

VIVRE ICI EN VENANT D'AILLEURS La frontière, Philippe Groperrin la côtoie et la traverse régulièrement depuis l'enfance. Il vit cela tout à fait naturellement.

Dédiaboliser le statut de frontalier

ANNE ONIDI

Depuis 14 ans, la rubrique «Vivre ici en venant d'ailleurs» esquisse chaque mois le portrait d'un immigré en terre neuchâteloise. Et en ce dernier trimestre, le fil rouge de cette page est le travailleur frontalier.

De prime abord, l'exercice a semblé plutôt facile à la journaliste que je suis; avec 12 000 travailleurs frontaliers dans le canton, j'avais l'embarras du choix. Pour obtenir des témoignages, j'ai activé mes contacts, passé le message sur les réseaux sociaux, joint les organismes traitant avec les frontaliers. Toutes les personnes vers lesquelles j'ai été orientée ont décliné la proposition, beaucoup «par désir de rester discrètes».

J'ai glissé des petites annonces sur les pare-brise de 200 voitures à plaques françaises, à La Chaux-de-Fonds et au Locle. Sans réponse. Jusqu'à ce qu'une connaissance d'une connaissance me transmette les coordonnées de Philippe Groperrin. «Écoutez, pourquoi pas, je serais content de donner une autre image du travailleur frontalier. C'est un statut que j'ai vraiment à cœur de dédiaboliser.»

L'amour d'une région transfrontalière

«Content» et «à cœur», deux mots qui donneront le ton de la rencontre avec ce jeune homme dynamique. Content, il l'est sur tous les plans, assurément. De sa situation professionnelle, d'abord



Philippe Groperrin est depuis deux ans directeur d'exploitation chez Choco-Diffusion, au Crêt-du-Locle. DAVID MARCHON

– il est directeur d'exploitation chez Choco-Diffusion depuis deux ans, fidèle à cette entreprise depuis 12 ans. «Chaque jour, je suis heureux d'aller travailler», souligne-t-il avec enthousiasme. Content de sa situation personnelle, également. Marié et père de deux enfants, il confie apprécier toutes les joies simples que la vie de famille lui procure. «À cœur», parce qu'il aime la région qui l'a vu naître il y a 37 ans. Une région mon-

tagneuse, recouverte par la neige le tiers de l'année. Autant de paysages sans frontière, dans lesquels il peine à saisir le sens d'une division pourtant forte dans certains esprits. Lui n'y voit qu'une scission artificielle. «Parfois je me dis que c'est fou, quand même, que deux enfants voisins, vivant à 100 mètres l'un de l'autre, grandissent dans des systèmes différents parce qu'ils occupent chacun un côté de la frontière.»

Un emploi près de chez soi

Lorsque Philippe Groperrin a achevé ses études de biologie, avec une spécialisation dans l'industrie alimentaire, il a cherché

du travail «en ratissant large», tant en France qu'en Suisse. Et c'est une entreprise de Sonceboz (BE) qui lui a offert son premier contrat, en tant qu'ouvrier.

«Je n'allais pas faire la fine bouche, l'important étant de me lancer dans le monde du travail et de m'installer dans mon propre appartement.»

Suivra une expérience dans le domaine biomédical à La Chaux-de-Fonds, jusqu'à ce que Choco-Diffusion, au Locle, l'embauche en 2005. Un parcours professionnel ascensionnel, qu'il commente avec reconnaissance. «J'ai travaillé pour, bien sûr, mais on m'a aussi donné la chance de faire mes preuves.»

La «chance», voilà encore un mot dont il affectionne l'utilisation! Heureux de sa situation, il s'estime privilégié et il ne lui viendrait pas à l'idée de se plaindre, comme d'autres parfois, du taux d'imposition élevé que pratique son pays. «J'essaie de rendre mes enfants conscients de la chance que nous avons de vivre ici. Nous sommes nés au bon endroit. Il faut s'en rendre compte pour ne pas se plaindre de choses inutiles.»

Cette rubrique est soutenue par le Service neuchâtelois de la cohésion multiculturelle. Ce témoignage est le second portrait d'une série consacrée aux travailleurs frontaliers.

LES FRONTALIERS EN BREF

CATÉGORIES D'EMPLOI DES FRONTALIERS 55% d'employés, ouvriers et 45% de cadres, dirigeants, indépendants.

UN TRAVAILLEUR FRONTALIER SUR DEUX RÉALISE environ 20% de ses dépenses en Suisse.

DEUX TRAVAILLEURS FRONTALIERS SUR TROIS sont des hommes.

MOYENNE D'ÂGE 42 ans.

MOTIVATIONS Les trois premières motivations citées pour travailler en Suisse sont le niveau de salaire, le dynamisme du marché du travail et les possibilités d'évolution offertes au sein de l'entreprise. La qualité du système de soins helvétique, ainsi que la découverte d'une nouvelle culture sont à l'opposé les critères les moins plébiscités. A la question «Envisagez-vous de déménager en Suisse?», les sondés sont 60% à répondre catégoriquement non ou pas pour l'instant. Les 40% étant ouverts à la question ou l'envisageant concrètement.

Source: Observatoire des frontaliers 2015 (étude française portant sur 800 travailleurs frontaliers, de Genève à Bâle) et sondage frontaliers, le tout disponible sur ca-frontaliers.com



Un pendulaire comme les autres?

Morteau - Le Locle: pour se rendre à son travail, Philippe Groperrin parcourt quotidiennement 15 km en 30 minutes environ. Une distance et un temps de trajet qui reflètent justement ce que vit le pendulaire suisse moyen (les chiffres émanent de l'Office fédéral de la statistique, dans son rapport sur la pendularité publié en 2016).

Par rapport aux autres frontaliers français, le jeune homme se situe plutôt en deçà des temps de parcours que réalisent ses congénères, selon l'Observatoire des frontaliers 2015. Dans cette étude, on apprend qu'ils sont 28% à effectuer

moins de 20 km pour aller pointer. Près de la moitié des frontaliers français parcourent quant à eux plus de 30 km et deux tiers effectuent le trajet en moins de 45 minutes.

Les pendulaires suisses sont 52% à privilégier l'usage de la voiture, les frontaliers étant 87%, dont 10% en covoiturage. Philippe Groperrin souhaiterait lui aussi adopter cette mobilité plus écologique, «mais c'est difficile à mettre en place lorsqu'on a des horaires modulables. C'est un système qui fonctionne mieux avec les ouvriers, qui travaillent à heures fixes.»

TRANSPORTS L'Office fédéral des transports pourrait tester ce concept sur l'éventuelle future liaison rapide.

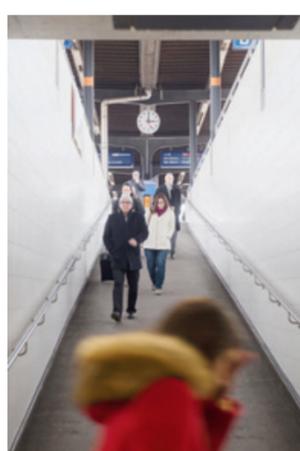
Des trains sans conducteur entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds?

L'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF pourraient tester le concept de train autonome – sans conducteur – sur la future liaison rapide prévue entre Neuchâtel à La Chaux-de-Fonds. Interrogé par le journal «NZZ am Sonntag», qui a révélé hier cette information, l'OFT explique que dans un contexte d'avancées technologiques et de diversification des services, «il est indispensable de développer de nouveaux concepts et d'étudier comment ils peuvent être testés et progressivement introduits».

La future ligne – on parle de 2030 – se prêterait bien à un tel

essai, car elle ne se situe pas sur un axe important (au niveau national s'entend) et elle fonctionne de manière relativement autonome. La voie actuelle, via Chambrelin, doit en outre être complètement assainie. Ce qui signifie, dans le cas du projet de RER neuchâtelois (accepté massivement par le peuple en février dernier), qu'elle serait en fait transformée en liaison souterraine directe, avec un temps de parcours de 14 minutes contre 30 actuellement.

A ce propos, comment ne pas voir dans la réflexion qui serait menée par l'OFT et les



L'avenir est en marche. DAVID MARCHON

CFF une bonne nouvelle pour le canton de Neuchâtel? Le fait que l'éventuelle liaison directe Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds intéresse les experts fédéraux du rail est en effet plutôt un bon signe dans l'optique du financement, par la Confédération, de ce projet. Il y en a pour près d'un milliard de francs...

Les résultats de l'étude de faisabilité devraient être intégrés dans la planification de la prochaine étape de la construction du réseau ferroviaire, dont les discussions commenceront en 2017. Reste encore à savoir

quelle technologie serait retenue. Le M2, à Lausanne, ainsi que deux lignes du métro parisien (entre autres exemples), fonctionnent déjà sans conducteur. Mais on parle ici de rames circulant sur pneus et non sur rail.

Pas très enthousiaste

L'Association suisse des chauffeurs de locomotive, quant à elle, ne se montre pas très enthousiaste. A ses yeux, il s'agit d'un projet «extrêmement coûteux et ambitieux». Elle se demande par ailleurs qui sera tenu pour responsable en cas de

panne ou d'accident. En outre, elle doute que la réflexion qui sera lancée soit bénéfique au transport par rail, qui peine déjà à recruter des nouveaux mécaniciens.

Contactés par «20 minutes», les CFF n'ont pas souhaité commenter cette information. C'est l'occasion de signaler que l'ex-régie fédérale n'est pas la seule à envisager la mise en place de trains autonomes. Des compagnies qui gèrent des lignes privées en Suisse alémanique sont plus ou moins avancées dans des réflexions similaires. PASCAL HOFER