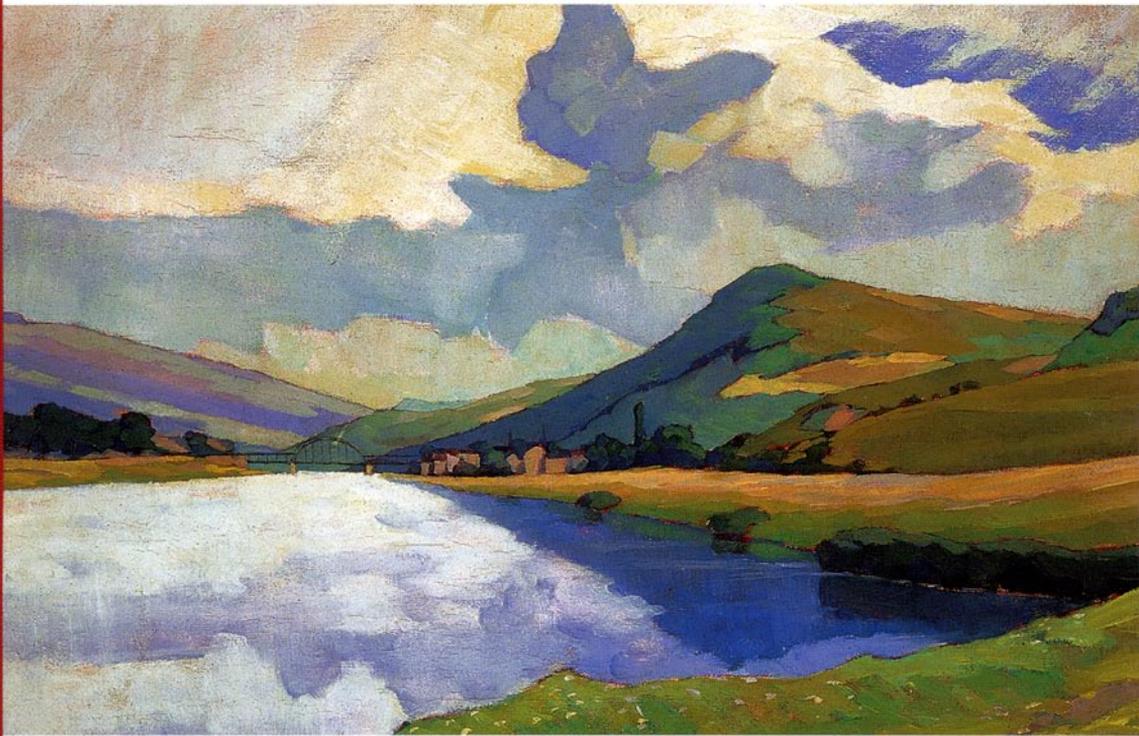


nos cahiers

KANTON RÉIMECH



A U T E U R S

Waldemar BACH • Charles BARTHEL • John DOLIBOIS • Lucien GRETSCH • Joseph GROBEN • Nikolaus HEIN • Jean Luc KOLTZ • Alex LANGINI • Ger MAAS • Gast MANNES • Paul MARGUE • Cornel MEDER • Roger MULLER • Michel SCHMITT • Charles-Marie TERNES • Alain WEINS • Frank WILHELM • Isabelle YEGLES-BECKER

2/3

LËTZEBUERGER ZÄITSCHRËFT FIR KULTUR

23. JOER

2002

Les accords de Schengen, un laboratoire de la citoyenneté européenne

À la mémoire de mon ami Emile Krier

« L'Europe ne se fera pas d'un coup, ni dans une construction d'ensemble: elle se fera par des réalisations concrètes créant d'abord la solidarité de fait ». À plus d'un demi-siècle de distance, la vision pragmatique formulée par Robert Schuman dans sa célèbre déclaration du 9 mai 1950 est toujours d'actualité. Certes, depuis le coup d'envoi donné par les pères fondateurs de la première Europe unie, la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (CECA), le « train européen » a réalisé un remarquable parcours. Parti avec six wagons seulement (la France, l'Allemagne, l'Italie et les trois pays du Benelux), il se compose à l'aube du XXI^e siècle de quinze voitures alors qu'une douzaine d'autres attendent à l'Est et dans le bassin méditerranéen le signal d'être raccrochées. Dans l'intervalle aussi, la rame a changé de physionomie. Conçue au départ pour véhiculer essentiellement des biens économiques, d'abord les produits de l'industrie lourde, puis, à partir de 1957, toutes sortes de marchandises, de services et de capitaux, elle prend de plus en plus l'allure d'un train mixte embarquant également des passagers. Force est cependant de constater qu'à l'ère des TGV et des ICE, l'Europe n'a rien d'un express. Avec ses fréquents arrêts plus ou moins prolongés et sa marche à pas d'homme quand il s'agit de gravir les pentes raides et glissantes d'une intégration plus poussée, elle nous rappelle davantage l'image d'un tortillard, à l'instar de notre bon vieux *Jangly s'* efforçant de triompher des hauteurs du Howald avant de s'élancer à pleine vapeur en direction des vignobles de la Moselle.

Le sympathique *Jangly s'* a disparu aujourd'hui, et le paisible village de Schengen, situé non loin de l'ancienne gare terminus, n'a jamais eu la chance d'être raccordé au réseau. Et pourtant, c'est bien là-bas, sur la pointe méridionale du Grand-Duché où se recoupent trois frontières chargées d'histoire, que la signature des accords du 14 juin 1985 a, pour ainsi dire, mis sur les rails un « spécial citoyens européens ». Amarré derrière la locomotive éprouvée du tandem franco-allemand, le « convoi Schengen », tout en s'allongeant au fur et à mesure que d'autres pays montèrent à bord, évoluait dans un premier temps sur une voie latérale, ou plutôt parallèle à celle empruntée par la commission de Bruxelles. Ceci lui permit de prendre de vitesse la remorque des Quinze ralentie par le serre-freins britannique. Le succès de la manœuvre de dépassement fut patent. Dans la foulée du sommet d'Amsterdam (1997), les chefs d'Etat et de gouvernement

au poste d'aiguillage de l'Union Européenne (UE) tranchèrent finalement de ramener l'«automotrice de Schengen» sur le tracé communautaire, afin de peaufiner ensemble à Quinze la mise au point d'un des droits de l'homme les plus précieux: la libre circulation des individus.

Un train peut en cacher un autre: Schengen dans le contexte européen

Afin d'éviter tout malentendu, insistons-y d'emblée: les accords de Schengen sur l'instauration graduelle de la libre circulation des personnes physiques ne sont pas à confondre avec les grands traités de l'Europe unie comme ceux de Paris (18 avril 1951), de Rome (25 mars 1957), de Maastricht (7 février 1992) ou du plus récent traité de Nice (26 février 2001). Ils ne relèvent pas non plus des diverses institutions communautaires en tant que telles et, par ailleurs, les Etats signataires ne se recourent pas avec les quinze pays membres actuels de l'Union Européenne. Schengen représente une convention à part. Elle a été négociée d'une manière autonome par des gouvernements nationaux et souverains qui, à l'ombre du processus d'intégration, avaient choisi de prendre les devants pour faire plus, et mieux, que leurs partenaires.

Cette distinction est souvent ignorée des gens qui éprouvent du mal à faire la juste part des choses dans une matière, il est vrai, très complexe. La confusion est sans doute renforcée encore par la circonstance que, depuis le milieu des années quatre-vingt, l'avant-garde restreinte de Schengen et l'équipe élargie des Etats membres de l'UE travaillent en réalité simultanément sur un même sujet, qu'il y a en permanence interaction entre cette première et ses derniers et que les résultats palpables atteints grâce à la dynamique du procédé Schengen ont fini par être érigés en *acquis communautaire* au lendemain de la présidence néerlandaise de 1997. Un bref aperçu du contexte historique peut contribuer à décortiquer cette *marche sur deux jambes* qui fut à l'origine d'un pas vraiment décisif en direction du rapprochement des peuples habitant le vieux continent.

Durant la décennie précédant la signature des accords de Schengen, la construction européenne plonge une fois de plus dans une grave crise. La dépression économique mondiale, déclenchée par le choc pétrolier consécutif à la guerre israélo-arabe du Kippour (octobre 1973), amène les partenaires de la communauté européenne à privilégier les solutions nationales. Réflexe égoïste, chacun essaye de se tirer d'affaire en reportant, autant que faire se peut, le poids du marasme financier et de la douloureuse restructuration industrielle sur ses voisins. Au lieu de la solidarité souvent vantée dans les discours du dimanche, la politique du *juste retour* domine les relations quotidiennes entre des pays qui n'acceptent de contribuer au budget commun que s'ils reçoivent en contrepartie des avan-

tages substantiels («*I want my money back*», disait Madame Margaret Thatcher). Simultanément la dérive intergouvernementale entraîne un blocage progressif des institutions et, surtout, une marginalisation croissante de la Commission bruxelloise ravalée au rang de gestionnaire, de machine à produire des mémorandums ou de simple exécutant de décisions initiées par les cabinets ministériels dans les différentes capitales européennes. Bref, les fondements mêmes de la maison communautaire sont ébranlés.

La montée en puissance des politiques nationales constitue hélas la mauvaise réponse pour juguler le ralentissement funeste des activités économiques et commerciales. On le sait depuis 1983 au plus tard. A cette époque, Michel Albert et James Ball publient le mémoire final d'une enquête qui leur avait été confiée par le Parlement de Strasbourg désireux de connaître les causes profondes de la crise et soucieux de proposer les remèdes adéquats pour réanimer la croissance. Or, les deux experts sont unanimes: malgré la suppression définitive, en 1968, des droits de douane au sein de la Communauté Economique Européenne (CEE) instaurée par le traité de Rome, il subsiste toujours ce que l'on appelle dans le jargon des spécialistes les ONT – les *Obstacles Non-Tarifaires* –, responsables d'un certain cloisonnement des débouchés intérieurs et partant, de l'impossibilité d'exploiter à fond tous les atouts potentiels qu'on pourrait tirer d'un grand marché commun vraiment unifié.

Ces entraves sont nombreuses et passablement hétéroclites. Elles concernent par exemple des normes techniques ou des prescriptions sanitaires variables d'un pays à l'autre. Elles ont trait aussi aux contrôles administratifs et aux formalités bureaucratiques qui gênent les échanges intra-communautaires. Il arrive en effet que des transporteurs soient obligés de remplir plus de 50 (cinquante) formulaires, documents et autres pièces justificatives avant de passer avec leurs cargaisons sur le territoire d'un Etat voisin qui est pourtant, lui aussi, membre de la CEE! Inutile de préciser: la ribambelle des contrariétés subies aux postes frontières revient cher, en temps et en argent vainement gaspillés au détriment d'une meilleure compétitivité des produits européens. Le trafic marchand n'est pas seul en cause. Des limites sérieuses subsistent également au niveau de la circulation des personnes. D'accord, les traités CECA et CEE avaient naguère introduit la liberté des travailleurs salariés de s'établir dans un pays de leur choix, mais la mesure paraît absolument insuffisante, d'autant qu'elle s'applique en exclusivité aux personnes en tant qu'agents économiques et qu'elle n'enraye point les contrôles de police parfois longs et tatillonnés effectués à la lisière de chaque Etat membre. Comment, dans ces circonstances, les Européens auraient-ils pu développer la sensation d'appartenir à une même communauté, de partager une même identité?

L'enjeu est de taille. Il y va non seulement de la survie économique, de l'avenir institutionnel et politique, mais encore de la crédibilité d'une Europe dont l'image a

beaucoup souffert auprès de l'opinion publique. Aussi les chefs d'Etat et de gouvernement réunis au sommet de Fontainebleau (25-26 juin 1984) se doivent-ils de réagir. Après Messine (1955) et La Haye (1969), ils déclenchent la *troisième relance* en adoptant un «paquet» de mesures qui permettent d'aller de l'avant. Deux groupes de travail *ad hoc* – les comités Dooge et Adonnino – sont plus particulièrement invités à étudier les voies et moyens d'une réforme en profondeur qui réserverait du coup une place de choix au renforcement de l'*Europe des citoyens*. L'impulsion décisive vient toutefois de la Commission bruxelloise. Jacques Delors – le Français vient de prendre la relève de Gaston Thorn à la présidence en janvier 1985 – s'adonne sans retard à la préparation du *Livre blanc sur l'achèvement du Marché intérieur*. Codifié un an plus tard dans l'*Acte unique européen* (17 février 1986), son audacieux projet fixe une date butoir: le 31 décembre 1992. D'ici là, les quelque 300 directives retenues devraient être mises en musique, dans le but de transformer le marché commun en un marché unique grâce à la suppression des barrières physiques, techniques et fiscales. En d'autres termes: au bout de l'échéance envisagée, l'Europe est censée constituer un espace sans frontières intérieures.

Il apparaît néanmoins très tôt que la réalisation pratique de l'objectif se heurte à maintes difficultés et résistances. Il reste en fait à faire un énorme effort d'harmonisation des législations nationales dans les douze pays qui jadis composent la Communauté. Encore faut-il s'accorder à l'avance sur une notion fondamentale. Que faut-il entendre au juste par «libre circulation»? L'interprétation qu'en donnent les différents partenaires est fort variable. Le comité Adonnino, qui avait dans ses attributions la coopération dans les domaines de la police intérieure et de la justice, s'était au demeurant montré extrêmement prudent. Dans son premier rapport adressé au Conseil européen de Bruxelles, il se bornait à proposer, en attendant le marché unique, une augmentation des franchises de taxes sur les achats effectués par des particuliers dans un autre pays de l'Union, ou un certain allègement des procédures aux frontières intérieures et ce, pour les seuls ressortissants des Etats membres. Les personnes originaires d'un pays tiers subiraient en revanche un traitement distinct. Le caractère timoré des consignes prônées laisse ainsi sous-entendre des réticences, notamment britanniques, qu'il sera malaisé de vaincre.

Le président François Mitterrand et son ami, le chancelier Helmut Kohl, en sont pleinement conscients. Sous le coup d'une action spectaculaire des camionneurs qui, au printemps 1984, avaient manifesté leur colère en érigeant des barrages routiers en de nombreux passages frontaliers, ils ont compris qu'en reconnaissant à leurs compatriotes une liberté directement tangible pour le grand public, ils parviendraient à combler le fossé entre l'Europe et les Européens d'une part, de l'autre qu'une réaction non moins spectaculaire émanant de Paris et de Bonn pourrait se transformer en fer de lance d'un mouvement d'intégration accéléré qui inciterait d'autres gouvernements à emboîter le pas.



L'europe de Schengen

Chose dite, chose faite. Le 13 juillet 1984, le sommet franco-allemand de Sarrebruck s'achève sur l'adoption des premières mesures facilitant le trafic entre les deux pays situés de part et d'autre du Rhin. La démarche bilatérale s'inspire du reste largement d'un dessein similaire caressé un mois et demi plus tôt par les Pays-Bas, la Belgique et le Grand-Duché, au moment d'une rencontre informelle avec leur voisin germanique à Neustadt/Aisch. Il n'y a par conséquent pas lieu de s'étonner quand les trois petits États du Benelux décident d'adhérer à l'initiative

Mitterrand/Kohl de Sarrebruck pour former, ensemble avec les deux grands, cette équipe appelée sous peu, à partir de l'été 1985, le «groupe Schengen». Œuvrant en-dehors de la Communauté, parallèlement aux Douze préoccupés par une thématique identique, les Cinq de Schengen, tout en gardant un contact étroit avec leurs collègues européens, se livrent dès lors à une belle démonstration de l'Europe à deux vitesses: un peloton de tête prêt à s'aventurer sur un terrain largement vierge, et les lanternes rouges, plus hésitantes à relever le défi.

La convention du 14 juin 1985

Peu de temps à peine après le *Manifeste Benelux* (décembre 1984), par lequel les trois pays de l'Europe du Nord-Ouest signalent leur intention officielle de coopérer avec l'Allemagne fédérale et la V^e République, les entretiens à Cinq démarrent pour de bon. Les pourparlers vont bon train, en sorte que six mois plus tard déjà, une convention est prête. Elle porte le nom de Schengen, un petit patelin du vignoble luxembourgeois mondialement connu¹ depuis que ses habitants ont accueilli, le 14 juin 1985, mesdames et messieurs les secrétaires d'Etat Catherine Lalumière (France), Waldemar Schreckenberger (RFA), Paul de Keersmaeker (Belgique), Wim van Eekelen (Pays-Bas) et Robert Goebbels (Grand-Duché), venus parapher un accord international à bord du navire de plaisance Marie-Astrid spécialement affrété à l'occasion. La scène ne manque pas de rappeler l'inauguration solennelle de la Moselle canalisée une vingtaine d'années plus tôt. Elle accentue le caractère hautement symbolique d'une cérémonie qui s'efforce de transmettre le message d'une communauté de riverains, tous embarqués sur un même bateau.

Les jalons d'une ère nouvelle sont plantés. L'accord signé comprend deux parties dont la première produit des effets quasi instantanés. Elle concerne une série de mesures applicables à court terme et d'ailleurs comparables, à bien des égards, aux recommandations faites par le comité Adonnino pour l'Europe des citoyens. Leur objectif principal est de faciliter les flux transfrontaliers et de renforcer en même temps la coopération des Etats partenaires par des engagements à caractère général visant une multiplication des échanges d'informations et une harmonisation de certaines formalités judiciaires.

C'est ainsi qu'à partir du lendemain, 15 juin 1985, une simple surveillance visuelle des véhicules de tourisme franchissant une frontière commune entre les Cinq de Schengen se substitue aux contrôles traditionnels. En règle générale, les voitures n'ont plus besoin de s'arrêter; elles traversent les limites entre Etats à vitesse réduite. Retenons aussi que cette commodité n'est pas exclusivement reconnue aux ressortissants des pays Schengen. Elle est valable pour tous les citoyens des

¹ En tapant Schengen, le moteur de recherche Internet génère des dizaines de milliers de sites du cyberspace!

Communautés européennes. Il suffit qu'ils se munissent d'un disque vert apposé sur le pare-brise et indiquant qu'ils sont en règle avec les prescriptions de la police des frontières, qu'ils ne transportent que des marchandises admises dans les limites des franchises et qu'ils respectent la réglementation des changes. D'autres dispositions, relatives à la simplification des procédures pour les transports ferroviaires, fluviaux ou le camionnage routier professionnel, entrent en vigueur au fil de l'année suivante. A titre d'exemple: à partir du 1^{er} janvier 1986, les chauffeurs de poids lourds ne subissent plus la vérification systématique de leurs feuilles de route (temps de conduite et de repos; poids et dimension des véhicules utilitaires; état technique des camions; etc.). Il est vrai, des fouilles approfondies sont toujours possibles à titre exceptionnel. Elles peuvent toutefois s'opérer sous forme de contrôles «groupés», exécutés conjointement par les agents postés jusqu'à présent des deux côtés de la barrière: question d'accélérer la besogne; question aussi de rapprocher les douaniers et les policiers en encourageant une collaboration plus étroite entre hommes du terrain.

**La formation de l'espace Schengen et
son extension progressive: une chronologie sommaire**

14/06/1985	Signature de l'Accord de Schengen (France, Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg)
19/06/1990	Signature de la Convention d'application de Schengen
1990	Adhésion de l'Italie
1991	Adhésion de l'Espagne et du Portugal
1992	Adhésion de la Grèce
01/09/1993	Entrée en vigueur de la Convention d'application pour les 5 pays fondateurs
01/03/1994	Entrée en vigueur de la Convention d'application pour l'Espagne et le Portugal
26/03/1995	Application pratique de la Convention
1995	Adhésion de l'Autriche
1996	Adhésion du Danemark, de la Suède et de la Finlande
2001	Association de la Norvège et de l'Islande (en vertu de l'Union nordique des passeports créée en 1953 entre les pays scandinaves)

En tout et pour tout, la mise en chantier du premier volet de l'accord du 14 juin 1985 représente une nette amélioration par rapport à la situation antérieure. Les bouchons à l'approche des postes frontières se font plus rares; les capitaines de la route – grands et petits – en tirent un profit indéniable en attendant mieux, car le dispositif inauguré constitue uniquement une étape intermédiaire sur la longue marche qui mène vers la finalité déclarée.



Signature accord de Schengen

Celle-ci est consignée dans la deuxième partie de la convention. Elle propose d'octroyer aux voyageurs «une liberté de circulation la plus complète» au moyen de la suppression totale des contrôles intérieurs, «... si possible avant le 1^{er} janvier 1990». Soulignons cependant d'ores et déjà que ce délai initial n'a pas pu être respecté. En réalité, il faut patienter pendant cinq années supplémentaires avant de toucher au but. Le retard connaît deux raisons majeures. Primo, les bouleversements spectaculaires intervenus à partir de la fin des années quarante dans les relations internationales. La chute du mur de Berlin et la réunification allemande, l'effondrement de l'empire soviétique et l'ouverture des pays ex-communistes de l'Europe centrale et orientale ont créé des complications imprévues dont le groupe Schengen se doit de tenir compte dans l'édifice sécuritaire commun qu'on s'évertue de bâtir. Secundo, la sécurité intérieure (au sens de l'ordre et de la sûreté publique) pose précisément problème.

Nous abordons ici un des aspects les plus casse-tête auxquels doivent faire face les négociateurs du dossier qui sont conscients, de prime abord, des «effets pervers» d'une libéralisation accrue. Énoncer le principe d'une circulation des hommes et des marchandises sans entraves ni restrictions est une belle chose en soi. Mais comme toute médaille, elle a son revers. L'abolition de toute surveillance ne stimulera-t-elle pas le trafic des stupéfiants, des armes ou des déchets toxiques? Ne facilitera-t-elle pas la vie aux receleurs d'objets volés ou aux bandes de passeurs spécialisés dans l'immigration illégale? Ne laissera-t-elle pas la porte

grande ouverte au déplacement impuni des terroristes? Les événements dramatiques du 11 septembre 2001 nous ont brutalement remémoré que la liberté et la commodité des honnêtes gens sont à ce prix-là! Or, dans l'optique des signataires de Schengen, il va sans dire que l'abrogation des chicanes aux postes fixes des frontières intérieures ne peut en aucun cas être synonyme de laxisme et de permissivité. Bien au contraire. Liberté et sécurité forment un couple indissociable. Il faut donc se doter des moyens pour jouir au maximum de la première tout en évitant soigneusement d'hypothéquer cette dernière. D'où la ferme volonté de parfaire l'accord du 14 juin '85 par l'élaboration, à moyen terme, des garde-fou indispensables à insérer dans un second traité, la *Convention d'application de Schengen*, étant entendu que sa mise au point sera la condition sine qua non de l'entrée en vigueur irréversible de l'Europe sans bornes.

Priorité à la sécurité:

la «Convention d'application de Schengen» (19 juin 1990)

Il s'en est fallu d'une forte dose d'opiniâtreté (et d'optimisme) aux auteurs de la convention d'application pour réunir les 142 articles à base du texte final.² Sous l'égide d'un Comité des ministres et des secrétaires d'Etat assumant la responsabilité politique, un collège de hauts fonctionnaires – le *Groupe Central de Négociation* – oriente, supervise, coordonne et valide les travaux d'une multitude de comités, de groupes, de sous-groupes et de groupes *ad hoc*. Formées au gré des besoins et dissoutes au lendemain de l'accomplissement de leur mission, ces multiples enceintes de discussion s'avèrent nécessaires afin de couvrir les mille et une facettes touchées de près ou de loin par la concrétisation d'une matière ardue, dont les ramifications ne sont parfois pas évidentes à repérer au premier coup d'œil pour un non-initié. Douaniers, policiers, juristes, magistrats, informaticiens, pharmacologues, spécialistes des armements, représentants des aéroports, agents des ports maritimes, inspections vétérinaires, professionnels de l'environnement, administrations des visas et passeports, ministères de l'Economie, etc.,

² Dans ses grandes lignes, la convention d'application est prête vers la fin de l'année 1989. A cause des données internationales modifiées, son paraphe, à Schengen, est cependant retardé jusqu'au 19 juin 1990. Dès cette date commencent les procédures de ratification dans les pays signataires. A l'encontre de l'accord de 1985 – qui est un acte purement intergouvernemental –, la convention du 19 juin 1990 est un traité en bonne et due forme passible d'une approbation préalable par les parlements nationaux. Voilà qui demande du temps, surtout puisqu'en France il a d'abord fallu vérifier la constitutionnalité des nouvelles dispositions incompatibles, selon certains, avec la souveraineté nationale. L'entrée en vigueur des textes est de la sorte repoussée au 1^{er} septembre 1993. A ce moment, le dispositif de sécurité destiné à compenser la suppression des contrôles intérieurs n'est pourtant toujours pas opérationnel. Sa mise en place s'est heurtée à des difficultés techniques qui demandent de surseoir à l'instauration concrète et pratique de l'ère de libre circulation jusqu'au mois de mars 1995.

etc. ne constituent en définitive qu'une sélection incomplète de la longue liste des personnes ou institutions impliquées dans un débat qui se heurte maintes fois à des sensibilités nationales ou simplement à des inconvénients techniques réputés infranchissables, mais qui, quand même et malgré tout, ont fini par être maîtrisés. Autant dire qu'il restait du pain sur la planche. Parmi les mesures compensatoires à introduire comme corollaire de l'abolition des frontières à l'intérieur de l'espace unifié de libre circulation, celle qui correspond sans conteste le mieux à la nouvelle philosophie des Cinq de l'avant-garde, a trait au renforcement et à l'uniformisation de la surveillance des frontières extérieures. Expliquons-nous. Désormais il ne doit subsister qu'une frontière commune à tous. Elle est repoussée à la périphérie des Etats adhérant à la convention, respectivement fixée à l'intérieur de leurs territoires pour autant qu'il s'agisse d'un «*point de passage autorisé avec l'extérieur*», c'est-à-dire les aéroports internationaux. Pour le Luxembourg, cela signifie en clair que ses traditionnelles frontières disparaissent, sauf la gare aérienne du Findel. Or, localisé au centre même du pays, et en dépit de la circonstance que le Grand-Duché est littéralement encerclé par ses partenaires, le poste douanier du Findel devient une frontière extérieure pour tous les passagers des vols au départ ou en provenance d'une destination hors du territoire Schengen. La géographie politique d'une Europe apparemment à l'envers entraîne d'ailleurs une autre conséquence révolutionnaire: les policiers et douaniers de l'aéroport portent bien entendu toujours un uniforme luxembourgeois, et pourtant ils exercent leur métier comme une espèce de «fidéicommissaires» au nom de l'ensemble des parties contractantes du «club» de Schengen! Cette solidarité collective est l'émanation par excellence du principe élémentaire consacré par l'accord du 14 juin 1985 et de ses modalités d'exécution de l'été 1990: quiconque est admis à pénétrer dans le vaste territoire communautaire, est autorisé à y voyager à sa guise. Logiquement, l'aspect sécurité matérialisé par le contrôle à l'entrée de l'aire de liberté ne concerne pas que le pays d'accueil. Il devient désormais l'affaire de tous.

La suite coule de source. En vertu des articles 5 et 6, la convention d'application définit des standards de surveillance homogènes repris, sous une forme plus élaborée, dans des manuels en usage chez tous les agents en poste aux frontières extérieures. On y distingue deux catégories de *checks* différents suivant leur intensité. Indépendamment des fouilles serrées effectuées par exemple sur des individus suspectés de trafiquer de la drogue, un premier contrôle minimal subi par tout le monde se fait sur simple «*présentation des documents de voyage*» qui permettent une identification rapide des passagers d'un avion, d'un train, d'un autocar... A côté de cet examen universel, il existe une procédure «*approfondie*». Elle est d'office obligatoire pour les «étrangers» au sens propre de la terminologie de Schengen, à savoir, les ressortissants d'Etats tiers différents de la communauté

européenne des Quinze ou des autres pays entre-temps associés à Schengen, comme les principautés du Liechtenstein, d'Andorre et de Monaco, le Vatican, ou la Norvège et l'Islande dont les habitants sont assimilés aux citoyens de l'UE actuelle (voir carte et encadré). Lesdits étrangers, outre les titres de voyage, doivent exhiber leurs passeports et sont soumis à une recherche sur le SIS, le *Système Information Schengen* (nous en reparlerons plus loin), qui renferme entre autres une liste des *personae non gratae* interdites d'accès au territoire Schengen. Parmi les contraintes supplémentaires imposées aux étrangers, il convient de signaler encore qu'ils doivent être en possession de moyens (financiers) suffisants pour subvenir à leurs besoins matériels s'ils projettent un séjour prolongé dépassant les trois mois³ et qu'ils sont tenus, cela va de soi, d'être munis d'un visa en règle.

A propos visas. L'effacement des barrières physiques intérieures a forcément engendré la naissance d'une réglementation harmonisée en matière de visas. Elle s'articule autour du triple principe, a) de la composition d'une liste unique énumérant les pays tiers dont les sujets sont supposés être porteurs d'un visa, respectivement des nationalités tierces bénéficiant d'un statut spécial, b) de l'utilisation d'une vignette visa commune difficile à falsifier, mais aisée à vérifier et, c) de la validité du document pour chacun des pays signataires de la convention d'application. Cela signifie que le droit d'entrée octroyé par un Etat Schengen s'étend *ipso facto*, sauf exception, à l'ensemble de l'espace visé par les accords. Les étrangers en tirent avantage à leur tour. Imaginons ce cas d'un élève ukrainien venu séjourner au Luxembourg dans le cadre d'un des nombreux programmes d'échanges scolaires. Autrefois, dès que sa classe entreprenait un voyage d'études, sur les champs de bataille de Verdun par exemple, l'adolescent était obligé de se procurer, outre son visa pour le Grand-Duché, un deuxième visa pour la France. Sinon, à défaut d'avoir entrepris à temps la démarche pour obtenir ladite pièce supplémentaire, l'hôte venu des pays de l'Est devait rester à la maison le jour de l'excursion. Notons au passage que bon nombre de professeurs de lycée ou autres accompagnateurs n'étaient d'ailleurs pas conscients du problème et des ennuis potentiels auxquels ils s'exposaient sans le savoir. Heureusement la question ne se pose plus aujourd'hui, car, même si cela à l'air quelque peu paradoxal à première vue, le souci de sûreté qui pousse les Etats Schengen à introduire un contrôle plus draconien des étrangers sur les frontières extérieures, a considérablement facilité le déplacement des citoyens non-communautaires séjournant en Europe.

En fait, la politique commune des visas cherche en première ligne à combattre plus efficacement l'immigration illégale. N'oublions pas: parmi les individus circulant librement au sein de l'aire Schengen, il n'y a pas que des étudiants parti-

³ A l'instar des pratiques en usage chez l'administration américaine de l'*Immigration*, la vérification s'effectue à base d'un jeu de questions/réponses.

cipant à des échanges, des touristes ou des hommes d'affaires ...; il y a aussi des demandeurs d'asile. Sous ce rapport, Schengen touche à un sujet d'actualité délicat. D'un côté, il s'agit d'empêcher un afflux sauvage et massif de réfugiés; d'un autre côté, l'esprit humanitaire commande de traiter ces gens souvent malheureux avec la dignité requise. Bref, il faut empêcher deux phénomènes. D'abord celui des «*réfugiés sur orbite*», c'est-à-dire que les Etats signataires de la convention puissent se retrancher derrière toutes sortes de prétextes pour se déclarer systématiquement incompetents. En esquivant de la sorte le devoir de s'occuper des personnes en quête d'une nouvelle patrie, ils priveraient *de facto* le demandeur d'asile du droit à une procédure correcte dans un délai raisonnable. Ensuite, il faut aussi éviter qu'un réfugié n'abuse de la libre circulation pour déposer simultanément une requête dans plusieurs pays, ou, s'il est refusé dans un pays, qu'il n'essaye de recommencer l'instruction de son dossier dans un Etat voisin et ainsi de suite. La grande idée novatrice de Schengen est donc d'instaurer la responsabilité d'un Etat membre précis, sélectionné en fonction d'une série de critères plus ou moins rigoureux: l'Etat en charge est par exemple celui par lequel le demandeur d'asile est entré sur le territoire commun, ou l'Etat dans lequel sont déjà installés des membres de la famille du réfugié. Cette mesure a comme corollaire que le verdict prononcé à l'issue de la procédure d'admission dans un Etat membre engage tous les autres: si la demande est agréée, elle vaut pour tous les pays Schengen; si par contre elle est rejetée, le requérant n'est plus en droit de courir sa chance auprès des autorités d'un autre pays de la communauté. Sans vouloir entrer dans les détails, relevons simplement pour mémoire que certains aspects matériels et pratiques d'une plus grande harmonisation des procédures d'asile ont dû être abandonnés à l'Union Européenne. Ils font l'objet de la convention de Dublin (15 juin 1990) qui illustre à merveille cette interdépendance et la complémentarité entre l'action constructive des pionniers de Schengen et la tâche de leurs partenaires d'une Europe au grand complet.

Un effort commun dans la lutte contre la criminalité

En vue d'empêcher la libre circulation des personnes et des marchandises d'être un atout à la faveur des criminels, il a bien sûr fallu contrebalancer le «déficit» du contrôle aux points fixes des frontières traditionnelles par une optimisation de la surveillance à l'intérieur de l'espace communautaire. Cette vigilance accrue s'effectue par le biais d'une coopération renforcée entre les polices et les autorités de justice. Leur insertion dans un réseau commun marque un progrès de taille parce que, hormis une harmonisation des règlements dans le cadre des poursuites judiciaires, on a réussi, pour la première fois, de jeter les fondements d'une collaboration plus étroite dans la lutte préventive contre la criminalité. Au moyen d'une assistance intensifiée, d'un échange permanent d'informations accessibles

à tous, de procédures d'extradition et d'une entraide judiciaire plus généreuses, facilitées par-dessus le marché grâce à une simplification des voies administratives,⁴ les anciennes formes d'appui mutuel parfois un peu lourdes ont été adaptées aux besoins du monde moderne. Elles permettent aujourd'hui une intervention plus rapide et plus efficace, à la fois, des forces de l'ordre et de la justice.

Il serait vain de vouloir aborder la multitude des innovations accouchées par la convention d'application de Schengen, le grand nombre de leurs répercussions positives,... et les insuffisances qu'il reste à combler. Nous bornerons par conséquent notre exposé à quelques éléments phares témoignant d'une manière particulièrement saisissante du fonctionnement des rouages novateurs et de leurs limites.

L'observation transfrontalière et le droit de poursuite fournissent sans doute un exemple de choix illustrant le nouveau type d'action commune. Dans le cadre d'une instruction judiciaire concernant un fait punissable, la surveillance discrète d'un suspect au-delà du territoire national d'un Etat (en l'occurrence le courrier d'une bande de *dealers*, un «commerçant» entretenant des contacts louches avec les milieux de la criminalité organisée, ou un proxénète impliqué dans la traite internationale des prostituées, etc.), peut s'avérer fort utile pour faire avancer les investigations. Schengen offre cette possibilité. Celle-ci est néanmoins assortie d'une série de conditions et de prescriptions rigoureuses. L'opération est ainsi normalement soumise à une autorisation préalable des autorités de la «*partie contractante requise*» – lisez: du pays signataire de Schengen sur le sol duquel la filature doit se dérouler. Or, même munis d'un permis pour pénétrer chez leurs voisins, les agents de la «*partie requérante*», c'est-à-dire les policiers ou les gendarmes du pays qui a sollicité le droit d'observation en terre étrangère, ne peuvent pas tout se permettre. Il leur est par exemple interdit d'entrer dans les domiciles et lieux privés, de se servir de leurs armes de service (sauf en cas de légitime défense), ou encore de procéder à des interpellations ou arrestations. Ce genre d'activités est strictement réservé aux forces de l'ordre locales qui d'ailleurs, à tout moment, peuvent relayer leurs collègues étrangers. D'une façon ou d'une autre,

⁴ Les dispositions sur le renforcement de la coopération judiciaire sont définies par les articles 48-69 de la Convention d'application de Schengen. Elles se réfèrent notamment à une optimisation de l'assistance mutuelle sur le plan pénal, des extraditions et de la transmission des pièces permettant l'exécution des jugements répressifs. Pour chacun des trois domaines cités, l'accord table sur une série de conventions internationales déjà existantes (Convention européenne d'extradition du 13 septembre 1957; Convention européenne d'entraide judiciaire en matière pénale du 20 avril 1959; Convention du Conseil de l'Europe sur le transfert des personnes condamnées du 21 mars 1983) qui sont complétées et peaufinées dans l'intention de faciliter les communications entre autorités compétentes, respectivement d'étendre leur champ d'application.

la mission une fois terminée, les observateurs de la partie requérante sont obligés de rédiger un rapport adressé à l'administration compétente de l'Etat requis qui, s'il en éprouve le besoin, peut même exiger la comparution personnelle des agents appelés à concourir aux éventuelles enquêtes consécutives à leur action.

Quant à la poursuite dans le cadre d'un flagrant délit, la convention d'application de Schengen se contente d'édicter une série de règles générales. Elles déterminent les infractions d'ordinaire susceptibles de donner droit à une traversée de la frontière (assassinat, meurtre, viol, incendie volontaire, fausse monnaie, vol et recel aggravés, extorsion, enlèvement et prise d'otage, trafic d'êtres humains, destruction par explosifs, trafic illicite de stupéfiants et substances psychotropes, infraction aux dispositions légales en matière d'armes, transport illicite de déchets toxiques et nuisibles, délit de fuite à la suite d'un accident de la route ayant entraîné la mort ou des blessures graves). Elles fixent également une espèce de «code de bonne conduite» pour les agents poursuivants. Ces derniers sont obligés de prévenir les autorités du pays voisin qu'ils ont l'intention de pénétrer, au plus tard, au moment du franchissement des limites entre Etats. Dès lors, trois cas de figure peuvent se présenter: soit les services compétents de la partie requise ordonnent l'interruption immédiate de l'action, soit elles se chargent elles-mêmes d'intervenir dans les plus brefs délais possibles, soit elles donnent leur aval aux forces de l'ordre étrangères de continuer la course poursuite. Les poursuivants doivent alors être aisément identifiables par le port d'un uniforme, d'un brassard ou des «*dispositifs accessoires placés sur le véhicule*» (gyrophare, signal sonore).

D'autres modalités pratiques, notamment les compétences des policiers intervenant sur le territoire d'un Etat voisin et la profondeur de la zone frontalière au dedans de laquelle ils sont admis d'opérer, ne font pas l'objet d'une définition uniforme. D'où la très grande variété des règlements en vigueur. La République Fédérale d'Allemagne par exemple confère au droit de poursuite une interprétation très large. Elle reconnaît à tous les pays Schengen qui entretiennent une frontière commune avec elle un droit illimité, à la fois dans le temps et dans l'espace. En sus, elle accorde aux agents étrangers la faculté de procéder à une interpellation⁵ et à une première fouille de sécurité du suspect afin de vérifier s'il ne porte point d'armes dangereuses. L'arrestation proprement dite est par contre l'affaire exclusive des forces de l'ordre allemandes. Celles-ci ne bénéficient en revanche que de compétences restreintes si elles pénètrent le territoire de leurs voisins: la Belgique par exemple leur accorde le droit d'interpellation seulement pendant les trente premières minutes après le franchissement de la frontière. La France est plus ré-

⁵ L'interpellation est le fait d'aborder une personne suspecte et de la retenir sur place. Elle n'est pas à confondre avec l'arrestation.

ticente encore. La retenue d'un malfaiteur y est strictement réservée à des agents nationaux, tandis que les Luxembourgeois et les Hollandais admettent, sous certaines réserves, une interpellation du délinquant en fuite, mais refusent à l'opposé à leurs collègues allemands un droit de poursuite au-delà d'un périmètre qui dépasse une aire géographique de dix kilomètres à partir du tracé des frontières.

On l'aura remarqué: depuis longtemps, les limites entre nations ne forment plus un obstacle infranchissable pour les criminels; elles représentent néanmoins toujours des barrières paralysant ou retardant l'action policière et judiciaire. Certes, Schengen fraye la voie à suivre, mais dans une matière aussi sensible, touchant de près à l'exercice du pouvoir souverain des nations et à leurs intérêts particuliers bien compris, il s'avère illusoire de vouloir brusquer les choses. Dompter les éternelles jalousies et rivalités, vaincre les classiques raisonnements en termes de «chasses gardées» ou triompher de la méfiance demeurée vivace à l'égard des systèmes juridictionnels en usage chez les voisins partenaires est un exercice de mentalités conditionnées par une tradition judiciaire et un sens de la justice souvent différents d'un pays à l'autre. Les approches largement divergentes à propos de la lutte anti-drogues en sont une excellente démonstration. La relative permissivité pratiquée en la matière par les Hollandais n'est pas partagée de la plupart de leurs voisins. La France notamment s'est montrée très inquiète. Quoi qu'elle n'entretienne aucune frontière commune directe avec les Pays-Bas, elle a pu invoquer les conséquences dommageables de la politique menée par La Haye pour maintenir certains contrôles sur les axes de passage terrestres belges et luxembourgeois à l'entrée de l'Hexagone.

Les modalités du droit de poursuite de la police grand-ducale:

- en Allemagne: poursuite illimitée dans le temps et dans l'espace; droit d'interpellation;
- en Belgique: poursuite illimitée dans l'espace; droit d'interpellation limité à une aire de 10 km à partir du tracé de la frontière;
- en France: poursuite limitée à 10 km; liste réduite des motifs donnant droit à une poursuite au-delà des frontières; pas de droit d'interpellation.

Les droits des forces de l'ordre étrangères au Grand-Duché:

- agents allemands: droit de poursuite limité à 10 km; droit d'interpellation limité à 10 km;
- agents belges: droit de poursuite illimité dans l'espace; droit d'interpellation limité à 10 km;
- agents français: droit de poursuite limité à 10 km; pas de droit d'interpellation.

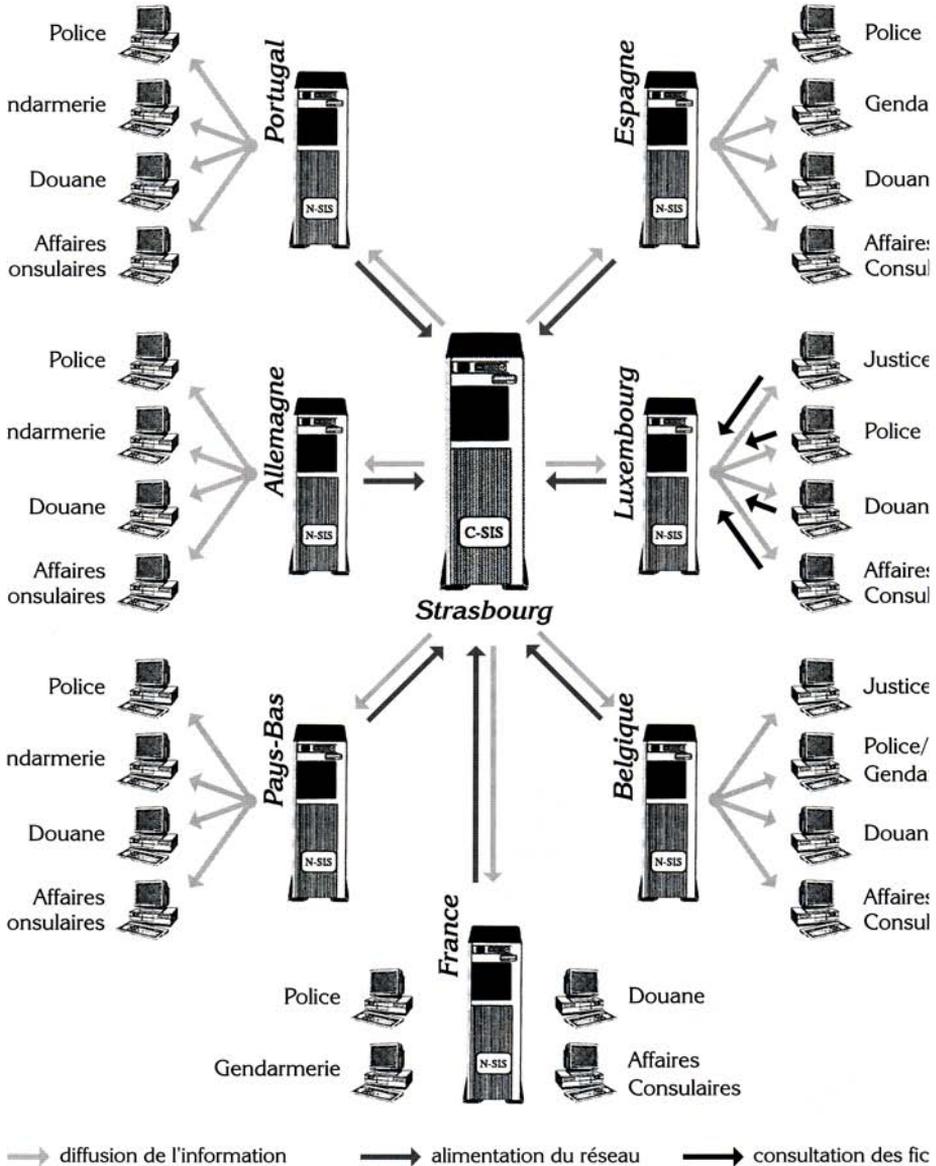
Une pierre angulaire du système Schengen: le SIS

Tandis que la coopération sur le terrain entre agents de police et gendarmes dans les zones frontalières laisse toujours à désirer, l'échange de renseignements est à l'opposé en passe de franchir un cap décisif avec l'inauguration du Système d'Information Schengen, appelé communément le SIS. L'idée originale de créer des fichiers internationaux de recherche remonte à novembre 1985, soit au lendemain de la signature des accords du 14 juin. C'est alors, dans le contexte des groupes de travail chargés d'élaborer les modalités d'exécution pratique du traité, que les délégués allemands suggérèrent l'édification d'une base commune de données informatisées permettant un repérage aisé de personnes, de véhicules ou d'autres objets recherchés. Une étude préliminaire ayant révélé l'utilité et la faisabilité matérielle du projet, les ministres des pays Schengen donnèrent deux ans plus tard leur aval à la mise au point d'un instrument de travail qui, de nos jours, forme assurément la clé de voûte des mécanismes compensatoires destinés à pallier les risques de la libre circulation.

Devenu opérationnel au moment de l'exécution effective des dispositions Schengen en 1995, le SIS renferme entre-temps quelque dix millions de fichiers répartis entre six types distincts. La catégorie des «*objets recherchés aux fins de saisie ou de preuves*» est, et de loin, la plus importante avec ses 9,2 millions d'items. Elle renferme notamment les plaques d'immatriculation de voitures portées disparues, les numéros des billets de banque enregistrés et se trouvant actuellement entre les mains de braqueurs ou de kidnappeurs, des pièces d'identité égarées, la description d'armes à feu ayant servi à un crime, etc. Les cinq catégories restantes ont trait à des individus. La panoplie s'étend des personnes dont on veut simplement connaître l'adresse actuelle jusqu'aux brigands à arrêter en vue d'une extradition en passant par les étrangers interdits d'accès au territoire communautaire, des malades mentaux évadés d'un hôpital psychiatrique ou des adolescents en train de faire une fugue. Aussi les signalements admis dans la base de données ne concernent-ils que des gens recherchés pour une sélection de motifs soigneusement énumérés par la convention d'application. Il s'ensuit que les infractions relevant des domaines social, politique, militaire, fiscal ou des ordinaires transgressions du Code de la route sont exclues. Tous les automobilistes qui, lors de leur dernier passage à Trèves ou à Metz, ont attrapé une contravention parce qu'ils ont mal garé leur véhicule peuvent donc se rassurer sur le champ: même s'ils ont «oublié» de régler leur amende, ils ne sont pas «fichés» dans le SIS!⁶

⁶ Attention toutefois: quoique les contrevenants au Code de la route ne soient pas répertoriés dans le SIS, d'autres mesures internationales d'entraide peuvent réserver aux automobilistes fautifs une surprise bien désagréable, ... et onéreuse!

schéma SIS



La limitation des indications personnelles autorisées à l'encodage,⁷ les restrictions d'accès aux renseignements stockés et la structure même du système d'échange sont autant d'assurances supplémentaires qui prémunissent les citoyens contre un Etat *big brother*. L'armature étoilée du SIS est en effet agencée de manière à circonscrire au mieux les excès par le biais d'une nette différenciation entre fournisseurs, distributeurs et utilisateurs de l'information.

Le noyau de la structure se compose du C-SIS central établi à Strasbourg. Il représente avec ses puissants ordinateurs le support technique collectant la multitude des informations standardisées avant de les répandre *on-line*, 24 heures sur 24, aux N-SIS nationaux entretenus dans chacun des Etats membres de la communauté Schengen. Les différents N-SIS sont seuls habilités à créer et à transmettre au C-SIS les signalements alimentant le réseau international. Le *commissario* de Venise ou le *Kriminalhauptkommissar* de Tölz en Bavière peuvent certes consulter les fichiers; à l'opposé, ils sont dans l'impossibilité de lancer des avis de recherche de leur propre initiative. Pour ce genre d'opération, ils doivent impérativement passer par les centres nationaux italien, respectivement allemand. Ceux-ci sont du reste responsables du bon fonctionnement des transmissions internes: ils garantissent que les fiches enregistrées par le C-SIS de Strasbourg sont effectivement propagées dans les différents pays, en moins de cinq minutes au maximum, de façon à permettre aux utilisateurs nationaux d'obtenir une réponse rapide à leurs interrogations; ils veillent en outre à ce que l'accès à la base de données informatiques demeure strictement réservée à qui de droit, car la permission de consulter le registre est loin d'être reconnue à toutes les administrations. Sont admis les agents préposés aux contrôles des frontières, les instances compétentes pour les «*autres vérifications de police et de douane exercées à l'intérieur*» des pays, les parquets et autorités judiciaires et, *last but not least*, les services diplomatiques ou consulaires délivrant des visas ainsi que les bureaux des étrangers gérant les titres de séjour. Ces derniers ne bénéficient toutefois que d'une «*entrée réduite*» aux uniques fichiers relatifs aux personnes non-admissibles dans l'aire Schengen.

Ceci dit, comment le SIS fonctionne-t-il au jour le jour? Le principe de départ est du genre *hit/no-hit*: un utilisateur quelconque dans un des Etats membres connectés «interroge» son terminal sur une personne ou un objet. Ou bien il n'y a pas d'inscription et la réponse de l'ordinateur sera par la force des choses négative (*no hit*); ou bien l'enquêteur réussit un «coup» positif parce que le système

⁷ Nom et prénom, alias, signes physiques particuliers objectifs et inaltérables, date et lieu de naissance, sexe, nationalité, mention que les individus recherchés sont armés ou violents, motif du signalement. Les fichiers fournissent finalement aux agents des consignes sur la conduite à respecter en cas de découverte de la personne ou de l'objet recherché (exemples: personne à arrêter; voiture à surveiller discrètement; arme d'un crime à saisir à des fins de preuves).

renferme bel et bien un signalement qui correspond à la recherche lancée. L'agent dispose dès lors d'une première série d'indications utiles, y compris des consignes sur le comportement à adopter: refuser à la personne en question le visa sollicité, procéder à une arrestation, saisir l'objet suspect, Les informations ainsi obtenues sont cependant assez rudimentaires. Souvent elles ne suffisent pas à l'agent qui doit en savoir plus pour guider ses démarches ultérieures. Voilà pourquoi la convention d'application de Schengen a sorti des fonts baptismaux les SIRENE (*Supplementary Information Request at the National Entry*). Il s'agit de bureaux nationaux occupés en permanence et possédant une documentation spécialisée pour fournir à des collègues étrangers les suppléments d'information requis (images, paroles, textes de droit pénal, etc.). Autrement exprimé, alors que le C-SIS et les N-SIS constituent l'ossature technique du système Schengen, les SIRENE correspondent à l'«âme» qui lui est insufflée par les policiers, douaniers et magistrats animés par un même esprit d'entraide et de coopération. Leur travail quotidien apporte finalement au processus d'intégration cette contribution précieuse sans laquelle le 3^e pilier de l'Europe unie reposerait sur des pieds d'argile.⁸

Epilogue

Une stratégie des petits pas toujours efficace ...

Depuis qu'un protocole annexé au Traité d'Amsterdam (1997) a arrêté la décision de *communautariser* les acquis de Schengen, l'*espace de liberté, de sécurité et de justice* a enfin trouvé sa place dans le cadre institutionnel de la grande maison européenne. Certes, une clause spéciale d'*opting out* a dû être reconvenue à la Grande-Bretagne et à l'Irlande restées en marge du projet d'abolition totale des frontières intérieures (les deux pays ont néanmoins la faculté d'adhérer à tout moment à la totalité ou à une partie des mesures décrétées par leurs partenaires), mais le but essentiel a été atteint: le rêve généreux de la libre circulation des individus est aujourd'hui non seulement une réalité pour deux cents millions de citoyens européens, il repose encore désormais sur une solide base juridique dans les traités de l'Union.

Une bonne douzaine d'années après le coup d'envoi donné par le groupuscule des cinq pays qui jadis déjà, au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, avaient formé le noyau dur des initiateurs de la CECA, l'Europe des peuples appelée à parfaire une Europe trop longtemps focalisée sur l'intégration économique commence donc à adopter des contours précis. Qu'il ait fallu poursuivre la piste dé-

⁸ Le traité de Maastricht sur l'Union Européenne distingue trois piliers qui désormais soutiennent l'édifice communautaire: le premier relève des traités antérieurs, notamment du traité de Rome de 1957, et intéresse les affaires économiques ainsi que l'union monétaire; le deuxième fonde la PESC, la politique extérieure et de sécurité commune (relations internationales); le troisième s'occupe de la police et de la justice.

Identification		Pays	Gestion
N° Schengen	L 0000000017544 0000		
Nom	MUSTERMANN		
Prénom	MARC	Sexe	M
Date de naissance	1999-09-09	Lieu de naissance	DOHEEM
Nationalité	LUXEMBOURG		
Remarque	VIOLENT ET ARME	Catégorie	IDENTITES ETABLIES
Signes particuliers	1 BOITEUX		
	2 CICATRICE(S) SUR UN(LES) BRAS		
Motif de recherche	ARRESTATION / EXTRADITION	Supprimé pour	
Conduite à tenir	ARRETER+FAIRE COMPARAITRE	Date d'expiration	2005-02-04
		Nombre d'alias	1

Ed. Ecran Ed. Table Aide Fermer

Sur les quelque dix millions de signalements gérés par le C-SIS de Strasbourg, environ 800.000 items concernent des personnes, dont plus ou moins 12.000 criminels recherchés pour être arrêtés en vue d'une extradition.⁹

ournée – pour ne pas dire: anachronique – d'une coopération intergouvernementale au lieu d'une politique commune émanant de la Commission bruxelloise est symptomatique. En touchant de près à des aspects extrêmement sensibles comme la police, la justice, la sûreté intérieure, le droit d'asile, la réglementation de l'immigration, etc., les objectifs visés mettent en jeu des intérêts majeurs par trop importants pour qu'on ait pu recourir à la méthode d'un abandon de souveraineté au profit de la supranationalité. L'attachement des Etats à certaines de leurs prérogatives élémentaires ainsi que la résistance opiniâtre des barrières mentales, toujours présentes dans la tête des hommes, ne toléraient pas la suppression, du jour au lendemain, des obstacles physiques matérialisant par excellence l'autonomie séculaire des nations. Partant, le pragmatisme privilégiant le passage par une étape intermédiaire s'est une fois de plus révélé être la voie royale du succès: les «tests» réalisés au «laboratoire Schengen» ont généré une dynamique propre à vaincre les résistances et à mettre en marche un mouvement ambitieux qu'il sera difficile d'arrêter. Il est vrai, de nombreux points faibles subsistent au tableau. Mais justement, Robert Schuman, Jean Monnet et les autres pères fondateurs de la Communauté ne nous avaient-ils pas prévenus? L'Europe ne se décrète pas; elle se construit à petits pas par des réalisations concrètes qui rapprochent les hommes.

⁹ Nous tenons à remercier particulièrement Monsieur René Lindenlaub de la police grand-ducale et Monsieur Jeannot Nies de la magistrature pour leur aide précieuse.

s o m m a i r e

AVANT-PROPOS

Joseph GROBEN: Hof Remich und Kanton Remich

I. AUS ALEN ZÄITEN

Le canton de Remich et ses dix communes – Kleine Chronologie des Kantons Remich – Charles-Marie TERNES: Betrachtungen betreffend den Raum Remich in siedlungsgeschichtlich-römerzeitlicher Sicht – Isabelle YEGLES-BECKER: La ville de Remich et ses environs au Moyen Âge – Waldemar BACH: Gobilo von Remich erbaute Schloss Bübingen – Paul MARGUE: Die Herren Meyer von Remich (1650-1760) – Roger MULLER: Les débuts du thermalisme à Mondorf

II. 20. JOERHONNERT

Nikolaus HEIN: Septembermarkt in Remich um 1900 – John DOLIBOIS: Class of 1945 – Charles BARTHEL: Les accords de Schengen, un laboratoire de la citoyenneté européenne – Ger MAAS: Wintrange, Sierck, Ahn – Lucien GRETSCH: Weinbau im Kanton Remich

III. MOLER A BILLER

Alex LANGINI: Les peintures murales des églises de Mondorf et de Dalheim – Michel SCHMITT: Die Glasmalereiwerkstatt Pierre Linster in Mondorf – Gérard THILL: Der Hof Remich in der Malerei: ein nostalgischer Rückblick – Jean Luc KOLTZ: Les peintres mosellans Jean-Pierre Beckius et Nico Klopp

IV. DICHTER A MUSIKER

Frank WILHELM: Le canton de Remich vu par des écrivains francophones – Joseph GROBEN: Die Mosel in Dichtung und Musik – Alain WEINS: Dichtertage in Mondorf – Cornél MEDER: Batty Weber und die Mosel – Gast MANNES: Martin Gerges (1919-2000) und die „Publications mosellanes“