

Les représentations spatiales comme révélateur de l'émergence d'un espace de mobilité

L'exemple de l'espace transfrontalier luxembourgeois

AUTEUR

Julien SCHIEBEL

RÉSUMÉ

Quel périmètre paraît le plus pertinent pour gérer au mieux les problématiques de mobilité ? En contexte transfrontalier, comment ce périmètre considère-t-il la présence d'une frontière nationale ? Cette limite sépare notamment les espaces du « nous » des espaces du « eux ». Un grand nombre d'éléments participent à cette scission, telles les dimensions politique et matérielle. L'approche par les représentations spatiales permet de les compléter par une perspective plus subjective, la dimension symbolique. Cette contribution, à travers plusieurs entretiens dans l'espace transfrontalier luxembourgeois, permet de mettre en exergue une appréhension de la frontière hétérogène, plus ou moins transgressée. À travers des cartes mentales interprétatives, l'originalité de cette approche est double : méthodologique, par l'usage de la tablette numérique comme outil de recueil des représentations, et opérationnelle, car elle permet de mieux comprendre les mécanismes de gestion de la mobilité mises en œuvre par les acteurs.

MOTS CLÉS

Frontière, mobilité quotidienne, acteurs, représentations spatiales, Luxembourg, espace transfrontalier

ABSTRACT

Which perimeter seems to be the most relevant to manage mobility issues? In a cross-border context, how do these perimeters take into account the presence of a national border? This border separates "us" from "them". A large number of elements participate in this split, such as political and material dimensions. An approach by spatial representations enables to complete it with a more subjective perspective, the symbolic dimension. This contribution, through several interviews with actors from different countries in the Luxembourg cross-border area, highlights a miscellaneous apprehension of the border, more or less overtaken. The originality of this approach is twofold: methodological, through the use of digital tablet as a tool for collecting spatial representations, and operational, since it enables us to better understand institutional and functional mobility management systems mechanisms implemented by actors.

KEYWORDS

Border, Daily mobility, Stakeholders, Spatial representation, Luxembourg, Cross-border space

INTRODUCTION

Au sein des problématiques de mobilité, la distance occupe une place de première importance. Cette distance n'est pas uniquement métrique ou temporelle, c'est aussi une manière de mesurer le mode de gestion de la mobilité. La « distance dans les représentations », c'est-à-dire le degré de compatibilité des différentes représentations des acteurs, est un critère de cette gestion. Cela rejoint une certaine conception de l'espace, notamment celle de Bavoux et

Chapelon (2014) pour qui, « production matérielle et idéelle, l'espace est conçu et fait par des acteurs qui se l'approprient, le gèrent, l'exploitent, l'aménagent ou le dégradent, le chargent de valeurs, de mémoires et d'imaginaire ». L'idée de cette contribution consiste alors à questionner le rôle de la frontière par rapport à ces distances. Autrement dit, la frontière met-elle de la distance dans la proximité ?

Le rôle principal de la frontière est de séparer, mais cette séparation peut créer des différentiels qui engendrent des relations. Ainsi, bien que représentant les limites de la souveraineté d'un État, la frontière peut se trouver dans un espace où les échanges avec l'étranger sont les plus faciles et les plus immédiats. Du point de vue fonctionnel, ces disparités de part et d'autre de la frontière, associée à des facilités de franchissement des frontières, rendent le phénomène de flux de travailleurs transfrontaliers de plus en plus important. Du point de vue de la gouvernance, la présence d'une frontière rend le processus décisionnel et stratégique transfrontalier plus difficile. Les intérêts des divers acteurs et collectivités de chaque pays peuvent être différents, et contraindre l'efficacité des réponses apportées face aux problématiques de mobilité.

L'objectif de ce travail est double. D'un côté, dans un espace transfrontalier caractérisé par des flux nombreux et en augmentation, assiste-t-on à l'émergence d'une appartenance spatiale à un même périmètre, faisant fi de la présence d'une frontière nationale ? Sans aller jusqu'à la formulation d'une identité transfrontalière, nous supposons l'émergence d'une représentation spatiale transfrontalière de la mobilité par les acteurs. D'un autre côté, nos travaux se situent dans la lignée de ceux de Saarinen (1987), Didelon (2013) ou de Ruffray (2015) qui analysent le rôle du lieu de résidence et de l'ancrage spatial des enquêtés dans leurs représentations spatiales.

1. DES REPRÉSENTATIONS SPATIALES À L'APPARTENANCE SPATIALE : POUR MIEUX COMPRENDRE LES ACTIONS MISES EN ŒUVRE

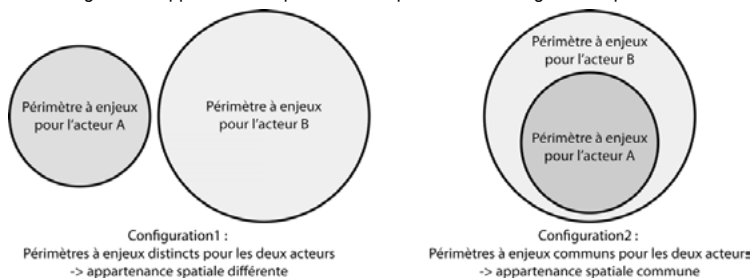
L'espace cognitif est initialement l'affaire des psychologues qui sont les premiers à s'y intéresser, à travers l'hypothèse que l'espace est chargé de sens et de valeurs. Ils sont propres à chaque individu, mais étudiés de manière collective une certaine synergie partagée entre les différents individus peut être mise en exergue. À l'issue de la démarche de perception et de cognition, l'individu crée sa propre image mentale de l'espace, aboutissant à un ensemble de représentations cognitives déformées. Cette image peut alors « servir de vaste trame de référence à l'intérieur de laquelle peuvent se dérouler les actes de l'individu, ou à laquelle il peut rapporter ses connaissances » (Lynch, 1976).

Les représentations spatiales permettent d'analyser les appartenances spatiales. Ces dernières émergent au cours d'un cheminement entre les représentations du « nous », de ce qui nous est semblable, et les représentations des « autres », caractérisés par leurs différences (Didelon, 2013), et différencient ce qui est dedans de ce qui est en dehors. Cette définition se rapproche de celle attribuée aux espaces transfrontaliers qui constituent « un processus de production sociale et de représentations mentales, conduisant à la création et à la persistance des images du "nous" contre "eux" » (Van Houtum, 2000).

Ramenée à la mobilité, cette tension dialectique permet alors de différencier les portions d'espace qui partagent des enjeux communs, dont le rapprochement est pertinent au regard de ces enjeux, de ceux dont ce rapprochement est accessoire (fig. 1). Du point de vue

organisationnel, l'appartenance spatiale correspond aux acteurs qui appartiennent au même espace de rapports, entre lesquels se déroulent des interactions de diverses natures (Benitez, 2012). Ces liens potentiels entre les pratiques et les représentations doivent permettre de comprendre ou du moins de mettre en évidence les actions des acteurs qui mettent en œuvre des stratégies pour agir sur l'espace, le maîtriser, l'organiser. Ainsi, l'acteur désigne une institution, publique ou privée, impliquée dans des politiques de maîtrise de la mobilité en agissant aussi bien sur l'offre que sur la demande de transport (Boillat & Pini, 2005). Or, du point de vue stratégique, les politiques de mobilité sont largement limitées aux frontières nationales, les processus de décision étant encore fragmentés et profondément ancrés dans des logiques de décisions nationales (Dörry & Decoville, 2013).

Figure 1. L'appartenance spatiale : exemple de deux configurations possibles



2. LES CARTES MENTALES INTERPRÉTATIVES : LA MATIÈRE GRISE DES REPRÉSENTATIONS

2.1. Les cartes mentales interprétatives pour recueillir les représentations spatiales

L'usage des cartes mentales interprétatives agrémentées d'une originalité à travers l'usage d'un support numérique paraît judicieux pour mettre en exergue l'importance de la frontière, qui demeurerait alors une limite, séparant le « nous » du « eux ». Elles offrent l'avantage de permettre de reconstruire de manière collective des résultats individuels, afin de mesurer le degré d'homogénéité des représentations des acteurs.

2.2. Présentation de la méthode retenue : l'innovation par le numérique

Une démarche innovante de recueil des représentations spatiales a été mise en place à travers l'usage d'une tablette numérique. Les avantages de cette méthode sont multiples et concernent aussi bien la qualité de l'obtention des données en elles-mêmes, que leurs traitements. Basée sur l'application *MyMapsEditor*¹, cette méthode permet à l'enquêté de « parcourir » librement un fond de carte dynamique, de définir le niveau de « zoom » qui lui convient et de tracer directement sur le support numérique. Cette méthode est appréciée parce qu'elle permet aux enquêtés de se repérer plus aisément dans l'espace, la plupart du temps à partir de leur territoire de gestion. L'usage d'un fond de carte numérique se justifie aussi par la distance géographique relativement grande qui sépare nos acteurs et par les différents niveaux d'intervention. En effet, nous devons à la fois recueillir des représentations spatiales d'acteurs qui agissent au niveau local en France et au niveau national en Belgique. De plus, notre expérience a montré que les acteurs ont utilisé un niveau de zoom faisant

1 NextBusinessSystem Corporation © 2012.

apparaître certaines communes, certains lieux pour se repérer dans l'espace. Seul un fond de carte numérique permet cette précision.

2.3. L'obtention des représentations à travers les entretiens

29 entretiens ont été réalisés entre juin et octobre 2014, représentant 22 institutions (État, collectivités locales, transporteurs, agences d'urbanisme, association de voyageurs, etc.) associées à un pays de gestion de la mobilité (Belgique, France, Luxembourg) ou à une structure transfrontalière. La formulation de la question est assez simple: « Sur le fond de carte numérique, pouvez-vous délimiter le périmètre d'actions qui vous paraît le plus pertinent pour gérer la mobilité sur votre territoire ? ». Cet exercice conduit les acteurs à nous livrer leurs grilles de lecture des espaces de mobilité puisqu'on est en mesure de déterminer les lieux qu'ils incluent dans le périmètre, ou au contraire ceux qu'ils excluent. En d'autres termes, il est alors possible de définir les aires de coappartenance, c'est-à-dire les portions d'espaces que les acteurs imaginent assez semblables pour les inclure dans leur périmètre. Et inversement il est possible de définir les portions d'espaces qu'ils considèrent comme trop différentes pour partager la même unité.

3. RÉSULTATS EMPIRIQUES :

LES ESPACES PERTINENTS DE GESTION DE LA MOBILITÉ SELON LES ACTEURS

Le matériau recueilli est un ensemble de 29 surfaces représentant autant d'espace pertinent de gestion de mobilité. À partir de ces informations, trois types de traitement sont effectués pour cartographier et interpréter les représentations spatiales. Tout d'abord, l'analyse centrographique permet de « résumer » les représentations à l'aide d'un point central et toute une série de mesures de la tendance de dispersion du semis de points (Bahoken, 2013). Ensuite, il est question de déterminer la portée transfrontalière de chacun des tracés. Enfin, l'agrégation cartographique des tracés autorise à identifier les cœurs et les franges des représentations des espaces pertinents de mobilité. L'ensemble permet d'identifier ou non l'émergence d'une représentation spatiale transfrontalière.

3.1. Analyse centrographique : l'importance du pays de gestion

L'objectif est de déterminer la localisation des centres de gravités des représentations en fonction du pays de gestion des acteurs. À partir de chacun des espaces de mobilité dessinés, on détermine leur centre de gravité. Le centre de gravité moyen de l'ensemble des acteurs se situe au sud du Luxembourg, ce qui témoigne de la position centrale du Luxembourg dans les représentations des acteurs enquêtés. Au premier abord, ce résultat peut être mis en relation avec la polarisation importante du Luxembourg dans la zone d'étude. Cependant, cette vision globale moyenne masque de fortes disparités selon les acteurs (fig. 2). Ces analyses du barycentre révèlent le rôle du pays de localisation sur les représentations spatiales.

3.2. Une portée transfrontalière des représentations spatiales limitée, mais existante

Les acteurs possèdent des perceptions différentes sur l'importance de chaque pays au sein des espaces de gestion de la mobilité. Comme le montre le tableau 1, les acteurs français et belges favorisent grandement leur propre pays. Par contre, les acteurs luxembourgeois disposent d'une plus grande homogénéité dans la distribution de l'étendue de cet espace par pays.

Bien que limitée, il existe une portée transfrontalière des périmètres de gestion de mobilité. Ainsi, pour une majorité des acteurs interrogés, une meilleure gestion des problématiques

de mobilité passe par la prise en considération des problématiques transfrontalières, Du point de vue fonctionnel, cela est cohérent avec l'importance des flux de navetteurs frontaliers dans cet espace d'études. Du point de vue institutionnel, ce résultat engendre un décalage avec les divers périmètres des autorités organisatrices de transport, qui demeurent limités aux frontières nationales. Les processus de décision et d'élaboration de stratégies restent largement menés dans des territoires confinés aux limites administratives actuelles : communes, région, État, etc. Or, d'après les acteurs, ils devraient être menés sur des espaces dépassant ces limites pour, *in fine*, améliorer l'efficacité de certaines mesures.

Figure 2. Les centres de gravité des représentations spatiales de la mobilité des acteurs

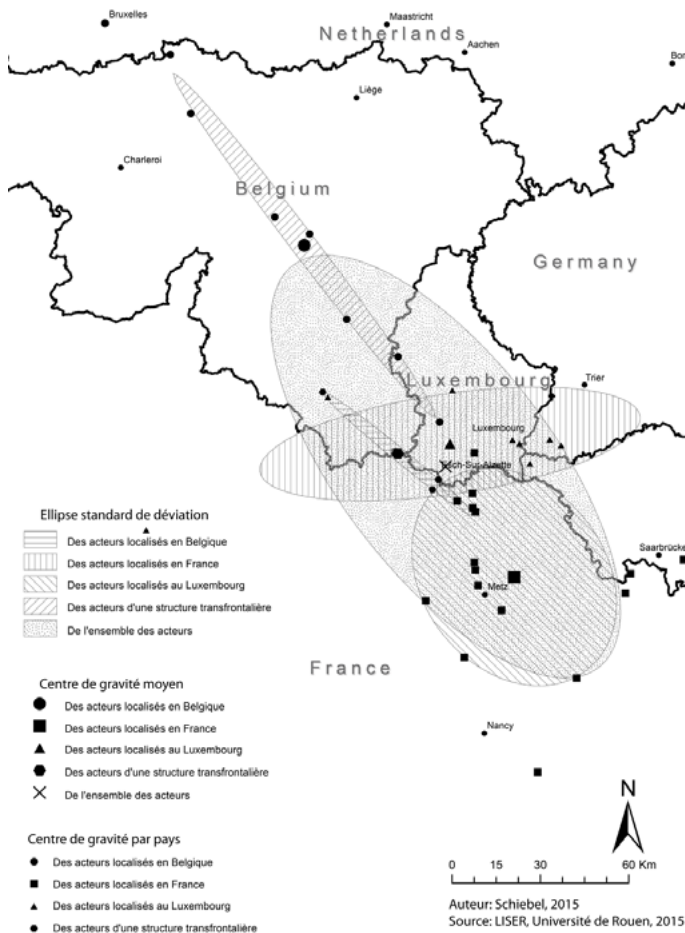
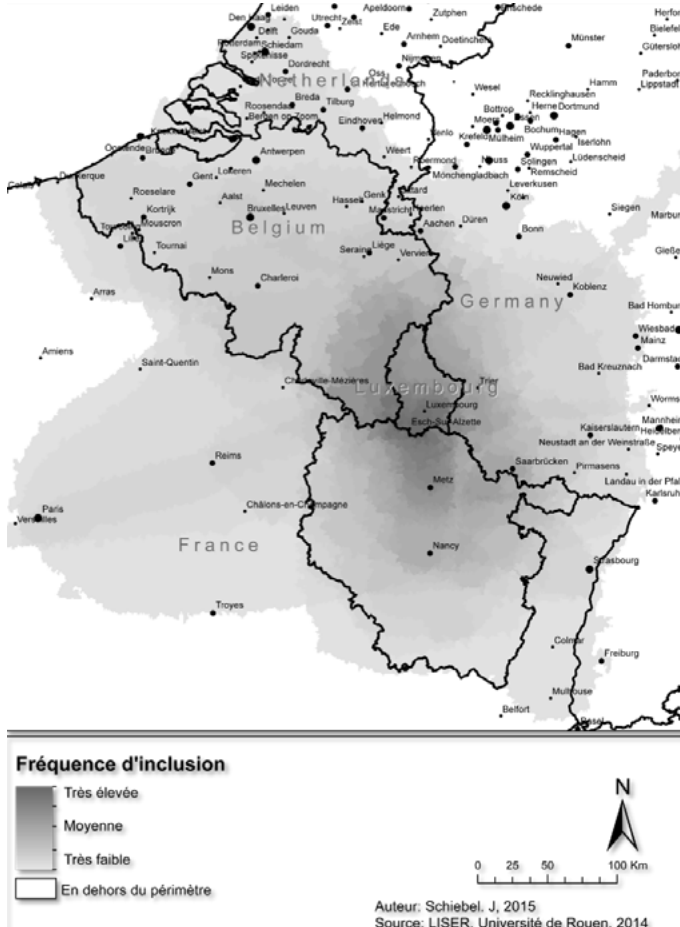


Tableau 1. L'étendue des périmètres et leur portée transfrontalière

	Étendue du périmètre			
	France	Belgique	Luxembourg	Autres (Allemagne, Pays-Bas)
Acteurs français	75,6	4,2	11,6	8,6
Acteurs belges	11,3	63,0	14,8	10,9
Acteurs luxembourgeois	37,7	17,7	12,0	32,6
Acteurs transfrontaliers	56,5	13,1	20,5	9,9

Figure 3. Les espaces d'actions considérés comme pertinents pour les problématiques de mobilité



3.3. L'agrégation cartographique : les cœurs et les marges des représentations

Les résultats mettent en évidence une structure spatiale monocentrique composée d'un espace d'actions privilégiées des politiques de mobilité, attesté par une large majorité des répondants, et des marges, témoignant là plutôt d'un manque de consensus, et d'une diffusion spatiale vers plusieurs directions (fig. 3). On note une absence d'espace faisant consensus entre l'ensemble des acteurs, aucune portion de notre espace transfrontalier n'étant incluse de manière systématique dans l'espace pertinent de gestion de la mobilité. Il se dessine tout de même une hiérarchisation des lieux en fonction de l'importance qui leur est donnée par les acteurs, dans les représentations spatiales de la mobilité :

- Les espaces faisant consensus, assimilables au cœur fonctionnel et institutionnel de la mobilité dans notre espace d'étude. Ce périmètre correspond, au demeurant, à la zone couvrant les principaux pôles d'emplois luxembourgeois et les principaux pôles de résidents luxembourgeois et travailleurs frontaliers. Les enjeux de transports y sont particulièrement importants.
- Les espaces de transition intermédiaires, sans consensus de la part des acteurs, à la fois de moindre importance du point de vue fonctionnel et institutionnel, mais importants en termes démographiques. Ils doivent être intégrés dans les processus de discussion des problématiques de mobilité.
- Les espaces d'hésitations que sont les grandes communes de Paris, Coblenz ou Strasbourg, ayant un poids institutionnel relativement important puisque de nombreuses décisions impactant la mobilité sur notre espace d'étude y sont prises.
- Les espaces d'oubli, représentés par les zones rurales que sont le nord du Luxembourg, une grande partie nord et ouest de la province du Luxembourg en Wallonie, une large partie de la Meuse et des Vosges en Lorraine, qui apparaissent aux marges des espaces fonctionnels et institutionnels.

CONCLUSION

D'après les enquêtes, les espaces pertinents de gestion de la mobilité ne doivent pas se limiter aux frontières nationales. Certains acteurs sont davantage tournés vers leur propre pays (France, Belgique) tandis que d'autres possèdent une vision transfrontalière plus marquée (Luxembourg). Ceci est cohérent avec leur position géographique particulière : ils se situent au cœur d'un espace transfrontalier dynamique en termes de flux notamment, avec les enjeux de mobilité inhérents, avec l'ensemble des pays voisins.

À travers l'analyse de ces représentations spatiales des espaces de gestion de la mobilité et des espaces fonctionnels, la frontière n'apparaît pas comme une barrière, une limite infranchissable. Bien au contraire, un rapprochement des différents acteurs de part et d'autre de la frontière semble nécessaire, et inéluctable, pour gérer au mieux les problématiques de mobilité. Il ne s'agit pas là d'une découverte, étant donné que les coopérations existent déjà et qu'elles sont cristallisées à l'intérieur de documents stratégiques tels les SMOT, ou par la mise en place d'offres de transport en commun transfrontalier. Par contre, ce qui est intéressant, c'est la différence qui existe d'un pays à l'autre sur ces représentations de la mobilité : la portée transfrontalière de la mobilité est relativement importante pour les acteurs luxembourgeois, alors qu'elle est beaucoup plus réduite, voire inexistante pour les autres acteurs. Cela rejoint la définition de la frontière comme facteur de séparation mais aussi facteur de contact, de coupure et couture.

RÉFÉRENCES

Bahoken F., 2013, « La perception du centre de gravité de l'Europe, reflet de la réalité ou expression d'une volonté d'élargissement ? », *L'Espace politique*, n° 19 [en ligne : www.espacepolitique.revues.org/2602].

- Bavoux J.-J., Chapelon L., 2014, *Dictionnaire d'analyse spatiale*, Paris, Armand Colin.
- Benitez A. A., 2002, « Gestion des ressources naturelles par l'agriculture en Andalousie : une analyse en termes de proximité », in A. Torre (dir.), *Le local à l'épreuve de l'économie spatiale*, Etud. Rech. Syst. Agraires, p. 97-114.
- Boillat P., Pini G., 2005, « De la mobilité à la mobilité durable : politiques de transport en milieu urbain », in A. Da Cunha et al. (dir.), *Enjeux du développement urbain durable. Transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, PPUR, p. 77-102.
- de Ruffray S., 2013, « Vers une typologie des formes spatiales des limites de l'Europe : l'apport des cartes mentales interprétatives d'étudiants », *Belgé*, 2013-1, Modelling and Benchmarking of borders [en ligne : www.belgeo.revues.org/10627].
- Didelon-Loiseau C., 2013, *Le Monde comme un territoire ; pour une approche renouvelée du Monde en géographie*, HDR, Université de Rouen.
- Dörny S., Decoville A., 2013, « Governance and transportation policy networks in the cross-border metropolitan region of Luxembourg. A social analysis », *European Urban and Regional Studies*.
- Lynch K., 1976, *Managing the Sense of a Region*, Cambridge, MA, MIT Press.
- Saarinen T-F., 1987, *Centering of mental maps of the world*, discussion paper, Tucson, AZ, Department of geography and regional development.
- Van Houtum H., 2000, « An overview of European Geographical Research on Borders and Border Regions », *Journal of Borderlands Studies*, XV(1), p. 57-83.

L'AUTEUR

Julien Schiebel

Université de Reims Champagne-Ardenne

Habiter, IATEUR

julien.schiebel@gmail.com