 77.

Rogoff, N. (1950). Les recherches américaines sur la mobilité sociale. *Population*, *5*(4), 669-688.

Roncayolo, M. (1993). *Métropoles: hier et aujourd'hui* (p. 9-17).

Roo, P. D. (1993). La métropolité. Dans Salley (dir.), *Les Villes lieux d'Europe*. DATAR.

Rosa, H. (2010). *Accélération. Une critique sociale du temps*. Découverte.

Rosenberg, M. J., Hovland, C. I., McGuire, W. J., Abelson, R. P. et Brehm, J. W. (1960). *Attitude organization and change: An analysis of consistency among attitude components. (Yales studies in attitude and communication.), Vol. III* (p. x, 239). Yale Univer. Press.

Rougé, L. (2005, 14 avril). *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain. Les « captifs » du périurbain?* [phdthesis, Université Toulouse le Mirail - Toulouse II]. https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00012157

Rouquette, M.-L. et Guimelli, C. (1995). Les « canevas de raisonnement » consécutifs à la mise en cause d'une représentation sociale: essai de formalisation et étude expérimentale. *Cahiers internationaux de psychologie sociale*, *28*, 32-43.

Roussiau, N. et Bonardi, C. (2001). *Les représentations sociales: état des lieux et perspectives*. Editions Mardaga.

Sansot, P. (1986). *Les Formes sensibles de la vie sociale*. FeniXX.

Sari, F. (2011). Expliquer les déplacements domicile-travail en Île-de-France : le rôle de la structure urbaine et des caractéristiques socio-économiques. *Les Cahiers scientifiques du transport*, (60), 123-156.

Sassen, S. (1996). *La ville globale* (traduit par D.-A. Canal). Déscartes et Cie.

Sauvage, A., Chevrier, S. et Kone, F. (2002). *Villes et Grands Mobiles*. Ministre de l'éqipement, des transports et du logement.

Sauvayre, R. (2013). *Les méthodes de l'entretien en sciences sociales*. Dunod.

Scheiner, J. (2006). Housing mobility and travel behaviour: A process-oriented approach to spatial mobility: Evidence from a new research field in Germany. *Journal of Transport Geography*, *14*(4), 287-298.

Schiebel, J. (2011). *Impacts de la frontière sur la mobilité quotidienne et sa durabilité L'exemple de l'espace transfrontalier luxembourgeois* [these en préparation, Rouen]. http://www.theses.fr/s149260

Schiebel, J. (2018). Quelle place pour la durabilité dans les représentations sociales de la mobilité ? Vers une meilleure compréhension des actions mises en œuvre. *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie*, (Vol. 9, n°1). https://doi.org/10.4000/developpementdurable.12069

Schmitz, F. (2012). Combien de temps du domicile au travail ? Dans F. Schmitz, G. Drevon et P. Gerber (dir.), *La mobilité des frontaliers du Luxembourg : dynamiques et perspectives* (p. 16-17).

Schmitz, F., Drevon, G. et Gerber, P. (dir.). (2012). *La mobilité des frontaliers du Luxembourg : dynamiques et perspectives*. https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01111308/document

Schuller, G. et Zanardelli, M. (2003). Les dépenses des salariés transfrontaliers au Luxembourg. *Bulletin du Statec*, (5), 165-197.

Shoemaker, R. B. (2004). *The London Mob: Violence and Disorder in Eighteenth-century England*. A&C Black.

Smith, M. B., Bruner, J. S. et White, R. W. (1956). Opinions and personality.

Sohn, C. (dir.). (2012). *Luxembourg: an emerging cross-border metropolitan region*. Peter Lang.

Sorokin, P. A. (1927). *Social mobility*. Harper and Brothers.

Souhet, L. et Tafani, E. (2004). Pratiques, engagement et représentations sociales : Contribution expérimentale à un modèle de la dynamique représentationnelle. *Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, *63*, 81-92.

Steinberg, J. (2001). La périurbanisation en Europe (Periurbanization in Europa). *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, *78*(1), 49-50.

Steinberg, J. (2003). La périurbanisation en France (1998-2002). *GeoINova-Revista do Departamento de Geografia e Planeamento Regional, Nº7*, 75-86.

Tafani, É. (1997). *Attitude et approche structurale des représentations sociales: de l'ancrage psychologique à l'ancrage sociologique* [thèse de doctorat]. Université Aix-Marseille 1.

Tafani, É. (2001). Attitudes, engagement et dynamique des représentations sociales: études expérimentales. *Revue internationale de psychologie sociale*, *14*(1), 7-30.

Tafani, É. et Souchet, L. (2001). Changement d'attitude et dynamique représentationnelle: les effets de l'engagement dans des pratiques sociales. Dans P. Moliner (dir.), *La dynamique des représentations sociales* (p. 59-88). Presses Universitaires de Grenoble.

Thiry, C. (2004). Virtualité et logique spatio-temporelle. Dans V. Kaufmann et B. Montulet (dir.), *Mobilités, fluidités... Libertés ?* (p. 121-135). Presses de l'Université Saint-Louis.

Thomas, W. I. et Znaniecki, F. (1918). *The Polish Peasant in Europe and America* (vol. I). Richard G. Bager.

Thurstone, L. L. (1928). Attitudes can be measured. *American journal of Sociology*, *33*(4),

529-554.

Trausch, G. (dir.). (1989). *Le Luxembourg. Emergence d'un Etat et d'une nation*. Fonds Mercator.

Trausch, G. (2003). Comment faire d'un état de convention une nation ? Dans *Histoire du Luxembourg. Le destin européen d'un « petit pays »*. Privat.

Tully, C. et Alfaraz, C. (2017). Youth and mobility: The lifestyle of the new generation as an indicator of a multi-local everyday life. *Applied Mobilities*, *2*(2), 182-198. https://doi.org/10.1080/23800127.2017.1322778

Valence, A. (2010). *Les représentations sociales* (1ère éd.). De Boeck.

Van Campenhoudt, L. et Quivy, R. (2011). *Manuel de recherche en sciences sociales* (4e édition). Dunod.

Van Criekingen, M. (2008). Réurbanisation ou gentrification ? *Espaces et sociétés*, (134), 149-166.

Van Criekingen, M. (2013). La gentrification mise en politiques. De la revitalisation urbaine à Bruxelles. *Métropoles*, (13). https://doi.org/10.4000/metropoles.4753

Van Manen, M. (1997). *Researching lived experience. London* (2e édition, vol. 30). Routledge.

Van Puymbroeck, C. et Reynard, R. (2010). Répartition géographique des emplois: les grandes villes concentrent les fonctions intellectuelles, de gestion et de décision. *INSEE Première*, (1278).

Vandermotten, C. (2009). Les villes qui gagnent, les villes qui perdent: Forces et faiblesses des régions métropolitianes européennes. http://scd-rproxy.u-strasbg.fr/login?url=http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=edsbas&AN=edsbas.D40B1294&lang=fr&site=eds-live&scope=site

Vandersmissen, M.-H. (2003). Mobilité, accessibilité et cohésion sociale. *Cahiers de géographie du Québec*, *47*(131), 201-222.

Vandersmissen, M.-H. (2011). Déplacements d'accompagnement d'enfants en milieu urbain au Québec. Une expérience pénible ? *Articulo - Journal of Urban Research*, (7).

Vandersmissen, M.-H., Villeneuve, P. et Thériault, M. (2001a). L'évolution de la mobilité des femmes à Québec entre 1977 et 1996. *Cahiers de géographie du Québec*, *45*(125), 211-243.

Vandersmissen, M.-H., Villeneuve, P. et Thériault, M. (2001b). Mobilité et accessibilité : leurs effets sur l'insertion professionnelle des femmes. *L'Espace geographique*, *tome 30*(4), 289-305.

Veltz, P. (1996). *Mondialisation, villes et territoires*. PUF.

Vergès, P. (1989). Représentations sociales de l'économie : une forme de connaissance. Dans D. Jodelet (dir.), *Les représentations sociales* (PUF, p. 407-428).

Vergès, P. (1992). L'évocation de l'argent : Une méthode pour la définition du noyau central d'une représentation. *Bulletin de Psychologie*, *45*(405), 203-209.

Vergès, P. (1994). Approche du noyau central: propriétés quantitatives et structurales. Dans C. Guimelli (dir.), *Structures et transformations des représentations sociales*.

Vergès, P. et Degenne, A. (1973). Introduction à l'analyse de similitude. *Revue française de sociologie*, (14-4), 471-511.

Vergès, P., Tyszka, T. et Vergès, P. (1994). Noyau central, saillance et propriétés structurales. *Papers on social representations*, *3*, 3-12.

Vervaeke, M. (1991). Relégation territoriale et aspiration à la mobilité résidentielle. *Sociétés Contemporaines*, *5*(1), 117-133. https://doi.org/10.3406/socco.1991.990

Viard, J. (1994). *La Societé d'archipel : ou les territoires du village global*. Édition de l'Aube.

Vignal, C. (2005). Injonctions à la mobilité, arbitrages résidentiels et délocalisation de l'emploi. *Cahiers internationaux de sociologie*, *n° 118*(1), 101-117.

Vignal, C. (2006a). Concilier mobilité résidentielle et mobilité professionnelle : cadrage statistique et pistes de réflexion. *Horizons stratégiques*, (2), 37-47.

Vignal, C. (2006b). Devenir 'célibataire géographique' ? *Cahiers du Genre*, *n° 41*(2), 139-157.

Vilhelmson, B. et Thulin, E. (2008). Virtual Mobility, Time Use and the Place of the Home. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, *99*(5), 602-618. https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2008.00494.x

Vincent-Geslin, S. et Kaufmann, V. (2012). *Mobilité sans racines: plus loin, plus vite... plus mobiles*. Descartes & Cie Paris.

Vincent-Geslin, S., Ravalet, E. et Kaufmann, V. (2016). Des liens aux lieux : l'appropriation des lieux dans les grandes mobilités de travail. *Espaces et sociétés*, (164-165), 179-194.

Walzer, M. (1990). The Communitarian Critique of Liberalism. *Political Theory*, *18*(1), 6-23. https://doi.org/10.1177/0090591790018001002

Wenglenski, S. (2003). *Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Ile-de-France.* [thèse de doctorat d'urbanisme]. Université de Paris XII.

Wenglenski, S. (2004). Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, *octobre*(4), 539-550.

Wenglenski, S. (2006). Regards sur la mobilité au travail des classes populaires. Une exploration du cas parisien. *Cahiers scientifiques du transport*, *49*(2006), 103-127.

Wenglenski, S. (2007). Catégorie sociale et accessibilité de l'emploi en Île-de-France. Dans M.-F. Mattei et D. Pumain (dir.), *Données urbaines 5* (p. 171-182). Economica-Anthropos, INSEE, CNRS.

Wenglenski, S. (2015). L'allongement des distances parcourues quotidiennement favorise-t-il la ségrégation?

Wenglenski, S. et Korsu, E. (2013). Des déplacements quotidiens au service de la ségrégation résidentielle. *Les cahiers scientifiques du transport*, (63), 119-140.

Xu, C. L. (2015). Identity and cross-border student mobility: The mainland China–Hong Kong experience. *European Educational Research Journal*, *14*(1), 65-73. https://doi.org/10.1177/1474904114565155

Yonnet, P. (1986). *Jeux, modes et masses. La société française et le moderne (1945-1985)*. Gallimard.

Zanardelli, M. (1997). Les comportements de dépenses au Luxembourg. Une typologie des ménages.

Zanardelli, M., Genevois, A.-S. et Schuller, G. (2012). Les comportements de dépenses des salariés frontaliers sur le territoire luxembourgeois. Dans R. Belkacem et I. Pigeron-Piroth (dir.), *Le travail frontalier au sein de la Grande Région Saar-Lor-Lux. Pratiques, enjeux et perspectives* (p. 47-70). PUN-Éditions Universitaires de Lorraine.

Zanardelli, M., Schmitz, F., Drevon, G., Genevois, A.-S. et Schuller, G. (2014). *Les activités et les dépenses des frontaliers au Luxembourg.* Peter Lang.

Index des hypothèses

H1 ..... 97, 178, 207, 212, 215, 504
H2 ..... 97, 178, 192, 211, 504
H3 ..... 98, 504
H3a 178, 209
H3b 178, 209
H4 99
H4a 216, 227, 250, 505
H4b 216, 239, 242, 250, 505
H5 ..... 100, 254, 505
H5a 254, 263, 334
H5b 255, 296, 335
H5c 256, 320, 330, 335
H5d 338, 344, 376
H5e 338, 357, 360, 376
H6 ..... 101, 505
H6a 255, 296, 335
H6b 338, 360, 376
H6c 427, 428, 436
H7 101
H7a 440, 448, 506
H7b 440, 502, 506

Table des tableaux

Tableau 1. Quatre formes principales de mobilité spatiale 33

Tableau 2. Répartition des éléments représentationnels de l'approche structurale 77

Tableau 3. Morphologie linguistique des représentations sociales..... 149

Tableau 4. Méthode quantitative pour repérer les éléments selon l'analyse prototypique 152

Tableau 5. Comparaison entre l'échantillon du questionnaire et le recensement de 2013 167

Tableau 6. Profil sociodémographique des candidats frontaliers à l'entretien..... 169

Tableau 7. Nombre de communes selon la catégorie socio-spatiale 196

Tableau 8. Évolution démographique selon la catégorie socio-spatiale 200

Tableau 9. Évolution du nombre de communes par catégorie spatio-temporelle..... 220

Tableau 10. Évolution démographique des frontaliers selon catégorie spatio-temporelle..... 222

Tableau 11. Échantillonnage selon la catégorie spatio-temporelle..... 245

Tableau 12. Éléments des RSN les plus cités..... 258

Tableau 13. Occurrences des catégories de RSN et nombre de sujets..... 262

Tableau 14. Variance des axes dans l'espace factoriel des RSN 273

Tableau 15. Indices de qualité de CAH des RSN (après consolidation)..... 275

Tableau 16. Éléments de RSE les plus cités..... 341

Tableau 17. Occurrences des catégories de RSE et nombre de sujets 344

Tableau 18. Éléments de RSR les plus cités 382

Tableau 19. Occurrences des catégories de RSR et nombre de sujets..... 384

Tableau 20. Indices de qualité de CAH des RSR (après consolidation) 394

Tableau 21. Indices de qualité de CAH des représentations croisées (après consolidation) 450

Table des figures

Figure 1. Procédure, méthodes et outils d'analyse de données 122

Figure 2. Processus de recrutement des frontaliers interrogés 140

Figure 3. Illustrations des typologies de graphe de similitude 155

Figure 4. Entonnoir de l'échantillon de l'enquête TrajeLux 166

Figure 5. Évolution démographique des habitants en LL selon le pays de travail 182

Figure 6. Évolution de la structure du secteur d'activité selon le lieu de travail 186

Figure 7. Évolution des PCS et des diplômes selon le lieu de travail 189

Figure 8. Catégories socio-spatiales des communes de résidence frontalière en LL 198

Figure 9. Évolution des secteurs d'activité selon la catégorie socio-spatiale 203

Figure 10. Évolution des PCS et diplômes des frontaliers selon la catégorie socio-spatiale 206

Figure 11. Évolution des catégories spatio-temporelles de l'espace résidentiel en LL 225

Figure 12. Évolution de la moyenne d''âge selon les catégories spatio-temporelles (Essor métropolitain) 230

Figure 13. Répartition de sexe selon les catégories spatio-temporelles (Essor métropolitain) 231

Figure 14. Dernier diplôme déclaré des frontaliers selon la catégorie spatio-temporelle 233

Figure 15. PCS des frontaliers selon les catégories spatio-temporelles 234

Figure 16. Évolution du statut d'occupation selon les catégories spatio-temporelles 236

Figure 17. Nombre de voiture(s) à disposition des ménages par catégorie spatio-temporelle 238

Figure 18. Nationalité française/étrangère des frontaliers selon la catégorie spatio-temporelle 239

Figure 19. Évolution du profil sociodémographique des frontaliers selon la catégorie spatio-temporelle 241

Figure 20. Structure de la représentation sociale de navette 265

Figure 21. Organisation des catégories de RSN (arbre maximum) 268

Figure 22. Axes de variances expliquées de l'espace factoriel construit des RSN 272

Figure 23. Dendrogramme de la CAH de la distance WARD à partir des RSN 274

Figure 24. Indices quantitatifs de la CAH des catégories de RSN 275

Figure 25. Espace factoriel des éléments et groupes sociocognitifs selon les RSN 277

Figure 26. Organisation des RSN selon le groupe de CAH 279

Figure 27. Espace factoriel du mode de transport et catégorie socio-spatiale 283

Figure 28. Organisation des RSN selon le mode de transport 295

Figure 29. Arbre maximum des RSN des automobilistes selon les sexes 308

Figure 30. Nuage de mots des discours sur la voiture selon les genres 309

Figure 31. Distribution des frontaliers selon les lieux de résidence et de travail 315

Figure 32. Structure de la représentation sociale d'emploi 346

Figure 33. Organisation des catégories de RSE (arbre maximum) 348

Figure 34. Axes de variance expliquée de l'espace factoriel construit à partir des RSE 350

Figure 35. Dendrogramme de la CAH de la distance WARD à partir des RSE 351

Figure 36. Espace factoriel des éléments et groupes sociocognitifs selon les RSE 352

Figure 37. Organisation des RSE par groupe de CAH – classification en 5 groupes 354

Figure 38. Espace factoriel des caractéristiques socio-professionnelles des frontaliers 358

Figure 39. Structure de la représentation sociale de résidence 386

Figure 40. Organisation des catégories de RSR (arbre maximum) 391

Figure 41. Axes de variance expliquée de l'espace factoriel construit à partir des RSR 392

Figure 42. Dendrogramme de la CAH de la distance WARD à partir des RSR 393

Figure 43. Indices quantitatifs de la CAH des catégories de RSR 394

Figure 44. Espace factoriel des éléments et groupes sociocognitifs selon les RSR 395

Figure 45. Organisation de RSR selon le groupe de CAH..... 397

Figure 46. Espace factoriel des catégories socio-spatiales et des comportements résidentiels 401

Figure 47. Espace factoriel permettant de distinguer trois types de groupes de représentations sociales 443

Figure 48. Dendrogramme de la CAH du croisement des représentations sociales 450

Figure 49. Espace factoriel du croisement des représentations sociales des groupes CAH..... 452

Figure 50. Organisation des représentations sociales croisées selon le groupe de CAH 454

Figure 51. Espace factoriel des caractéristiques de pratiques mobilitaires socio-spatiales..... 458

Figure 52. Composition du groupe RS 1 en fonction des autres groupes de représentations..... 462

Figure 53. Composition du groupe RS 2 en fonction d'autres groupes de représentation..... 471

Figure 54. Composition du groupe RS 3 en fonction d'autres groupes de représentations 477

Figure 55. Composition du groupe RS 4 en fonction d'autres groupes de représentations 486

Table des encadrés

Encadré 1. Apparition endogène de l'entretien téléphonique 141

Encadré 2. Prise en compte des problématiques des transports en commun 150

Encadré 3. Protection des données personnelles des personnes enquêtées 171

Encadré 4. Effet de la catégorisation sémantique des RSN sur l'ACM 261

Encadré 5. Consolidation de la partition de CAH par k-means 276

Encadré 6. Les modalités géographiques du lieu de travail dans l'ACM 318

Encadré 7. Effet de Guttman dans l'analyse factorielle 359

Table des annexes

Annexe 1. Poster avec QR code de l'enquête « TrajeLux » (version en français)..... 561

Annexe 2. Interface du logiciel de gestion de rendez-vous..... 562

Annexe 3. Questionnaire auto-administré de l'enquête « TrajeLux »..... 563

Annexe 4. Grille d'entretien semi-directif..... 573

Annexe 5. Nomenclature des variables pour l'ACM 577

Annexe 6. Liste des frontaliers interrogés dans l'entretien semi-directif..... 578

Annexe 7. Espace factoriel des modalités géographiques des lieux de travail et de résidence 582

Annexe 8. Carte des lignes ferroviaires transfrontalières de la Grande Région (09/2015)..... 583

Annexe 9. Variables sociodémographiques et socio-mobilitaires selon les catégories spatio-temporelles..... 584

Annexe 10. Pyramide d'âge des frontaliers selon le genre..... 587

Annexe 11. Forme originelle des RSN (après lemmatisation)..... 588

Annexe 12. Distribution des frontaliers selon les groupes de RSN..... 590

Annexe 13. Carte des quartiers de Luxembourg-ville 591

Annexe 14. Forme originelle des RSE (après lemmatisation) 592

Annexe 15. Variance des axes dans l'espace factoriel des RSE..... 594

Annexe 16. Indices quantitatifs de la CAH des catégories de RSE..... 595

Annexe 17. Indices de qualité de CAH des RSE (après consolidation)..... 595

Annexe 18. Structure des RSE selon le groupe de CAH - classification en 6 groupes..... 596

Annexe 19. Espace factoriel des RSE - groupes de CAH en 6 classes 597

Annexe 20. Espace factoriel des pratiques socio-professionnelles (5 groupes de RSE)..... 598

Annexe 21. Distribution des frontaliers dans les groupes RSE 599

Annexe 22. Espace factoriel des caractéristiques socio-professionnelle et socio-spatiales (5 groupes de RSE) 600

Annexe 23. Forme originelle des RSR (après lemmatisation) 601

Annexe 24. Variance des axes dans l'espace factoriel des RSR 603

Annexe 25. Distribution des frontaliers dans les groupes RSR 604

Annexe 26. Axe de variance expliquée dans l'ACM du croisement des représentations sociales.. 606

Annexe 27. Variance des axes dans l'espace factoriel du croisement des représentations sociales 607

Annexe 28. Indices quantitatifs de la CAH de représentations croisées 608

Annexe 29. Distribution des frontaliers dans les groupes RS 609

Annexe 30. Espace factoriel des pratiques mobilitaires des groupes RS (en 7 classes) 612

Annexe 31. Structure du croisement des représentations sociales du groupe RS 7 (figure non-lissée) 613

Annexe

Annexe 1. Poster avec QR code de l'enquête « TrajeLux » (version en français)

Annexe 2. Interface du logiciel de gestion de rendez-vous

Annexe 3. Questionnaire auto-administré de l'enquête « TrajeLux »

Cette version papier de questionnaire peut différencier de la version numérique utilisée sur le terrain.

Questionnaire de l'enquête « TrajeLux »

(Travail, Trajets et Trajectoires vers le Luxembourg)

(Français)

L'enquête est sous la responsabilité scientifique de :

Philippe GERBER

Chargé de recherche Senior
Luxembourg Institute of Socio-Economic Research (LISER)
11, Porte des Sciences, L-4366 Esch-sur-Alzette/Belval, Luxembourg

et

Thierry RAMADIER

Directeur de recherche au CNRS
Maison Interuniversitaire des Sciences de l'Homme-Alsace (MISHA)
5, allée du Général Rouvillois, CS 50008, 67083 Strasbourg cedex, France

Pour de plus amples informations, n'hésitez pas à contacter le correspondant de l'enquête « TrajeLux » :

Jianyu CHEN

Maison Interuniversitaire des Sciences de l'Homme-Alsace (MISHA)

5, allée du Général Rouvillois, CS 50008, 67083 Strasbourg cedex, France

Ce questionnaire comporte 34 questions. Répondre à l'enquête nécessite 10 minutes environ.

Attention :

Ce questionnaire n'est destiné qu'aux personnes ayant un emploi rémunéré.

Partie 1. Profession

1) Exercez-vous actuellement un emploi ayant une rémunération ?

- ☐ Oui, j'ai actuellement 1 emploi. ***(Passez à la question 4)***
- ☐ Oui, j'ai actuellement 2 emplois ou plus.
- ☐ Oui, je suis actuellement en formation continue. ***(Passez à la question 4)***

Si vous exercez plusieurs emplois…

Afin de faciliter vos réponses pour le reste du questionnaire, veuillez considérer uniquement l'emploi principal comme étant celui le mieux rémunéré.

2) Veuillez préciser le nombre d'heures par semaine consacrées à votre emploi principal.

! __ ! __ ! heures/semaine

3) Veuillez préciser le nombre d'heures total consacrées intégralement à votre travail par semaine (travail principal et secondaire).

! __ ! __ ! heures/semaine

4) Travaillez-vous actuellement...

☐ À temps plein ?

☐ À temps partiel ? Précisez le nombre d'heures de travail par semaine : ! __ ! __ ! heures/semaine

5) Pour le moment, avez-vous un contrat de travail…

☐ À durée indéterminée (CDI) ?

☐ À durée déterminée (CDD) ?

☐ Autre, à préciser : _____

6) Dans quel pays travaillez-vous ?

Si votre lieu de travail n'est pas fixe, veuillez considérer le lieu de votre entreprise où vous vous rendez le plus souvent.

☐ Au Luxembourg

☐ En France

☐ En Allemagne

☐ En Belgique

☐ Dans un autre pays : _____

7) Comment vous rendez-vous au travail le plus souvent ?

Veuillez renseigner le mode de transport privilégié pour vous rendre sur le lieu de votre emploi principal. Pour rappel : votre emploi principal est celui qui est le mieux rémunéré ; le mode de transport principal est celui avec lequel vous parcourez le plus de km.

☐ En voiture

☐ En train

☐ En bus

☐ En vélo/marche à pied

☐ En cyclomoteur/ scooter/moto

☐ Autre mode : _____

8) Dans quel domaine travaillez-vous ?

Si vous exercez plusieurs professions, veuillez considérer seulement votre emploi principal.

☐ Agriculture, sylviculture et pêche

☐ Industries extractives

☐ Industrie manufacturière

☐ Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné

☐ Production et distribution d'eau

☐ Construction

☐ Commerce

☐ Transports et entreposage

☐ Hébergement et restauration

☐ Information et communication

☐ Activités financières et d'assurance

☐ Activités immobilières

☐ Activités spécialisées, scientifiques et techniques

☐ Activités de services administratifs et de soutien

☐ Administration publique

☐ Enseignement

☐ Santé humaine et action sociale

☐ Arts, spectacles et activités récréatives

☐ Autres activités de services

☐ Activités extraterritoriales

9) Travaillez-vous comme...

☐ Directeur/-rice, cadre supérieur/-e (responsable des ressources humaines, gérant/-e d'entreprise...)

☐ Profession intellectuelle et scientifique (professeur/-e, instituteur/-rice, médecin,

avocat/-e, architecte, ingénieur/-e, artiste...)

☐ Force armée, service de police, service de pompiers

☐ Technicien/-ne et cadre intermédiaire (infirmier/-ère, informaticien/-ne, courtier/-ère, agent/-e commercial/-e…)

☐ Employé/-e administratif/-ve (secrétaire, aide-comptable, assistant/-e, guichetier/-ère...)

☐ Commerçant/-e, vendeur/-se et autre pourvoyeur/-se de services (coiffeur/-se, société de gardiennage...)

☐ Agriculteur/-rice et ouvrier/-ère qualifié-/e de l'agriculture (y compris jardinier/-ère)

☐ Métier qualifié de l'industrie et de l'artisanat (ouvrier travaillant dans les secteurs de l'imprimerie, de l'alimentation, de l'électricité...)

☐ Conducteur/-rice d'installations et de machines, ouvrier/-ère de l'assemblage (chauffeur/-se, monteur/-se...)

☐ Manœuvre et ouvrier/-ère non qualifié/-e (manœuvre des mines, vendeur/-se ambulant/-e, aide au ménage...)

10) En 2016, quel était votre revenu NET annuel ?

Veuillez considérer uniquement le revenu NET de votre activité professionnelle principale.

☐ Moins de 20 000 €

☐ De 20 001 € à 40 000 €

☐ De 40 001 € à 60 000 €

☐ De 60 001 € à 80 000 €

☐ De 80 001 € à 100 000 €

☐ Plus de 100 000 €

Partie 2. Famille et résidence

11) Dans quel pays se situe votre résidence principale ?

C'est à vous de définir la notion de résidence principale

- ☐ En France
- ☐ Au Luxembourg
- ☐ En Allemagne (Passez à la question 14)
- ☐ En Belgique (Passez à la question 14)
- ☐ Dans un autre pays : _____ ***(Passez à la question 14)***

12) Dans quelle commune se trouve votre résidence principale ?

_____

13) Quel est le code postal de votre commune de résidence principale ?

! __ ! __ ! __ ! __ ! __ !

14) Depuis quelle année habitez-vous dans cette résidence principale ?

Depuis ! __ ! __ ! __ ! __ !

15) Vivez-vous...

- ☐ Seul(e) (célibataire, divorcé(e), veuf/-ve...) ***(Passez à la question 19)***
- ☐ En couple (mariage, union libre...)
- ☐ Avec d'autres personnes (colocation, famille, proches...) ***(Passez à la question 19)***

16) Votre conjoint/-e exerce-t-il/-elle actuellement un emploi rémunéré ?

☐ Oui, il/elle a actuellement 1 emploi.

☐ Oui, il/elle a actuellement 2 emplois ou plus.

☐ Oui, il/elle est actuellement en formation continue.

☐ Non, il/elle n'exerce plus d'emploi (chômage, congé parental, pré-retraite...).
(Passez à la question 19)

Si votre conjoint/-e exerce actuellement plusieurs professions, veuillez considérer seulement son emploi principal comme étant celui le mieux rémunéré.

17) Dans quel pays travaille votre conjoint/-e ?

☐ En France

☐ Au Luxembourg

☐ En Allemagne

☐ En Belgique

☐ Dans un autre pays : _____

18) Votre conjoint/-e travaille comme...

☐ Directeur/-rice, cadre supérieur/-e (responsable des ressources humaines, gérant/-e d'entreprise...)

☐ Profession intellectuelle et scientifique (professeur/-e, instituteur/-rice, médecin, avocat/-e, architecte, ingénieur/-e, artiste...)

☐ Force armée, service de police, service de pompiers

☐ Technicien/-ne et cadre intermédiaire (infirmier/-ère, informaticien/-ne, courtier/-ère, agent/-e commercial/-e…)

☐ Employé/-e administratif/-ve (secrétaire, aide-comptable, assistant/-e, guichetier/-ère...)

☐ Commerçant/-e, vendeur/-se et autre pourvoyeur/-se de services (coiffeur/-se, société de gardiennage...)

☐ Agriculteur/-rice et ouvrier/-ère qualifié-/e de l'agriculture (y compris jardinier/-ère)

☐ Métier qualifié de l'industrie et de l'artisanat (ouvrier travaillant dans les secteurs de l'imprimerie, de l'alimentation, de l'électricité...)

☐ Conducteur/-rice d'installations et de machines, ouvrier/-ère de l'assemblage (chauffeur/-se, monteur/-se...)

☐ Manœuvre et ouvrier/-ère non qualifié/-e (manœuvre des mines, vendeur/-se ambulant/-e, aide au ménage...)

19) Avez-vous des enfants ?

☐ Oui.

☐ Non. (Passez à la question 22)

20) Avez-vous des enfants de moins de 14 ans qui vivent avec vous dans votre logement principal ?

Si vous avez des enfants qui habitent dans votre logement de temps en temps (week-end, vacances), veuillez NE PAS les intégrer dans ce calcul.

☐ Non, je n'en ai aucun.

☐ Oui. Veuillez saisir le nombre d'enfant(s) : ! __ ! __ !

21) Avez-vous des enfants de plus de 14 ans qui vivent avec vous dans votre logement principal ?

Si vous avez des enfants qui habitent dans votre logement de temps en temps (week-end, vacances), veuillez NE PAS les intégrer dans ce calcul.

☐ Non, je n'en ai aucun.

☐ Oui. Veuillez saisir le nombre d'enfant(s) : ! __ ! __ !

22) Vous compris(e), combien de personnes habitent dans votre logement principal ?

Il y a ! __ ! __ ! personne(s)

23) Concernant votre résidence principale, êtes-vous...

☐ Propriétaire/accédant à la propriété ?

☐ Locataire ?

☐ Hébergé(e) à titre gratuit ?

☐ Autre : _____

24) Combien de voitures avez-vous dans votre ménage et à votre disposition ?

Veuillez saisir le nombre de voiture(s) : ! __ ! __ !

Annexe 4. Grille d'entretien semi-directif

Grille d'entretien « TrajeLux »

1. Démarches préparatoires

1. Se présenter et demander le consentement d'enregistrement de l'entretien.

2. Allumer l'appareil d'enregistrement et énoncer le principe d'anonymat de l'entretien.

2. Questions de l'entretien semi-directif

Partie 1. Trajectoire biographique

1. On voudrait tout d'abord parler de vous-même, de votre propre histoire pour mieux vous connaître. Depuis quelle année travaillez-vous au Luxembourg ?

   1.1. Si mentionner « résidence au Luxembourg » : à quelle occasion avez-vous décidé d'habiter au Luxembourg ? Pourquoi êtes-vous revenu(e) habiter en France ?

2. Pouvez-vous nous informer quel est votre dernier diplôme ? Il était dans quel domaine et de quel niveau ? Ces études, vous l'avez fait où ? Avez-vous effectué un stage au Luxembourg à la fin de (ou durant) vos études ?

   2.1. Si le diplôme obtenu n'entre pas dans le système LMD d'actualité : C'est un équivalent de bac plus (ou moins) combien ?

3. Vous travaillez dans quel domaine ? Lors de vos études, que voulez-vous faire comme métier ? Où avez-vous voulu travailler durant vos études ?

4. Avez-vous travaillé ailleurs avant de travailler au Luxembourg ? Avez-vous eu des changements dans le travail au Luxembourg ?

   4.1. Si avoir travaillé ailleurs : Où avez-vous travaillé ? Pourquoi vous avez décidé de venir travaillé au Luxembourg ?

5. Concernant vos parents, travaillent-ils encore ? Sont (Étaient)-ils également frontaliers ? Que font (faisaient)-ils comme métier ? Savez-vous quel a été leur premier et dernier emploi ? Où

étiez-vous quand vous avez encore vécu avec vos parents ?

6. Quel a été votre point d'entrée pour travailler au Luxembourg ? Connaissiez-vous déjà des frontaliers avant de commencer à travailler au Luxembourg ? Avez-vous parlé avec quelqu'un avant de venir au Luxembourg ? Ces échanges vous ont aidé sur votre décision ?

7. Avez-vous eu des difficultés au tout début de votre travail au Luxembourg ? Cela peut être sur la langue, les collègues, les horaires, dans tous les sens.

   7.1. Si avoir travaillé en France : Avez-vous remarqué des différences quand vous travailliez en France (ou autre part) et au Luxembourg ? Au tout début, ces différences étaient-elles des problèmes pour vous ? Combien de temps avez-vous pris pour vous adapter à ces différences, et comment ?

Partie 2. Pratiques mobilitaires

Maintenant, si vous le permettez, nous allons parler de la qualité de votre vie, votre satisfaction de votre déplacement quotidien, de votre résidence et de votre travail.

Navette transfrontalière

1. Pouvez-vous utiliser quelques mots ou expressions pour décrire votre déplacement aller-retour entre la France et le Luxembourg ? Essayez de nous donner des mots qui vous arrivent dans un premier temps. Ça peut être plus de trois mots, mais au moins trois. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous utilisez ces mots et expressions ?

2. D'après vous, la frontière entre la France et le Luxembourg a-t-elle (encore) une signification ? Qu'avez-vous comme impression lorsque vous passez au Luxembourg de la France ?

3. Si on compte à partir du moment où vous sortez de chez vous. Pouvez-vous nous raconter votre trajet de porte à porte dans les détails ? L'Aller et le retour. (Pour recueillir le mode de transport et la durée de navette).

   3.1. Si changement de mode de transport : Pour quelle raison avez-vous changé le mode de

transport ? Que vous permet de faire votre mode de transport actuel ? Que vous permet-il de ne pas faire ? Pensez-vous éventuellement de changer le mode de transport dans le futur ? Pourquoi ?

4. Percevez-vous le trajet comme une perte de temps ? Activités lors de la navette :

   4.1. Si en voiture : Généralement, êtes-vous tout seul(e) dans la voiture ? Que faites-vous au volant ?

   4.2. Si co-voiturage : Pour vous, quels sont les avantages et les inconvénients du co-voiturage ?

   4.3. Si en train/bus : Que faites-vous dans le train ?

5. À part le travail, allez-vous au Luxembourg pour d'autres occasions ? Lesquelles ? Souvent ? Faite-vous partie d'une association ? En France ou au Luxembourg ? Vous y allez souvent ?

Résidence et mobilités résidentielles

1. Pouvez-vous utiliser quelques mots ou expressions pour décrire votre résidence actuelle ? Essayez de nous donner des mots qui vous arrivent dans un premier temps. Ça peut être plus de trois mots, mais au moins trois. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous utilisez ces mots et expressions ?

2. Avez-vous fait des déménagements depuis que vous travaillez au Luxembourg ? (Se renseigner aussi finement que possible la trajectoire résidentielle jusqu'à la résidence actuelle : date, lieu, type de logement, statut d'occupation etc.) Quelle étaient les raisons de ce(s) déménagement(s) ? (Enfant ? Profession ? Ou d'autres ?)

3. Êtes-vous propriétaire de votre résidence actuelle ? Quelles satisfactions portez-vous sur votre résidence actuelle ? Et qu'est-ce qui ne vous satisfait pas ?

4. Envisagez-vous pour l'instant de déménager ? Pourquoi ? (Par exemple, pour réduire le déplacement ou pour une autre raison ?) Avez-vous déjà trouvé un autre logement qui vous intéresse ?

Mobilités professionnelles et rapport au travail

1. Si trajectoire professionnelle n'est pas spontanément racontée : depuis quand avez-vous commencé votre emploi actuel ? Avez-eu des changements de travail au Luxembourg ? Pourquoi ?

2. Pouvez-vous utiliser quelques mots ou expressions pour décrire votre travail actuel au Luxembourg ? Essayez de nous donner des mots qui vous arrivent dans un premier temps. Ça peut être plus de trois mots, mais au moins trois. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous utilisez ces mots et expressions ?

3. Qu'est-ce qui vous satisfait actuellement dans votre travail ? Avez-vous déjà connu des déceptions sur votre emploi actuel ?

4. Attendez-vous toujours quelques choses dans votre travail ? (Une promotion ?) Voulez-vous changer de travail ? Où projetez-vous votre vie (professionnelle comme privée) dans le futur ?

    4.1. Si les « attentes professionnelles » n'est pas racontée : Qu'est-ce que vous attendiez de votre activité professionnelle quand vous êtes arrivés à ce poste ? Vous l'attendez toujours ou vous attendez maintenant autre chose ?

    4.2. Si envisager à quitter le Luxembourg : Est-ce que vous envisagez concrètement de quitter votre emploi ? Pourquoi ?

5. Avez-vous des amis qui sont aussi des collègues ? Si vous devez quitter votre emploi actuel, pensez-vous prendre le risque de perdre ces amis qui sont aussi des collègues ?

6. Est-ce que travailler au Luxembourg vous a déjà ouvert des portes ? Si oui, pouvez-vous nous donner quelques exemples ? Y-a-t-il des désavantages d'être frontalier ? Quels sont-ils ?

7. Pour conclure, vous sentez-vous bien intégré(e) à la société luxembourgeoise ? Dans l'ensemble, êtes-vous satisfait(e) de votre vie entre la France et le Luxembourg ? Pensez-vous que vous seriez plus satisfait(e) si vous viviez au Luxembourg qu'en France ?

Annexe 5. Nomenclature des variables pour l'ACM

ID	Identifiants des individus
SEXE	Genre de l'individu
AGE18_COND	Âge de l'individu en 2018, condensé en 4 catégories
TYPLORR	Type d'origine lorraine (originaire, référentiel, arrivé)
ANCLUX_COND	Ancienneté de travail au Luxembourg, condensé en 4 catégories
DCFLT2013LU	Lieu de travail transfrontalier au Luxembourg (à l'échelle de commune luxembourgeoise)
EMPL	Type de contrat (CDD, CDI)
PCS_COND	PCS condensés en 3 postes selon la nomenclature française
DIPL_COND	Le niveau du dernier diplôme déclaré, condensé à 3 postes (bac + #)
PLT_CONJ	Pays de travail de conjoint(e) de l'individu interrogé
PCS_CONJ	PCS de conjoint(e) de l'individu interrogé
CPFRONT	Couple frontalier (oui/non)
TYPLOG	Type de logement
DURRES_COND	Durée de résidence dans la résidence actuelle, condensé en 4 catégories
CATSPA	Catégorie socio-spatiales du lieu de résidence
COMMER99_13	Catégorie spatio-temporelle du lieu de résidence (définition entre 1999-2013)
MOCO	Mode de cohabitation dans le logement
STOC	Statut d'occupation du logement
HISRLUX	Résidentialité historique au Luxembourg
ENF	Présence d'enfant dans le logement
TRANS	Mode de transport principal pour se rendre au travail
VOIT	Nombre de voiture à la disposition de l'individu
DURNAV_COND	Durée de navette transfrontalière (en minute)
NBDMNG_COND	Nombre de déménagement effectué depuis le travail au Luxembourg, condensé en 4 catégories
INTDMNG	Intention à déménager lors de l'entretien (oui/non)
TRJ_PRO	La direction de la trajectoire socio-professionnelle intragénérationnelle de l'individu (ascendante, descendante, stable)
NBREMP	Nombre d'emploi eu au Luxembourg, condensé en 3 catégories
PEREPCS	PCS du père de l'individu en détail
MEREPCS	PCS de la mère de l'individu en détail
PEREPCS_COND	PCS du père de l'individu, condensé en 5 catégories
MEREPCS_COND	PCS de la mère de l'individu, condensé en 5 catégories
ORIGSOC	Origine sociale de l'individu (définie par la PCS de parent la plus élevée)
MOBSOC_INTER	Position sociologique et sens de mobilités inter-générationnelle de l'individu
MOBSOC_INTER_COND	Sens de mobilités inter-générationnelle de l'individu, condensé en 3 catégories
RSN_G4	Groupe RSN, partition en 4 groupes
RSE_G5	Groupe RSE, partition en 5 groupes
RSR_G5	Groupe RSR, partition en 5 groupes
RS_G4	Groupe RS, partition en 4 groupes

Annexe 6. Liste des frontaliers interrogés dans l'entretien semi-directif

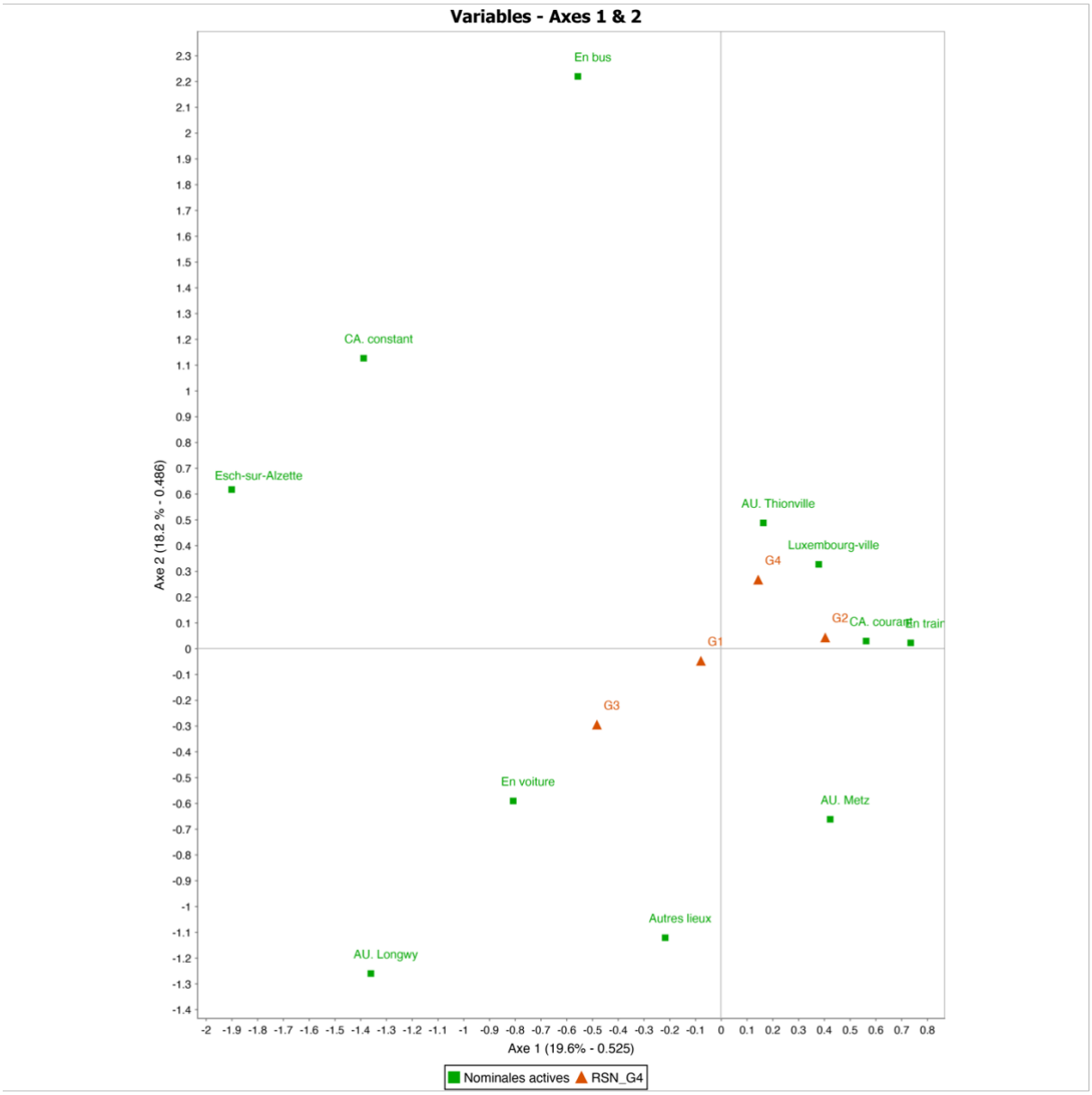
Pseudonyme	Âge (2018)	Ancienneté frontalière	Métier	MdT	Mode de cohabitation	Statut d'occupation du logement	Catégorie socio-spatiale de résidence	Catégorie spatio-temporelle de résidence
Agnès	49	24 ans	Avocate indépendante	Voiture	Célibataire avec enfant	Propriétaire	AU. Longwy	CommRc
Alain	49	5 ans	Commerçant d'une entreprise de bureautique	Voiture	En couple avec enfants	À titre gratuit	AU. Metz	CommRc
Alexandra	37	12 ans	Technicienne de l'université	Voiture	En couple sans enfant	Propriétaire	AU. Thionville	CommRc
Anissa	41	17 ans	Technicienne informaticienne du secteur privé	Voiture	En couple avec enfants	Locataire	CA. courant	CommEf
Anne	51	30 ans	Infirmière d'une maison de soins	Train	Célibataire avec un membre de la famille	Propriétaire	CA. courant	CommRc
Anthony	35	13 ans	Technicien informaticien du secteur privé	Train	En couple avec enfants	Propriétaire	CA. courant	CommRc
Antoine	29	4 ans	Employé administratif d'une banque	Voiture	En couple sans enfant	Locataire	CA. constant	CommRc
Aris	28	3 ans	Technicien informaticien du secteur privé	Train	Célibataire sans enfant	Locataire	AU. Metz	CommRc
Arnauld	28	5 ans	Technicien informaticien du secteur privé	Train	Célibataire sans enfant	Propriétaire	CA. courant	CommRf
Audrey	35	8 ans	Experte-traductrice du secteur privé	Train	En couple avec enfant	Locataire	AU. Metz	CommRc
Benjamin	38	12 ans	Cadre intermédiaire d'une banque	Voiture	En couple avec enfant	Propriétaire	AU. Metz	CommRc
Bernard	59	33 ans	Employé administratif industrie manufacturière	Voiture	Célibataire sans enfant	Propriétaire	AU. Thionville	CommRc
Carole	41	16 ans	Technicienne de l'université	Bus	En couple avec enfant	Propriétaire	CA. constant	CommRc
Caroline	47	22 ans	Directrice d'une association transfrontalière	Voiture	En couple avec enfants	Propriétaire	AU. Longwy	CommRc
Cédric	42	19 ans	Cadre supérieur d'une banque	Train	Célibataire avec enfants	Propriétaire	AU. Thionville	CommRc
Céline	35	2 ans	Cadre intermédiaire tourisme	Voiture	En couple avec enfants	Propriétaire	AU. Metz	CommRc
Chantal	56	23 ans	Fonctionnaire des Institutions Européennes	Voiture	Célibataire avec un membre de la famille	Propriétaire	CA. courant	CommRc
Christelle	44	13 ans	Fonctionnaire des Institutions Européennes	Train	En couple avec enfants	Propriétaire	AU. Thionville	CommEf
Claire	39	12 ans	Technicienne informaticienne dans un hôpital	Voiture	En couple sans enfant	Propriétaire	CA. constant	CommRc
Corinne	47	25 ans	Employée administrative du secteur de la construction	Voiture	En couple avec enfant	Propriétaire	AU. Metz	CommEf
David	42	12 ans	Cadre supérieure d'une entreprise financière	Bus	Célibataire avec enfant	Propriétaire	CA. constant	CommRc

Dominique	57	29 ans	Cadre supérieure du service informatique	Train	En couple sans enfant	Propriétaire	AU. Metz	CommRc
Élodie	32	5 ans	Éducatrice	Voiture	En couple avec enfant	Propriétaire	AU. Thionville	CommRc
Émilie	33	11 ans	Technicienne de l'industrie manufacturière	Train	Célibataire sans enfant	Locataire	AU. Thionville	CommRc
Emmanuel	52	12 ans	Agent de sécurité	Voiture	En couple avec enfant	Propriétaire	CA. courant	CommRc
Estelle	43	18 ans	Chercheuse dans des Institutions Européennes	Train	Célibataire avec enfant	Propriétaire	CA. courant	CommEf
Fabien	41	18 ans	Cadre intermédiaire d'une banque	Voiture	En couple sans enfant	Propriétaire	AU. Longwy	CommRc
Florence	46	26 ans	Employée administrative d'une banque	Voiture	Célibataire avec enfant	Propriétaire	AU. Thionville	CommRc
Franck	42	19 ans	Technicien d'une entreprise d'assurance	Voiture	En couple avec enfants	Propriétaire	CA. constant	CommRc
Gaëlle	41	15 ans	Fonctionnaire luxembourgeoise	Train	En couple avec enfant	Propriétaire	CA. courant	CommRc
Gilles	49	8 ans	Commerçant d'une entreprise familiale	Train	Célibataire sans enfant	Propriétaire	AU. Thionville	CommRc
Grégory	41	3 ans	Professeur de l'université	Vélo	En couple avec enfants	Propriétaire	CA. constant	CommRc
Hélène	31	10 ans	Employée administrative d'une banque	Voiture	En couple avec enfant	Propriétaire	CA. constant	CommRc
Isabelle	40	3 ans	Technicienne informaticienne du secteur privé	Voiture	Célibataire sans enfant	Locataire	AU. Longwy	CommEf
Jean-Luc	53	12 ans	Ingénieur informaticien du secteur privé	Train	Célibataire avec enfants	Propriétaire	AU. Metz	CommRc
Jessica	38	9 ans	Cadre intermédiaire d'un établissement de santé	Train	Célibataire sans enfant	Locataire	AU. Metz	CommRc
Julien	30	2 ans	Technicien d'une entreprise d'audit	Voiture	Célibataire sans enfant	Locataire	AU. Thionville	CommRc
Karine	42	11 ans	Employée administrative d'une banque	Train	En couple avec enfants	Propriétaire	CA. constant	CommRc
Kevin	28	5 ans	Cadre intermédiaire d'une banque	Train	En couple sans enfant	Locataire	AU. Thionville	CommRc
Lisa	38	11 ans	Employée administrative d'une banque	Train	En couple avec enfants	Propriétaire	AU. Metz	CommRc
Lucie	33	10 ans	Cadre intermédiaire du secteur privé	Voiture	Célibataire avec enfant	Propriétaire	AU. Longwy	CommEf
Ludovic	45	21 ans	Cadre intermédiaire d'une entreprise financière	Bus	Célibataire avec enfants	Propriétaire	AU. Thionville	CommRc
Magali	46	11 ans	Cadre intermédiaire d'une entreprise financière	Train	En couple avec enfants	Propriétaire	AU. Longwy	CommRc
Marie	37	3 ans	Technicienne du secteur de la construction	Train	En couple avec enfants	Propriétaire	CA. courant	CommRc
Martine	60	12 ans	Directrice d'un établissement scientifique	Bi-résidentialité	En couple sans enfant	Propriétaire	CA. courant	CommRc

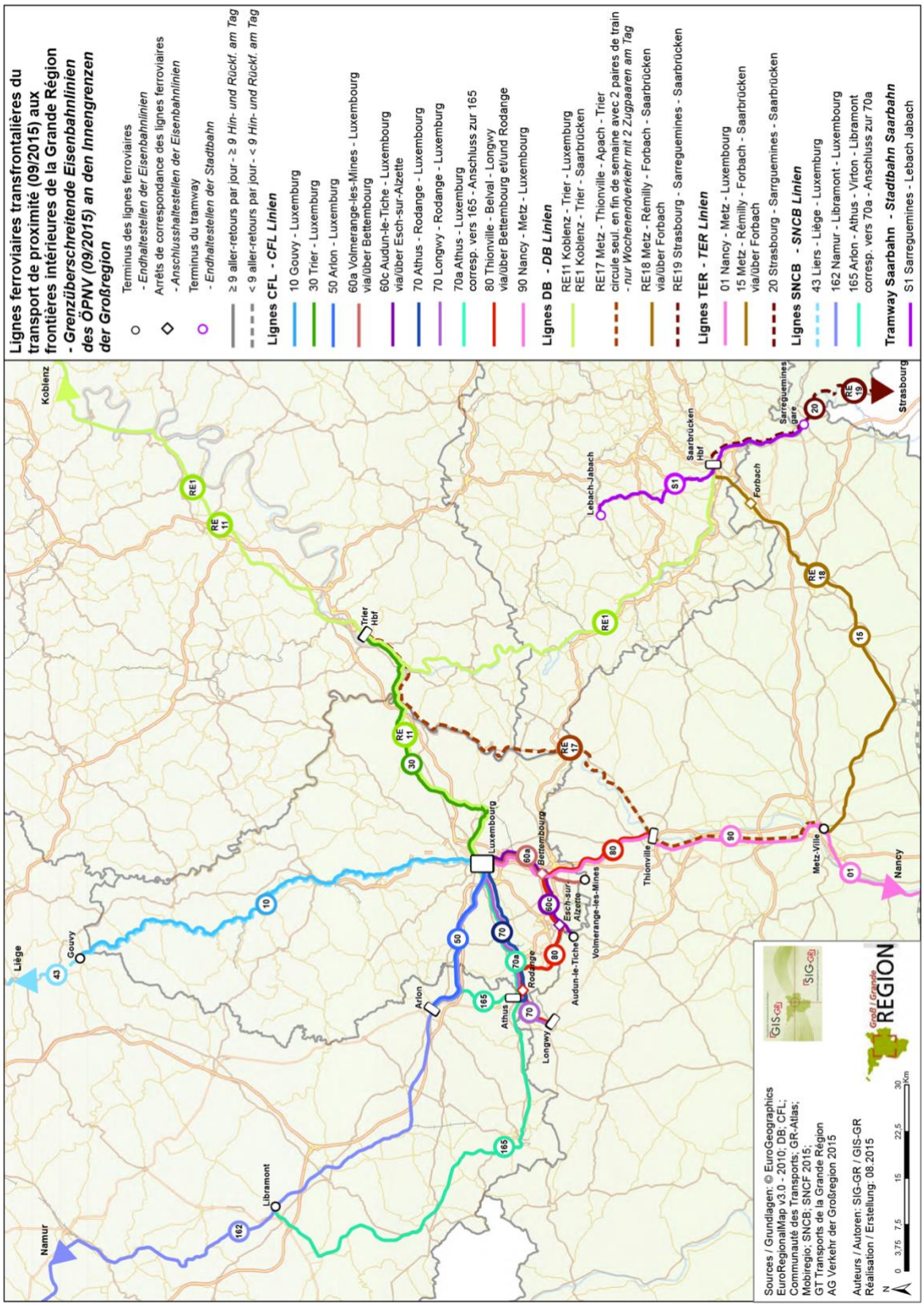
Mathilde	27	3 ans	Cadre intermédiaire du secteur immobilier privé	Train	En couple sans enfant	Locataire	AU. Thionville	CommRc
Maxime	29	2 ans	Agent de comptable du secteur privé	Train	Célibataire sans enfant	Locataire	AU. Metz	CommRc
Morgane	26	2 ans	Journaliste	Train	En couple sans enfant	Locataire	AU. Metz	CommRc
Muriel	47	7 ans	Employée administrative d'une étude d'avocat	Train	En couple sans enfant	Propriétaire	CA. courant	CommRf
Myriam	-	18 ans	Agent de comptable intérimaire	Voiture	Célibataire sans enfant	Propriétaire	CA. courant	CommRc
Nadia	51	19 ans	Femme de ménage	Bus	Célibataire sans enfant	Locataire	AU. Thionville	CommRc
Nicolas	35	10 ans	Cadre supérieur d'une entreprise d'audit	Voiture	En couple sans enfant	Propriétaire	AU. Thionville	CommRc
Olivier	46	21 ans	Cadre intermédiaire d'une banque	Train	En couple sans enfant	Propriétaire	CA. courant	CommRc
Patricia	46	21 ans	Cadre supérieure d'une banque	Bus	En couple avec enfants	Propriétaire	CA. courant	CommRc
Patrick	52	17 ans	Fonctionnaire des Institutions Européennes	Voiture	Célibataire sans enfant	Propriétaire	AU. Metz	CommRc
Pauline	31	10 ans	Employée administrative d'une entreprise privée	Train	Célibataire sans enfant	Locataire	AU. Thionville	CommRc
Philippe	42	5 ans	Cadre supérieure d'une entreprise financière	Train	Célibataire sans enfant	Propriétaire	AU. Metz	CommRc
Raphaël	45	9 ans	Chef de service de l'université	Train	En couple avec enfant	Propriétaire	AU. Metz	CommRc
Romain	37	12 ans	Cadre intermédiaire d'une banque	Train	En couple avec enfants	Propriétaire	AU. Thionville	CommRc
Sabrina	36	12 ans	Cadre supérieure d'une entreprise financière	Train	En couple sans enfant	Locataire	CA. constant	CommRc
Sandra	48	19 ans	Commerçant dans une entreprise familiale	Train	Célibataire sans enfant	Locataire	CA. courant	CommEf
Sonia	43	20 ans	Cadre intermédiaire d'une entreprise financière	Train	En couple avec enfant	Locataire	AU. Thionville	CommRc
Sophie	28	3 ans	Cheffe de service d'une institution française	Voiture	En couple sans enfant	Propriétaire	CA. courant	CommRc
Stéphanie	38	9 ans	Journaliste	Train	En couple avec enfant	Propriétaire	AU. Metz	CommEf
Sylvie	41	5 ans	Cadre supérieure d'une entreprise d'assurance	Voiture	Célibataire avec enfant	Locataire	AU. Metz	CommRc
Valérie	38	5 ans	Infirmière d'une maison de soins	Voiture	En couple avec enfants	Propriétaire	CA. courant	CommRc
Véronique	49	20 ans	Employée administrative d'une banque	Bus	Célibataire avec un membre de famille	Locataire	AU. Thionville	CommRc
Vincent	48	11 ans	Technicien informaticien du secteur privé	Train	En couple avec enfants	Propriétaire	CA. courant	CommRc

Virginie	43	13 ans	Cadre intermédiaire d'une banque	Train	Célibataire sans enfant	Propriétaire	AU. Metz	CommRc

Annexe 7. Espace factoriel des modalités géographiques des lieux de travail et de résidence



Annexe 8. Carte des lignes ferroviaires transfrontalières de la Grande Région (09/2015)



Annexe 9. Variables sociodémographiques et socio-mobilitaires selon les catégories spatio-temporelles

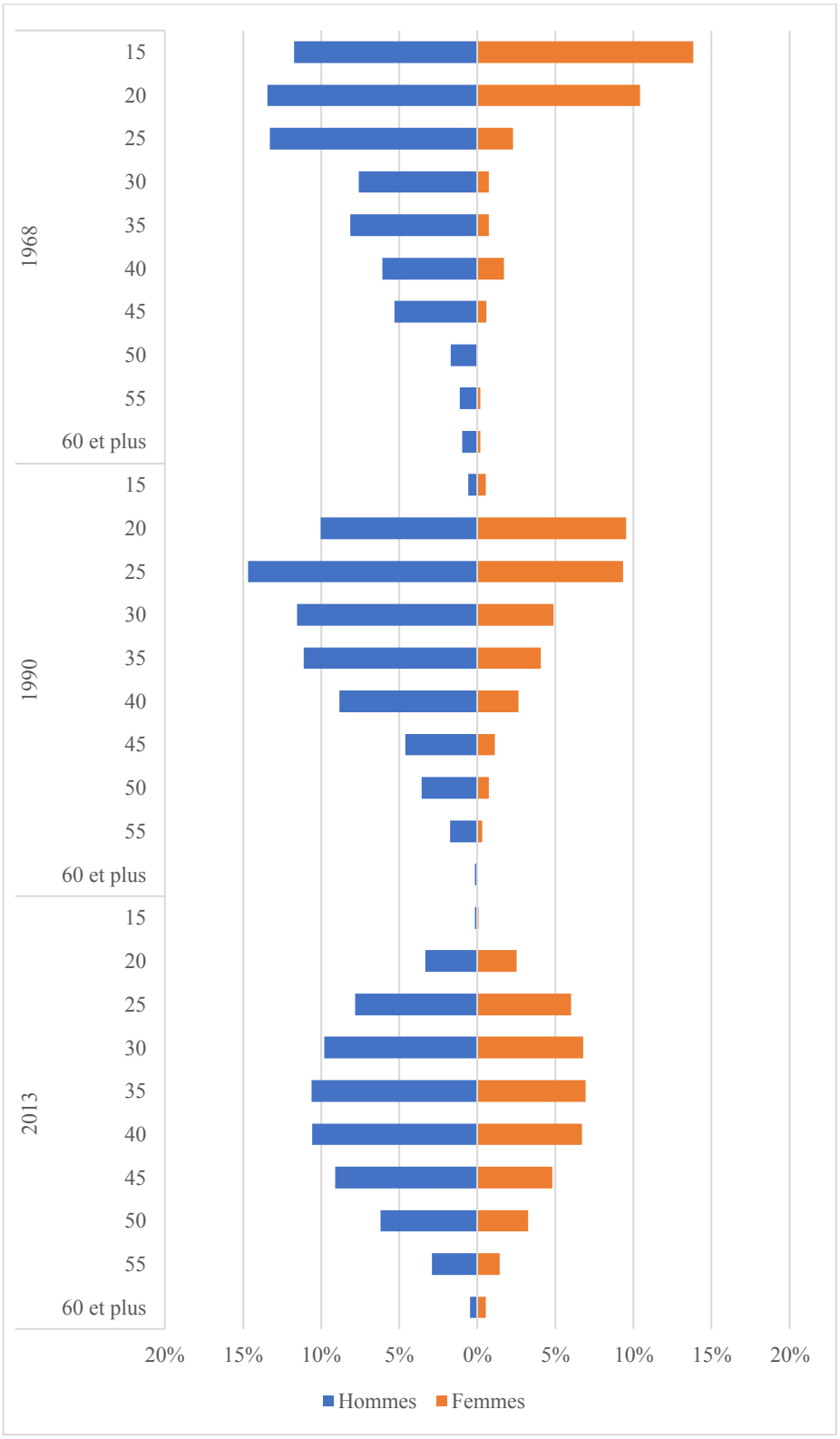
Notes de lecture : 100% par variable dans chaque catégorie spatio-temporelle.
***En gras** : la valeur la plus importante par modalité d'une année*
Souligné en gris : la valeur la plus importante par ligne

Variables	Modalités	1999				2008				2013			
		CommRc	*CommRf*	*CommEc*	*CommEf*	*CommRc*	*CommRf*	*CommEc*	*CommEf*	*CommRc*	*CommRf*	*CommEc*	*CommEf*
Sexe	**Homme**	60,6	**68,8**	67,2	64,3	60,3	62,1	57,6	**63,0**	60,4	**64,6**	57,9	62,7
	Femme	**39,4**	31,3	32,8	35,7	39,7	37,9	**42,4**	37,0	39,6	35,4	**42,1**	37,3
Diplôme (Condensé)	**Bac -**	59,9	68,1	67,2	**68,7**	44,1	49,7	**56,9**	49,6	38,2	43,5	**47,0**	43,7
	Bac ou équivalents	16,2	10,6	**18,6**	11,5	17,7	18,0	**18,3**	17,3	18,4	16,1	**21,1**	18,7
	Bac +	**23,9**	21,3	14,2	19,8	**38,2**	32,3	24,7	33,0	**43,4**	40,5	31,9	37,6
PCS	**Cadres et professions intellectuelles**	6,3	5,6	3,3	**6,6**	13,7	**15,4**	8,2	10,8	**15,6**	14,4	9,5	14,5
	Professions Intermédiaires	18,8	18,1	**20,2**	18,1	**21,4**	17,8	16,4	20,4	**23,9**	23,0	20,6	23,6
	Employés	**32,1**	23,1	25,1	26,9	31,8	28,8	**36,3**	28,7	30,4	28,3	**35,8**	27,4
	Ouvriers	41,7	**50,6**	49,2	46,7	31,6	37,0	37,5	**37,9**	28,5	32,2	32,0	**32,8**
	Autres PCS	1,1	**2,5**	2,2	1,8	1,5	1,0	1,6	**2,2**	1,6	**2,2**	2,1	1,8
Nationalité condensés (Français/Étranger)	**Français**	93,5	92,5	90,2	**94,7**	**93,6**	90,5	89,4	93,2	**92,9**	89,8	83,1	91,8
	Étrangers	6,5	7,5	**9,8**	5,3	6,4	9,5	**10,6**	6,8	7,1	10,2	**16,9**	8,2
Statut d'occupation du logement	**Propriétaire**	51,2	**73,8**	**73,8**	62,6	64,8	**78,9**	69,8	76,0	68,8	**78,3**	69,3	77,9
	Locataire d'un logement loué vide	**30,7**	16,9	21,3	23,3	**25,3**	15,5	25,1	18,0	23,2	16,0	**26,7**	17,1

	Locataire d'un logement HLM	**14,0**	8,1	2,2	9,7	**7,8**	3,3	2,2	4,1	**6,4**	3,3	1,4	3,0
	Autres statuts d'occupation	4,1	1,3	2,7	**4,4**	2,1	2,3	**2,9**	1,9	1,6	2,5	**2,7**	2,0
Nombre de voitures du ménage	**Aucune voiture**	**2,9**	2,5	1,6	0,4	**2,1**	0,9	1,7	1,3	**2,2**	1,2	**2,2**	1,5
	Une seule voiture	**38,3**	30,6	38,3	37,0	**33,8**	25,2	33,0	26,8	31,6	23,3	**37,5**	26,3
	Deux voitures ou plus	58,7	**66,9**	60,1	62,6	64,0	**73,8**	65,3	71,9	66,2	**75,3**	60,3	72,2
	Hors logement ordinaire	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0
Type de logement	**Maison**	54,0	**78,8**	72,1	66,1	59,8	**80,8**	67,2	76,5	63,4	**80,0**	64,2	76,2
	Appartement	**42,1**	19,4	23,5	30,8	**39,9**	18,8	32,5	23,2	**36,5**	19,7	35,6	23,8
	Autres statuts d'occupation	3,9	1,9	4,4	3,1	0,3	0,4	0,3	0,3	0,1	0,2	0,2	0,0
Condition d'emploi	**CDI et fonctionnaire**	87,2	86,3	**90,2**	88,1	89,3	91,2	**91,5**	88,8	**90,1**	89,9	**90,1**	90,5
	CDD, contrat court, vacataire	**7,2**	6,3	2,7	5,7	**4,9**	4,2	4,0	4,3	4,5	4,0	**5,1**	4,1
	Contrat d'intérim	3,9	**4,4**	3,8	3,5	3,2	3,0	2,3	**3,8**	2,5	**2,6**	1,4	2,4
	Autres types de contrat	1,8	3,1	**3,3**	2,6	2,6	1,7	2,2	**3,0**	2,8	**3,5**	**3,5**	2,9
Mode de transport pour se rendre au travail	**Voiture, camion, fourgonnette**	85,0	87,5	90,2	**90,7**	84,3	**91,1**	89,8	90,3	79,9	86,4	86,2	**87,4**
	Transports en commun	**7,0**	3,1	3,3	4,0	**14,8**	8,0	9,4	8,6	**19,2**	12,8	13,5	11,5
	Autres situations	0,2	1,3	1,6	0,0	1,0	0,9	0,9	1,1	0,9	0,9	0,3	1,0
	Mode mixte (en 1999)	7,8	8,1	4,9	5,3	Non renseigné				Non renseigné			
État matrimonial	**Célibataire**	36,3	30,0	**38,8**	36,1	Non renseigné				Non renseigné			
	Marié-e	54,9	61,9	56,3	**56,8**								
	Veuf-ve	0,6	0,0	1,1	0,0								
	Divorcé-e	**8,1**	**8,1**	3,8	7,0								
Temps de travail	**Temps complet**	Non renseigné				**88,8**	87,6	87,0	88,5	86,9	88,1	86,7	**88,2**
	Temps partiel					11,2	12,4	**13,0**	11,5	13,1	11,9	**13,3**	11,8
Type de ménage	**Homme vivant seul**	Non renseigné				**8,5**	5,3	**8,5**	6,0	8,3	5,9	**9,4**	5,7
	Femme vivant seule					5,5	2,7	**5,8**	3,2	5,3	3,3	**6,8**	4,0

Plusieurs personnes sans famille	1,9	1,6	1,6	**2,1**	2,0	1,3	**2,9**	2,1
Monoparental : homme avec enfant(s)	1,4	**1,7**	**1,7**	1,4	1,5	**1,4**	**1,4**	1,5
Monoparental : femme avec enfant(s)	**5,9**	5,7	4,9	5,5	5,7	3,3	**6,5**	5,2
Couple : deux actifs ayant un emploi	56,8	**62,1**	55,0	58,6	58,4	**64,7**	54,7	61,0
Couple : seul un homme ayant un emploi	14,8	15,4	16,0	**16,8**	13,4	**15,5**	12,9	15,1
Couple : seul une femme ayant un emploi	3,3	3,3	**4,9**	3,8	3,8	2,5	**3,9**	3,6
Autres situations	2,0	2,1	1,7	**2,5**	1,5	**2,1**	1,5	1,7

Annexe 10. Pyramide d'âge des frontaliers selon le genre



Annexe 11. Forme originelle des RSN (après lemmatisation)

Forme originelle de RSN	***Occurrences***	***Type grammatical***	***Nature dans l'analyse***
long	29	adj.	forme active
fatigant	11	adj.	forme active
train	7	n.	forme active
pénible	7	adj.	forme active
stressant	6	adj.	forme active
aléatoire	6	adj.	forme active
retard	4	n.	forme active
épuisant	3	adj.	forme active
voiture	3	n.	forme active
stress	3	n.	forme active
reposant	3	adj.	forme active
imprévisible	3	adj.	forme active
dormir	3	v.	forme active
dangereux	3	adj.	forme active
chaotique	3	adj.	forme active
voiture de fonction	2	composé	forme active
user	2	v.	forme active
trop long	2	composé	forme active
rapide	2	adj.	forme active
patience	2	n.	forme active
indispensable	2	adj.	forme active
galer	2	n.	forme active
fatigue	2	n.	forme active
fastidieux	2	adj.	forme active
détente	2	n.	forme active
convivial	2	adj.	forme active
confortable	2	adj.	forme active
confort	2	n.	forme active
compliqué	2	adj.	forme active
accessibilité	1	n.	hapax
accident	1	n.	hapax
agaçant	1	adj.	hapax
agréable	1	adj.	hapax
amélioration	1	n.	hapax
avoir chance	1	composé	hapax
bouchonner	1	v.	hapax
bus	1	n.	hapax
calvaire	1	n.	hapax
catastrophique	1	adj.	hapax
charger	1	v.	hapax
chronophage	1	composé	hapax
communauté	1	n.	hapax
contrainte	1	n.	hapax
contrainte des horaires et acciedents	1	composé	hapax
courrir	1	composé	hapax
courrir encore	1	composé	hapax
covoiturage	1	n.	hapax
dangerosité	1	n.	hapax
du temps	1	composé	hapax
durée longue	1	composé	hapax
décompression	1	n.	hapax
dégratation	1	composé	hapax
déprimant	1	adj.	hapax
efficace	1	adj.	hapax
embouteillage	1	n.	hapax
embêtant	1	adj.	hapax
encombrant	1	adj.	hapax

enfer	1	n.	hapax
ennuyeux	1	adj.	hapax
erratique	1	adj.	hapax
esclavagisme	1	n.	hapax
frustrant	1	adj.	hapax
frustration	1	n.	hapax
funiculaire	1	n.	hapax
génial	1	adj.	hapax
heureux	1	adj.	hapax
honte	1	n.	hapax
horaire	1	n.	hapax
horrible	1	adj.	hapax
improbable	1	adj.	hapax
improvisation	1	n.	hapax
incertitude	1	n.	hapax
incivilité	1	composé	hapax
interminable	1	adj.	hapax
inutile	1	adj.	hapax
invivable	1	adj.	hapax
la course	1	composé	hapax
le temps	1	composé	hapax
lecture	1	n.	hapax
manque de temps personnel	1	composé	hapax
mauvaise infrastructure	1	composé	hapax
moins stressant que la voiture	1	composé	hapax
monotone	1	adj.	hapax
non fiabilité	1	composé	hapax
nécessaire	1	adj.	hapax
optimisation à faire	1	composé	hapax
parfois confortable	1	composé	hapax
parking	1	n.	hapax
pas cher	1	composé	hapax
pas régulier	1	composé	hapax
philosophie	1	n.	hapax
ponctualité	1	n.	hapax
pratique	1	adj.	hapax
problème de parking	1	composé	hapax
prudence	1	n.	hapax
pénibilité	1	composé	hapax
radio	1	n.	hapax
rechercher le meilleur chemin	1	composé	hapax
relativement aléatoire en terme de durée	1	composé	hapax
relativement long	1	composé	hapax
routine	1	n.	hapax
répétitif	1	adj.	hapax
se garer	1	composé	hapax
souci	1	n.	hapax
sympatique	1	composé	hapax
temps pour soi	1	composé	hapax
travail	1	n.	hapax
très chargée en circulation	1	composé	hapax
téléphone	1	n.	hapax
université	1	n.	hapax
vigilance	1	n.	hapax
volontaire	1	adj.	hapax
écologie	1	n.	hapax
écologique	1	adj.	hapax
économie	1	n.	hapax
énervant	1	adj.	hapax

Annexe 12. Distribution des frontaliers selon les groupes de RSN

Variables et modalités actives		***Groupes de RSN***				***Total par modalité***
		G1	***G2***	***G3***	***G4***	
Catégorie socio-spatiale	*AU. Longwy*	2	2	2		6
	AU. Metz	2	6	4	6	18
	AU. Thionville	1	5	4	8	18
	CA. constant	1		5	3	9
	CA. courant	6	5	4	3	18
Total par groupe		**12**	**18**	**19**	**20**	**69**

		G1	***G2***	***G3***	***G4***	
Mode de transport	*En bus*	1	2	1	2	6
	En train	6	11	4	15	36
	À vélo				1	1
	En voiture	5	5	14	2	26
Total par groupe		**12**	**18**	**19**	**20**	**69**

Variables et modalités illustratives		***Groupes de RSN***				***Total par modalité***
		G1	***G2***	***G3***	***G4***	
Durée de navette (min)	*<= 60 min*	7	2	8	11	28
	61 - 75 min		4	3	4	11
	76 - 90 min	3	6	6	4	19
	>= 91 min	2	6	2	1	11
Total par groupe		**12**	**18**	**19**	**20**	**69**

	G1	***G2***	***G3***	***G4***
Durée de navette en moyenne (min)	69	87	74	61

Annexe 13. Carte des quartiers de Luxembourg-ville

Carte des quartiers de Luxembourg-Ville
J. Chen, 2021
Source : Wikipedia
Logiciel de lissage : Adobe Illustrator

Annexe 14. Forme originelle des RSE (après lemmatisation)

Forme originelle de RSE	***Occurrences***	***Type grammatical***	***Nature dans l'analyse***
intéressant	16	adj.	forme active
passionnant	10	adj.	forme active
stressant	6	adj.	forme active
épanouir	4	v.	forme active
prendre	4	v.	forme active
diversifier	4	v.	forme active
agréable	4	adj.	forme active
plaisir	3	n.	forme active
opportunité	3	n.	forme active
international	3	adj.	forme active
équipe	2	n.	forme active
varié	2	adj.	forme active
utile	2	adj.	forme active
très varié	2	composé	forme active
stresser	2	v.	forme active
routinier	2	adj.	forme active
responsabilité	2	n.	forme active
reconnaissance	2	n.	forme active
projet	2	n.	forme active
pression	2	n.	forme active
polyvalent	2	adj.	forme active
multiculturel	2	adj.	forme active
intéressant financièrement	2	composé	forme active
flexibilité	2	n.	forme active
fatigant	2	adj.	forme active
diversité	2	n.	forme active
confort	2	n.	forme active
archive	1	n.	hapax
assez intéressant	1	composé	hapax
autonome	1	adj.	hapax
autonomie	1	n.	hapax
avantage	1	n.	hapax
banque	1	n.	hapax
base de données	1	composé	hapax
beaucoup de temps pour y aller	1	composé	hapax
bonne ambience	1	composé	hapax
bébéfique	1	composé	hapax
carrière	1	n.	hapax
ce que je voulais	1	composé	hapax
challangeant	1	composé	hapax
challenge	1	n.	hapax
cohésion	1	n.	hapax
collègues sympa	1	composé	hapax
commerce	1	n.	hapax
commercial	1	adj.	hapax
complexe	1	adj.	hapax
conflict	1	composé	hapax
confortable	1	adj.	hapax
confortable dans la situation	1	composé	hapax
construction	1	n.	hapax
contraignant	1	adj.	hapax
convenir	1	v.	hapax
cool	1	adj.	hapax
disponibilité	1	n.	hapax
divers	1	adj._ind	hapax
dynamique	1	adj.	hapax
développeur	1	n.	hapax

employée de l état	1	composé	hapax
en pleine évolution	1	composé	hapax
ennuyant	1	adj.	hapax
ennuyer	1	v.	hapax
enrichissant	1	adj.	hapax
enrichissement	1	n.	hapax
environnement international	1	composé	hapax
esprit d équipe	1	composé	hapax
excellente ambiance	1	composé	hapax
excitant	1	adj.	hapax
exigeant	1	adj.	hapax
expériences client	1	composé	hapax
flexible	1	adj.	hapax
formateur	1	adj.	hapax
génial	1	adj.	hapax
génie civil	1	composé	hapax
incohérence	1	n.	hapax
individualiste	1	n.	hapax
informatique	1	n.	hapax
ingratitude	1	n.	hapax
innovation	1	n.	hapax
instructif	1	adj.	hapax
intellectuellement intéressant	1	composé	hapax
interaction	1	n.	hapax
interculturel	1	adj.	hapax
intéressant par rapport à la diversité et opportunité	1	composé	hapax
investissement	1	n.	hapax
j aime ce que je fais	1	composé	hapax
j apprécie énormément les relations	1	composé	hapax
je m épanoui	1	composé	hapax
je n aime pas ce que je fais	1	composé	hapax
je n en sais rien	1	composé	hapax
jeune	1	adj.	hapax
l argent	1	composé	hapax
lassant	1	adj.	hapax
lassitude	1	n.	hapax
le temps passe très vite	1	composé	hapax
libre	1	adj.	hapax
lucratif	1	adj.	hapax
manque d investissement	1	composé	hapax
microsimulations	1	composé	hapax
mission publique	1	composé	hapax
moderne	1	adj.	hapax
moins de pression	1	composé	hapax
motivant	1	adj.	hapax
multi linguisme	1	composé	hapax
neutre	1	adj.	hapax
nouveau projet	1	composé	hapax
occupation	1	n.	hapax
ordinateur	1	n.	hapax
ouvrir	1	v.	hapax
pas challengeant	1	composé	hapax
pas du tout satisfaisant	1	composé	hapax
perspective	1	n.	hapax
pesant	1	adj.	hapax
pleine expansion	1	composé	hapax
pourrait être mieux payé au luxembourg	1	composé	hapax
prenant être appélé les weekend	1	composé	hapax
pénibilité	1	composé	hapax
qualité	1	n.	hapax
quasiment tous les jours	1	composé	hapax
riche	1	adj.	hapax

routine	*1*	*n.*	hapax
rythme élevé	*1*	*composé*	hapax
rémunérateur	*1*	*adj.*	hapax
salaire	*1*	*n.*	hapax
satisfaire	*1*	*v.*	hapax
satisfaisant	*1*	*adj.*	hapax
social	*1*	*adj.*	hapax
stable	*1*	*adj.*	hapax
stress	*1*	*n.*	hapax
super	*1*	*adj.*	hapax
système d impression	*1*	*composé*	hapax
sécurité de l emploi	*1*	*composé*	hapax
sécurité sociale	*1*	*composé*	hapax
transition	*1*	*n.*	hapax
travail à la chaine	*1*	*composé*	hapax
trop loin	*1*	*composé*	hapax
très enrichissant	*1*	*composé*	hapax
très satisfaisant	*1*	*composé*	hapax
une grande autonomie	*1*	*composé*	hapax
user	*1*	*v.*	hapax
éloignement des liens sociaux	*1*	*composé*	hapax
étonnamment satisfaite	*1*	*composé*	hapax
évoluer très vite	*1*	*composé*	hapax
évolutif	*1*	*adj.*	hapax
évolution	*1*	*n.*	hapax

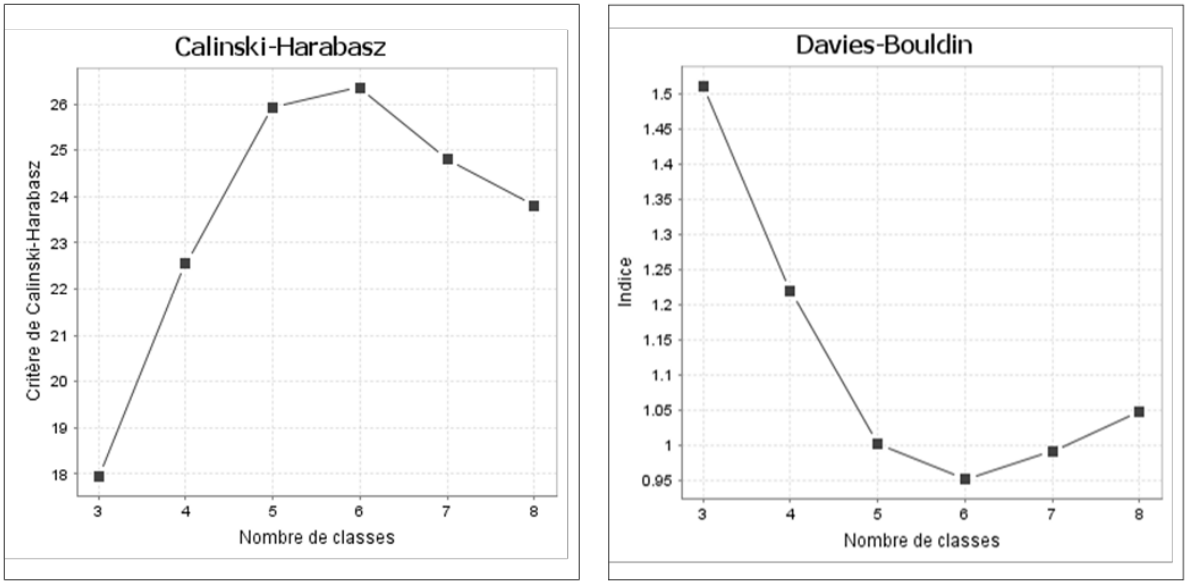
Annexe 15. Variance des axes dans l'espace factoriel des RSE

Axe	Variance de l'axe (valeur propre)	% de variance expliquée	% de variance expliquée cumulé	Taux modifié de Benzécri (%)	Retenu selon le critère de Kaiser
1	0,183	18,3	18,3	46,1	X
2	0,174	17,4	35,7	35,3	X
3	0,154	15,4	51,2	16,6	X
4	0,126	12,6	63,8	1,9	X
5	0,107	10,7	74,5	0,0	
6	0,102	10,2	84,7	0,0	
7	0,075	7,5	92,2	0,0	
8	0,060	6,0	98,2	0,0	
9	0,018	1,8	100,0	0,0	
Total	1,000	100,0	100,0	100,0	

J. Chen, 2021

Logiciel de réalisation : SPAD

Annexe 16. Indices quantitatifs de la CAH des catégories de RSE



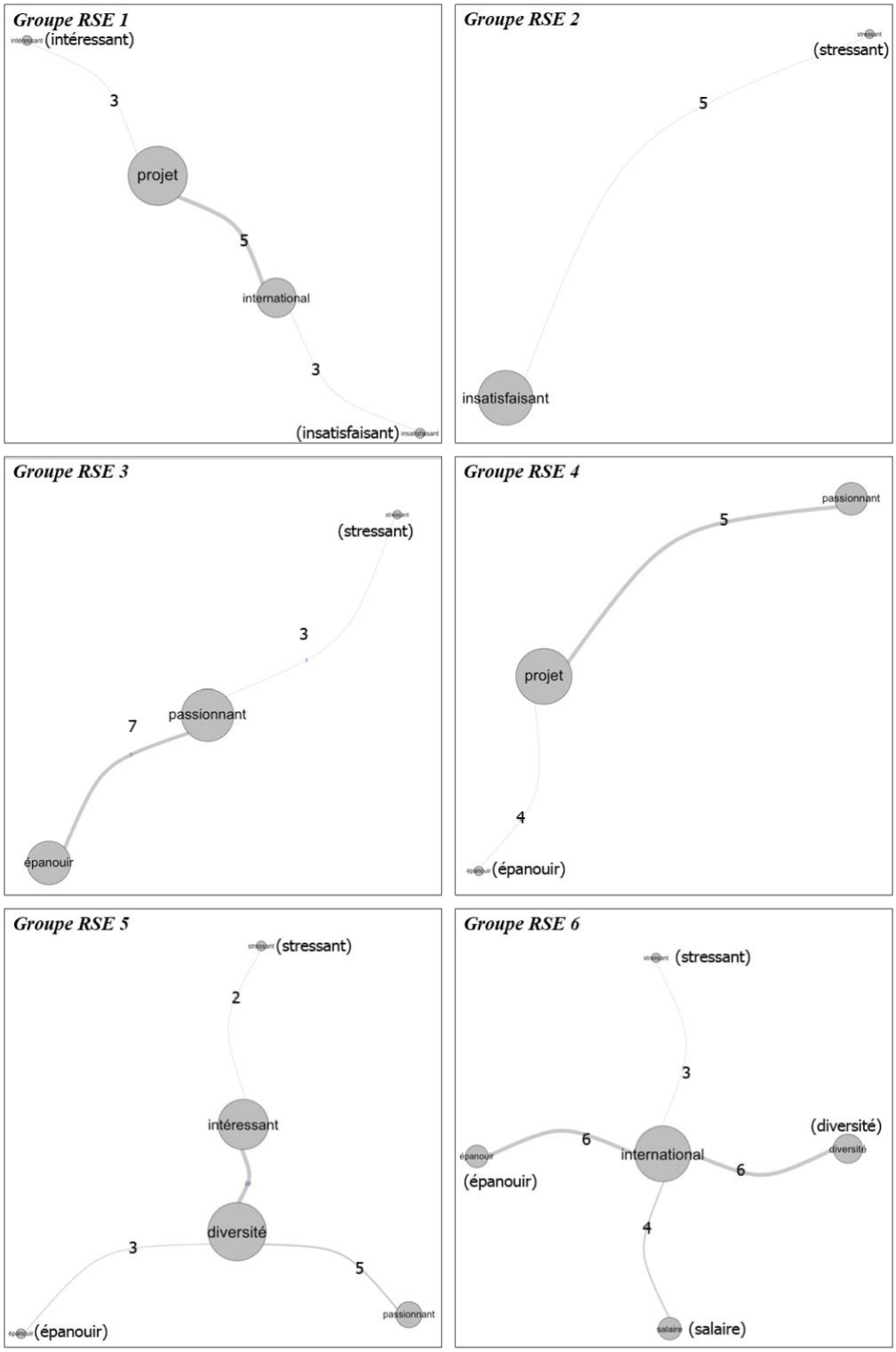
Indice de Calinski-Harabasz et indice de Davies-Bouldin pour laclassfication ascendante hiérarchique des RSE
J. Chen, 2021
Logiciel de réalisation : SPAD

Annexe 17. Indices de qualité de CAH des RSE (après consolidation)

Critères	5 classes	6 classes	7 classes
Variance intra-classes	1,513	1,267	1,159
Variance inter-classes	2,487	2,733	2,841
Taux de variance inter (η^2)	62,166	68,323	71,016
Critère de Calinski-Harabasz (pseudo F)	26,290	27,177	25,318
Indice de Davies-Bouldin	0,993	0,935	0,975

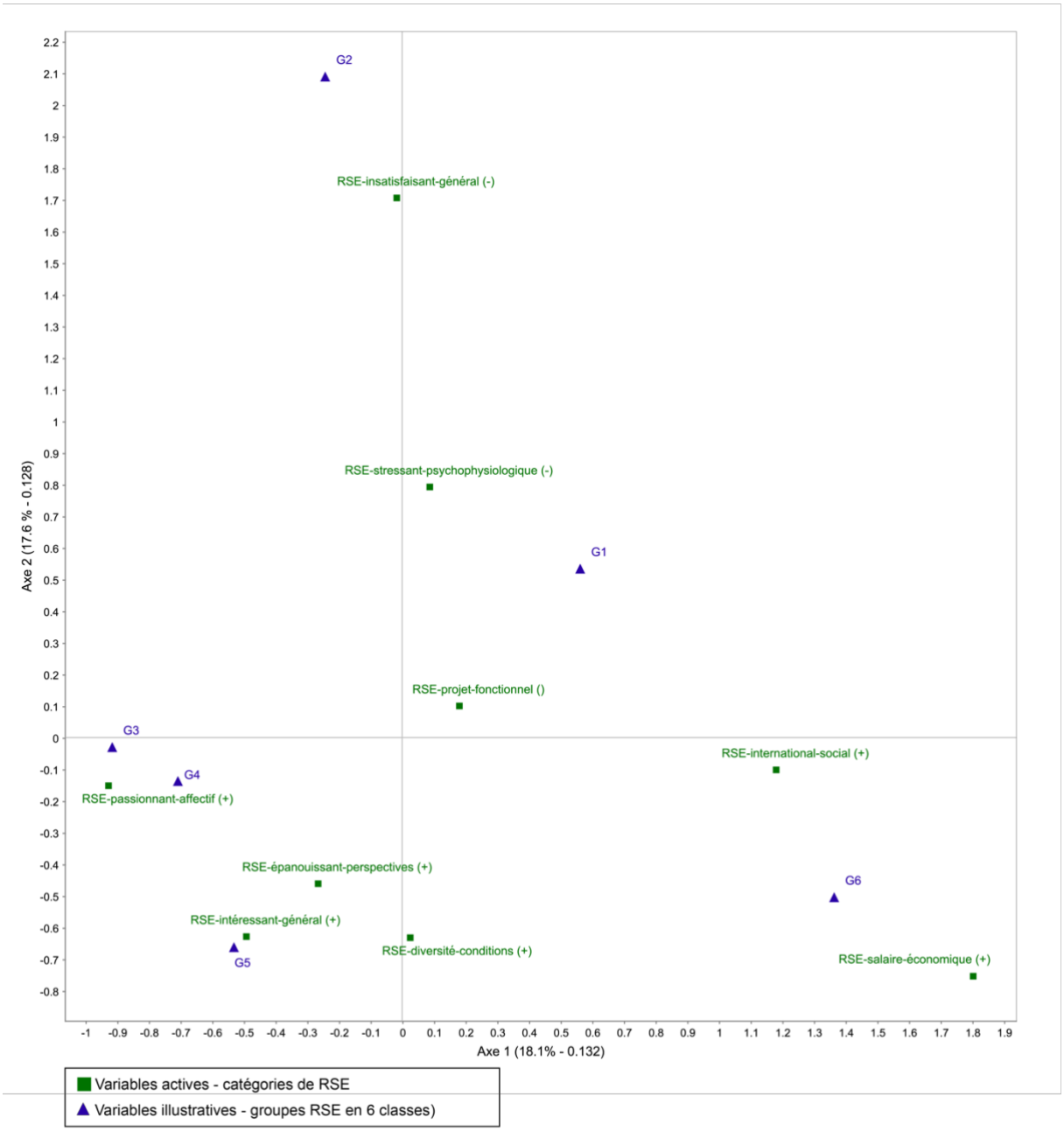
J. Chen
Logiciel de réalisation : SPAD

Annexe 18. Structure des RSE selon le groupe de CAH - classification en 6 groupes



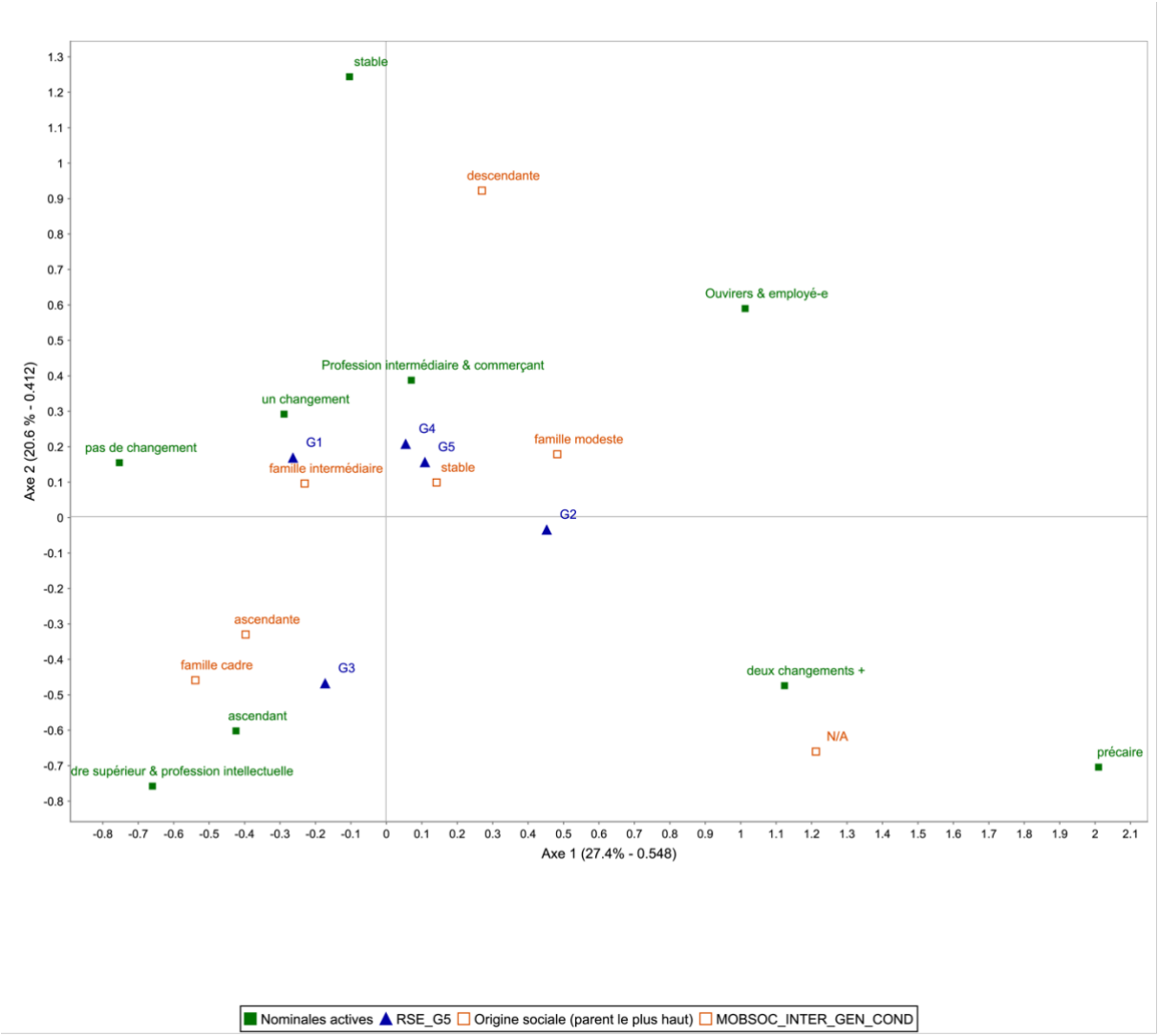
La structure de représentations sociales sur l'emploi selon le groupe de CAH - classification en 6
J. Chen, 2021
Logiciel de réalisation : IraMuTeQ

Annexe 19. Espace factoriel des RSE - groupes de CAH en 6 classes



Espace factoriel des catégories de RSE - groupes de CAH en 6 classes
J. Chen, 2021
Logiciel de réalisation : SPAD
Logiciel de lissage : Adobe Illustrator

Annexe 20. Espace factoriel des pratiques socio-professionnelles (5 groupes de RSE)

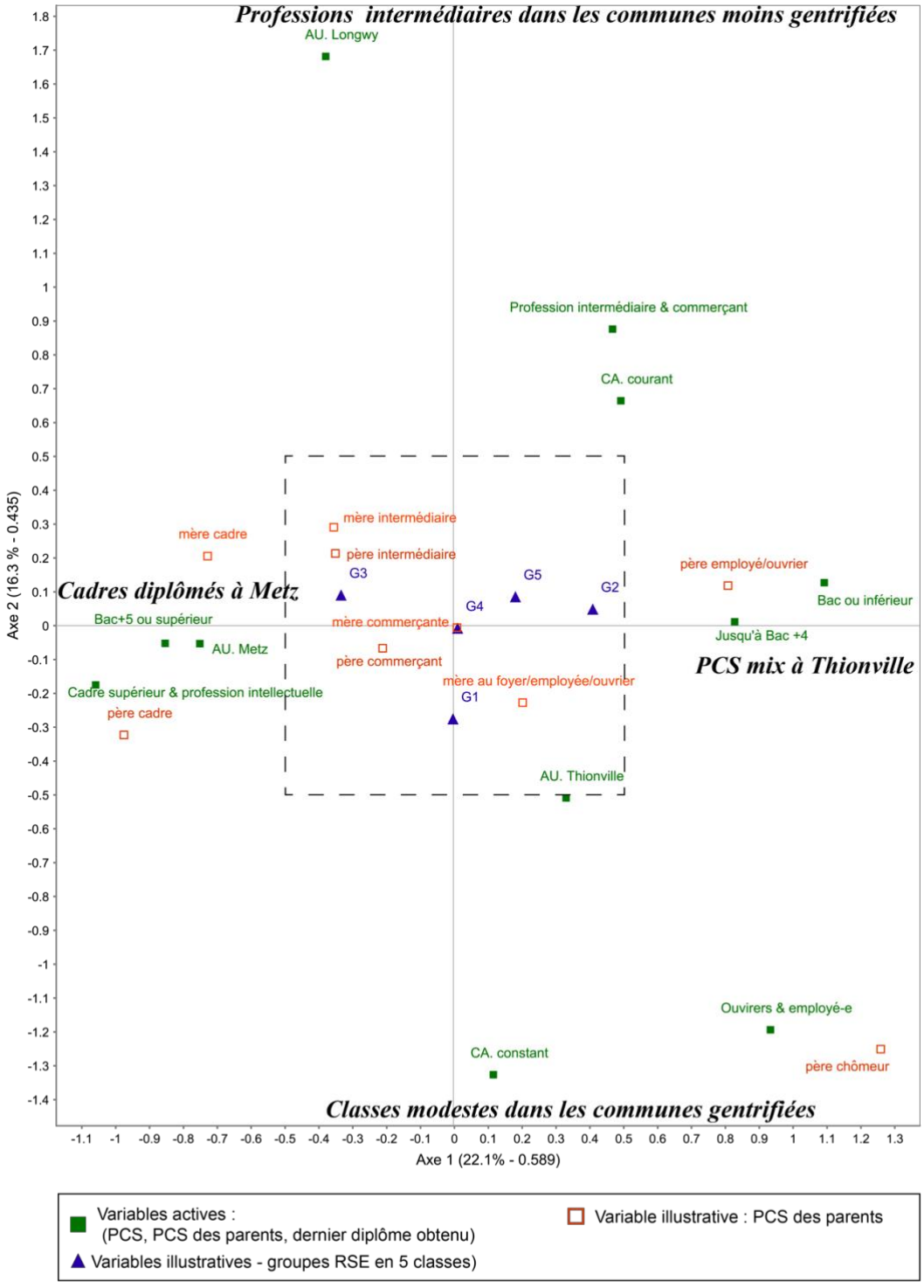


Annexe 21. Distribution des frontaliers dans les groupes RSE

Variables et modalités actives		***Groupes de RSE***					***Total par modalité***
		G1	***G2***	***G3***	***G4***	***G5***	
Catégorie socio-spatiale	*AU. Longwy*		1	1	3	1	6
	AU. Metz	2	1	5	5	5	18
	AU. Thionville	5	4	4	2	3	18
	CA. constant	1		1	5	2	9
	CA. courant	3	1	6	4	4	18
	Total par groupe	**11**	**7**	**17**	**19**	**15**	**69**

		G1	***G2***	***G3***	***G4***	***G5***	
Professions et catégorie socio-professionnelle	*Cadre supérieur et profession intellectuelle*	5	2	10	6	3	26
	Ouvriers & employés	3	2	2	5	4	16
	Profession intermédiaire et commerçant	3	3	5	8	8	27
	Total par groupe	**11**	**7**	**17**	**19**	**15**	**69**

Annexe 22. Espace factoriel des caractéristiques socio-professionnelle et socio-spatiales (5 groupes de RSE)



Espace factoriel des caractéristiques socio-professionnelles et catégories socio-spatiales de la résidence
J. Chen, 2021
Logiciel de réalisation : SPAD
Logiciel de lissage : Adobe Illustrator

Annexe 23. Forme originelle des RSR (après lemmatisation)

Forme originelle de RSE	***Occurrences***	***Type grammatical***	***Nature dans l'analyse***
agréable	12	adj.	forme active
calme	10	n.	forme active
confortable	8	adj.	forme active
pratique	7	adj.	forme active
petit	7	adj.	forme active
confort	6	n.	forme active
maison	5	n.	forme active
lumineux	5	adj.	forme active
grand	5	adj.	forme active
campagne	4	n.	forme active
famille	4	n.	forme active
spacieux	3	adj.	forme active
repos	3	n.	forme active
proximité	3	n.	forme active
propriétaire	3	n.	forme active
pas cher	3	composé	forme active
jardin	3	n.	forme active
bien être	3	n.	forme active
bien situé	3	composé	forme active
tranquillité	2	n.	forme active
tranquilité	2	composé	forme active
reposant	2	adj.	forme active
neuf	2	adj. numérique	forme active
ma maison	2	composé	forme active
isolé	2	adj.	forme active
cocon	2	n.	forme active
chez moi	2	composé	forme active
chaud	2	adj.	forme active
bien placé	2	composé	forme active
bien	2	adv.	forme active
appartement	2	n.	forme active
adapter	2	v.	forme active
accueillant	2	adj.	forme active
abordable prix	1	composé	hapax
accessible	1	adj.	hapax
approprié	1	adj.	hapax
attachement	1	n.	hapax
avoir le temps	1	composé	hapax
beaucoup de travail	1	composé	hapax
bien placée	1	composé	hapax
bon compromis	1	composé	hapax
central	1	adj.	hapax
centrale	1	n.	hapax
centre ville	1	n.	hapax
cercle d amis	1	composé	hapax
chalet	1	n.	hapax
chaleureux	1	adj.	hapax
choix	1	n.	hapax
content	1	adj.	hapax
convivial	1	adj.	hapax
correct	1	adj.	hapax
cozy	1	non reconnu	hapax
dynamique	1	adj.	hapax
déménagement	1	n.	hapax
détente	1	n.	hapax
enfant	1	n.	hapax
entre deux zones	1	composé	hapax

environnement pas bon	1	composé	hapax
espace	1	n.	hapax
facilité	1	n.	hapax
familial	1	adj.	hapax
family	1	non reconnu	hapax
frontalier	1	adj.	hapax
frontalier rural	1	composé	hapax
frontière	1	n.	hapax
fruit de notre travail	1	composé	hapax
génial	1	adj.	hapax
gênant	1	adj.	hapax
haut	1	n.	hapax
hettange	1	non reconnu	hapax
home	1	n.	hapax
idéal	1	adj.	hapax
il ne coûte pas trop	1	composé	hapax
insupportable	1	adj.	hapax
intéressant	1	adj.	hapax
intéressant économique	1	composé	hapax
je n'aime pas ma maison	1	composé	hapax
la ville	1	composé	hapax
localisation pas bonne	1	composé	hapax
loisir	1	n.	hapax
lotissement	1	n.	hapax
ma maison d'enfance	1	composé	hapax
magnifique	1	adj.	hapax
maison du bonneur	1	composé	hapax
maison privée	1	composé	hapax
mari	1	n.	hapax
moche	1	adj.	hapax
moderne	1	adj.	hapax
mon cocon	1	composé	hapax
nature	1	n.	hapax
nouveauté	1	n.	hapax
nuisance sonore	1	composé	hapax
offre culturelle diversifiée	1	composé	hapax
pas agréable	1	composé	hapax
pas de balcon	1	composé	hapax
pas très bien desservi	1	composé	hapax
pas très jolie	1	composé	hapax
peu cher	1	composé	hapax
plaisir	1	n.	hapax
pourri	1	adj.	hapax
proche de la gare	1	composé	hapax
proche de ma famille	1	composé	hapax
provisoire	1	adj.	hapax
qualité de vie	1	composé	hapax
renaissance	1	n.	hapax
rural	1	adj.	hapax
récent	1	adj.	hapax
résidence fiscale	1	composé	hapax
sain	1	adj.	hapax
satisfaire	1	v.	hapax
soleil	1	n.	hapax
sympa	1	adj.	hapax
sécurité	1	n.	hapax
transitoire	1	adj.	hapax
travail de mon mari	1	composé	hapax
très content	*1*	*composé*	hapax
un lieu dortoir	*1*	*composé*	hapax
un peu perdu	*1*	*composé*	hapax
verdure	*1*	*n.*	hapax
village	*1*	*n.*	hapax

ville	*1*	*n.*	hapax
à changer	*1*	*composé*	hapax
éloignement	*1*	*n.*	hapax

Annexe 24. Variance des axes dans l'espace factoriel des RSR

Axe	Variance de l'axe (valeur propre)	% de variance expliquée	% de variance expliquée cumulé	Taux modifié de Benzécri (%)	Retenu selon le critère de Kaiser
1	0,192	19,2	19,2	58,9	X
2	0,172	17,2	36,4	33,3	X
3	0,135	13,5	49,9	5,3	X
4	0,128	12,8	62,7	2,5	X
5	0,107	10,7	73,3	0,0	
6	0,093	9,3	82,7	0,0	
7	0,076	7,6	90,2	0,0	
8	0,069	6,9	97,1	0,0	
9	0,029	2,9	100,0	0,0	
Total	1,000	100,0	100,0	100,0	

J. Chen, 2021

Logiciel de réalisation : SPAD

Annexe 25. Distribution des frontaliers dans les groupes RSR

Variables et modalités actives		***Groupes de RSR***					***Total par modalité***
		G1	***G2***	***G3***	***G4***	***G5***	
Catégorie socio-spatiale	*AU. Longwy*	2			2	2	6
	AU. Metz	8	4	3		3	18
	AU. Thionville	7	6	3	1	1	18
	CA. constant	1	3		2	3	9
	CA. courant	5	7	1	2	3	18
	Total par groupe	**23**	**20**	**7**	**7**	**12**	**69**

		G1	***G2***	***G3***	***G4***	***G5***	
Intention de déménagement	*Non*	14	12	5	3	10	44
	Oui	9	8	2	4	2	25
	Total par groupe	**23**	**20**	**7**	**7**	**12**	**69**

Variables et modalités illustratives		***Groupes de RSR***					
		G1	***G2***	***G3***	***G4***	***G5***	
Professions et catégorie socio-professionnelle	*Cadre supérieur et profession intellectuelle*	7	8	4	3	4	26
	Ouvriers & employés	3	7	2	1	2	15
	Profession intermédiaire et commerçant	13	5	1	3	6	28
	Total par groupe	**23**	**20**	**7**	**7**	**12**	**69**

		G1	***G2***	***G3***	***G4***	***G5***	
Mode de cohabitation	*Avec d'autre(s) personne(s)*	5		1			6
	En couple	10	12	3	6	10	41
	Seul(e)	8	8	3	1	2	22
	Total par groupe	**23**	**20**	**7**	**7**	**12**	**69**

		G1	***G2***	***G3***	***G4***	***G5***	
Origine de la Lorraine	*Nouvel arrivant*	7	4	4	5	1	21
	Lorrain originaire	14	12	2	2	8	38
	Lorrain référentiel	2	4	1		3	10
	Total par groupe	**23**	**20**	**7**	**7**	**12**	**69**

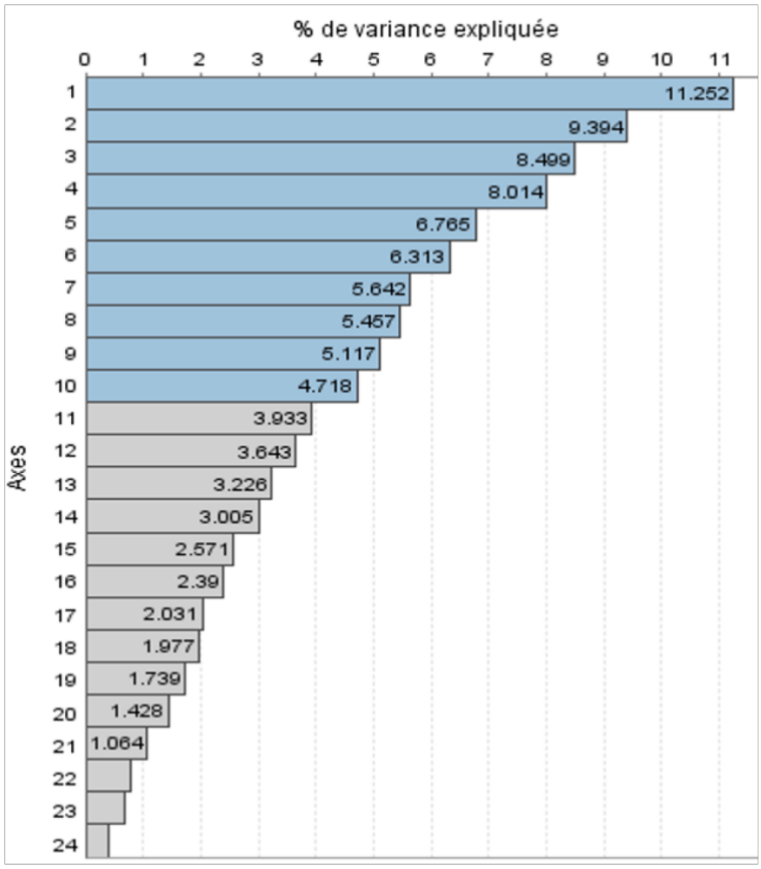
		G1	G2	G3	G4	G5	
Âge en 2018	<= 35	7	6	3		2	18
	36 - 40	1	4		1	5	11
	41 - 45	5	4	3	3	3	18
	46+	10	6	1	3	2	22
	Total par groupe	**23**	**20**	**7**	**7**	**12**	**69**

Autres variables	Groupes de RSR					Moyenne en général
	G1	G2	G3	G4	G5	
Moyenne de l'âge en 2018	42,3	40,2	37,7	44,9	40,5	**41,2**
Durée moyenne dans la résidence actuelle	8,6	8,5	5,7	9,4	12,3	**9,0**

		G1	G2	G3	G4	G5	
Trajectoire sociale inter-générationnelle	ascendante	9	7	3	3	4	26
	descendante	1	3	2	1	1	8
	stable	13	8	2	2	7	32
	Pas de réponse		2		1		3
	Total par groupe	**23**	**20**	**7**	**7**	**12**	**69**

		G1	G2	G3	G4	G5	
Origine sociale (PCS du parent la plus élevée)	famille cadre	2	3	2	1	3	11
	famille intermédiaire	14	8	4	4	4	34
	famille modeste	7	7	1	1	5	21
	Pas de réponse		2		1		3
	Total par groupe	**23**	**20**	**7**	**7**	**12**	**69**

Annexe 26. Axe de variance expliquée dans l'ACM du croisement des représentations sociales



Axes de variance expliquée de l'espace factoriel du croisement des représentations sociales
J. Chen, 2021
Logiciel de réalisation : SPAD

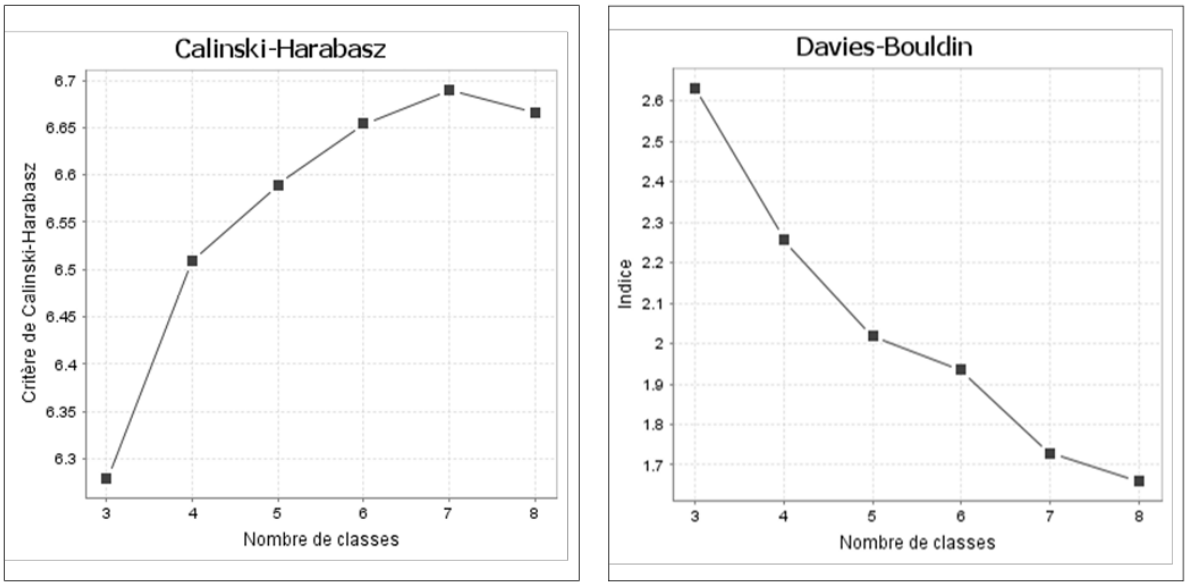
Annexe 27. Variance des axes dans l'espace factoriel du croisement des représentations sociales

Axe	Variance de l'axe (valeur propre)	% de variance expliquée	% de variance expliquée cumulé	Taux modifié de Benzécri (%)	Retenu selon le critère de Kaiser
1	0,113	11,3	11,3	39,4	X
2	0,094	9,4	20,6	21,4	X
3	0,085	8,5	29,1	14,7	X
4	0,080	8,0	37,2	11,6	X
5	0,068	6,8	43,9	5,3	X
6	0,063	6,3	50,2	3,6	X
7	0,056	5,6	55,9	1,7	X
8	0,055	5,5	61,3	1,3	X
9	0,051	5,1	66,5	0,7	X
10	0,047	4,7	71,2	0,2	X
11	0,039	3,9	75,1	0,0	
12	0,036	3,6	78,7	0,0	
13	0,032	3,2	82,0	0,0	
14	0,030	3,0	85,0	0,0	
15	0,026	2,6	87,5	0,0	
16	0,024	2,4	89,9	0,0	
17	0,020	2,0	92,0	0,0	
18	0,020	2,0	93,9	0,0	
19	0,017	1,7	95,7	0,0	
20	0,014	1,4	97,1	0,0	
21	0,011	1,1	98,2	0,0	
22	0,008	0,8	98,9	0,0	
23	0,007	0,7	99,6	0,0	
24	0,004	0,4	100,0	0,0	
Total	1,000	100,0	100,0	100,0	

J. Chen, 2021

Logiciel de réalisation : SPAD

Annexe 28. Indices quantitatifs de la CAH de représentations croisées



Indice de Calinski-Harabasz et indice de Davies-Bouldin pour la classfication ascendante hiérarchique du croisement des représentations sociales
J. Chen, 2021
Logiciel de réalisation : SPAD

Annexe 29. Distribution des frontaliers dans les groupes RS

Variables et modalités actives		*Groupes de RS*				*Total par modalité*
		G1	*G2*	*G3*	*G4*	
Catégorie socio-spatiale	*AU. Longwy*	2	2	1	1	6
	AU. Metz	1	2	8	7	18
	AU. Thionville		5	2	11	18
	CA. constant	3	3	2	1	9
	CA. courant	5	6	2	5	18
Total par groupe		**11**	**18**	**15**	**25**	**69**

		G1	*G2*	*G3*	*G4*	
Nombre de voiture(s) à disposition	*Pas de voiture*				3	3
	Une seule voiture		8	9	11	28
	Deux voitures	10	7	6	11	34
	Trois voitures ou plus	1	3			4
Total par groupe		**11**	**18**	**15**	**25**	**69**

		G1	*G2*	*G3*	*G4*	
Origine sociale	*Famille cadre*	1	4	2	4	11
	Famille intermédiaire	7	5	11	11	34
	Famille modeste	3	9	1	8	21
	Pas de réponse			1	2	3
Total par groupe		**11**	**18**	**15**	**25**	**69**

		G1	*G2*	*G3*	*G4*	
Ancienneté de travail au Luxembourg	*<= 5 ans*	4	4	4	6	18
	6 - 12 ans	4	2	8	10	24
	13 - 18 ans	2	4	2	2	10
	19+ ans	1	8	1	7	17
Total par groupe		**11**	**18**	**15**	**25**	**69**

Variables et modalités illustratives		*Groupes de RS*				*Total par modalité*
		G1	*G2*	*G3*	*G4*	
Âge en 2018	*<= 35*		5	5	8	18
	36 - 40	2		4	5	11
	41 - 45	4	6	4	4	18

	46+	5	7	2	8	22
	Total par groupe	**11**	**18**	**15**	**25**	**69**

		G1	***G2***	***G3***	***G4***	
Mode de cohabitation	*Seul(e)*		6	4	12	22
	En couple	11	10	8	12	41
	Avec d'autre(s) personne(s)		2	3	1	6
	Total par groupe	**11**	**18**	**15**	**25**	**69**

		G1	***G2***	***G3***	***G4***	
Statut d'occupation	*Locataire*		4	4	11	19
	Propriétaire	10	14	11	14	49
	Logement gratuit (exclu de l'ACM)	1				1
	Total par groupe	**11**	**18**	**15**	**25**	**69**

		G1	***G2***	***G3***	***G4***	
Type de logement	*Appartement*		5	9	16	30
	Maision individuelle	11	13	6	9	39
	Total par groupe	**11**	**18**	**15**	**25**	**69**

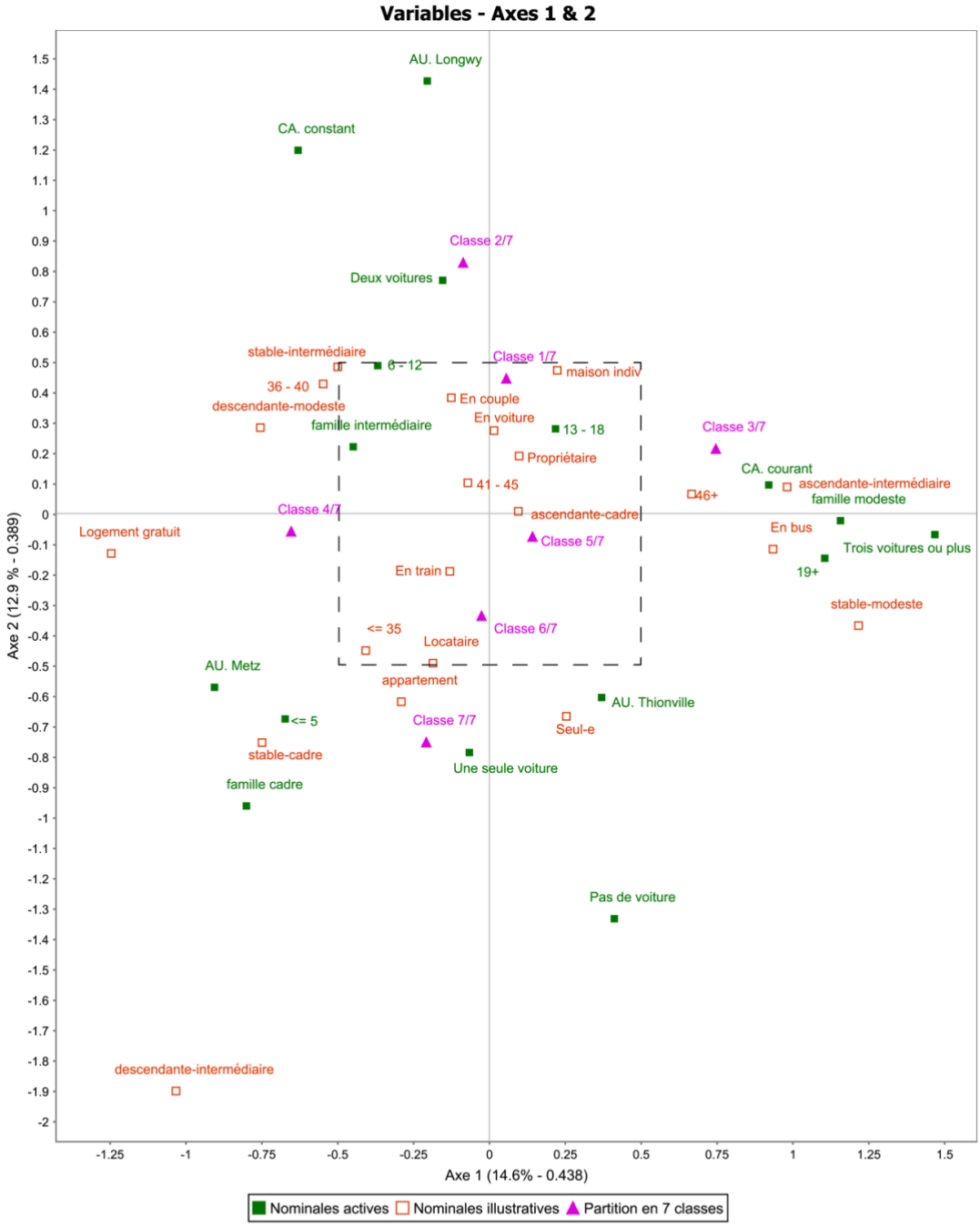
		G1	***G2***	***G3***	***G4***	
Mode de transport	*En train*	5	6	11	14	36
	En voiture	4	10	4	8	26
	En bus	1	2		3	6
	En vélo/marche à pied	1				1
	Total par groupe	**11**	**18**	**15**	**25**	**69**

Autres variables	***G1***	***G2***	***G3***	***G4***	
	Groupes de RSR				***Moyenne en général***
	G1	***G2***	***G3***	***G4***	
Moyenne de l'âge en 2018	44,9	42,6	38,3	40,2	**41,2**

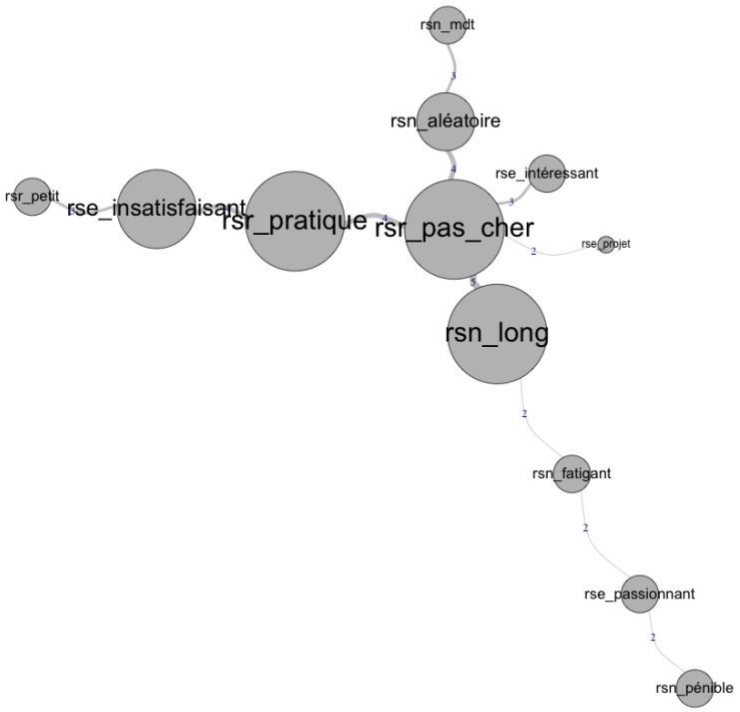
		G1	***G2***	***G3***	***G4***	
Trajectoire sociale inter-génération...	*ascendante-cadre*	3	6	3	4	16
	ascendante-intermédiaire	2	5		3	10

stable-cadre	1	3	2	3	9
stable-intermédiaire	4		6	5	15
stable-modeste		2	1	5	8
descendante-intermédiaire		1		1	2
descendante-modeste	1	1	2	2	6
Pas de réponse			1	2	3
Total par groupe	**11**	**18**	**15**	**25**	**69**

Annexe 30. Espace factoriel des pratiques mobilitaires des groupes RS (en 7 classes)



Annexe 31. Structure du croisement des représentations sociales du groupe RS 7 (figure non-lissée)



Jianyu CHEN

La mobilité quotidienne, résidentielle et sociale : représentations sociales et pratiques transmobilitaires. Le cas des frontaliers franco-luxembourgeois

Résumé

Le processus de métropolisation et la généralisation de l'usage du terme « mobilité » coïncidaient depuis les années 1990 mais non par hasard. En effet, le développement de l'espace urbain est en interaction permanente avec les pratiques de mobilité spatiale et mobilité sociale des acteurs sociaux. En s'intéressant aux relations entre les différentes formes de mobilité dans le contexte de la métropolisation, cette thèse propose d'étudier les relations inter-mobilitaires à partir de l'approche systémique selon lesquelles ces mobilités protéiformes sont envisagées comme des formes variées de LA mobilité. Pour ce faire, nous réalisons notre étude avec des travailleurs frontaliers qui habitent en Lorraine (France) et qui travaillent au Luxembourg. Une méthodologie mixte est appliquée dans le cadre de nos analyses. D'une part, en nous appuyant sur les données intercensitaires de la population française, nos analyses macrosociales confirment une tendance à la ségrégation socio-résidentielle, en dégageant non seulement le processus de gentrification à l'échelle métropolitaine, mais également le phénomène de l' « abandon résidentiel » en termes de mobilité quotidienne. De plus, notre catégorisation socio-spatio-temporelle permet de compléter la définition de la navette à longue distance selon un modèle relationnel. D'autre part, nous investiguons sur les représentations et pratiques des différentes mobilités des frontaliers franco-luxembourgeois. Les analyses microsociales montrent que les frontaliers considèrent la mobilité quotidienne transfrontalière comme un outil au service de leurs mobilités résidentielles hors de la métropole et de leurs mobilités socio-professionnelles au sein de la métropole. Ces trois mobilités étant plus liées entre elles qu'indépendantes les unes des autres. Pourtant, une telle configuration socio-cognitive de l'instrumentalisation de la mobilité quotidienne est socialement structurée : pour certain(e)s, la navette transfrontalière sert de support pour des mobilités sociales ascendantes, tandis que pour d'autres elle ne permet que d'éviter le déclassement social.

Mots clés : mobilité quotidienne, mobilité résidentielle, mobilité sociale, métropolisation, travailleurs frontaliers, représentations sociales

Abstract

Since the 1990s, the process of metropolisation and the generalised use of "Mobility" coincided, but not by chance. In fact, the development of urban space is in permanent interaction with the practice of spatial mobility and social mobility among social actors. By focusing on the relationships between the different forms of mobility in the context of metropolisation, this thesis proposes to study the inter-mobility relationships from the systemic approach according to which these protean mobilities are considered as various forms of THE Mobility. For this purpose, we carry out our study with cross-border workers who live in Lorraine (France) and who work in Luxembourg. A mixed methodology is applied in our analyses. On the one hand, relying on intercensal dataset of the French population, our macro-social analyses confirm a trend of socio-residential segregation, by highlighting not only the process of gentrification at the metropolitan scale, but also the phenomenon of the "residential abandonment" in terms of daily mobility. In addition, our socio-spatio-temporal categorisation completes the definition of long-distance commuting within a relational model. On the other hand, we investigate the representations and practices of the different mobility of the Franco-Luxembourgish cross-border commuters. Our microsocial analyses show that commuters consider the cross-border daily mobility as a tool favourable to their residential mobility outside the metropolis and to their socio-professional mobility within the metropolis. These three mobilities are rather interrelated than being independent of each other. However, such a socio-cognitive configuration of the instrumentalisation of daily mobility is socially structured: for some, the cross-border commuting serves as a support for ascending social mobility, while for others it only allows to avoid social downgrading.

Key words: daily mobility, residential mobility, social mobility, metropolisation, cross-border commuters, social representations