



« SuMo-Rhine – Promotion de la mobilité durable dans la région du Rhin supérieur »

Rapport sur les résultats du dossier de travail 2.7 Étude de cas sur la commune de Lörrach

Kofinanzierende Partner / Partenaires cofinanceurs / Co-funding partners



Gefördert durch / Financé par / Funded by



Netzwerke / Réseaux / Networks



Rapport d'étude de cas sur le dossier de travail 2.7 : commune de Lörrach

Une contribution dans le cadre du projet de recherche : SuMo-Rhine

Auteurs : Nicole Dahms (ville de Lörrach) et Dr Markus Hofmann (FeLis, Université de Fribourg)



Description de la commune¹

Lörrach est un chef-lieu de district et, avec ses 49 317 habitants.es (en juin 2021), la plus grande ville du district. Cette ville moyenne est directement limitrophe de la commune suisse de Riehen et fait partie de l'agglomération de Bâle ainsi que de l'Eurodistrict Trinational de Bâle.² De par sa situation géographique, elle est confrontée à des défis particuliers : comme le niveau des salaires en Suisse est nettement plus élevé qu'en Allemagne, les emplois en Suisse sont très attractifs pour les travailleurs allemands qui bénéficient d'un coût de la vie relativement modéré en Allemagne. C'est pourquoi la situation frontalière de Lörrach favorise l'arrivée de travailleurs qualifiés et d'un nombre considérable de frontaliers et frontaliers (5 377 en 2020 pour un total de 21 281 salariés assujettis à la sécurité sociale). La demande croissante en logements a entraîné une hausse des prix de l'immobilier et des loyers au cours des dernières années. Le niveau des prix dans le commerce de détail, mais aussi dans le secteur des services comme la restauration, est moins élevé en Allemagne qu'en Suisse. C'est pourquoi Lörrach dispose d'une densité commerciale supérieure à la moyenne, en raison de sa situation de commune frontalière. De plus, la clientèle suisse peut récupérer la T.V.A. allemande sur les achats d'une valeur totale supérieure à 50 euros. C'est pourquoi les Suisses font la navette de l'autre côté de la frontière pour bénéficier des services et faire des achats à Lörrach. L'afflux de pouvoir d'achat en provenance de Suisse ainsi que l'augmentation du nombre de frontaliers et frontaliers ont donc un impact sur la demande de surfaces dans la ville de Lörrach. Cela concerne d'une part le commerce de détail et d'autre part le secteur de l'habitat, qui exerce une concurrence supplémentaire sur l'utilisation commerciale des surfaces. La hausse des prix de l'immobilier reflète la concurrence qui s'exerce autour des terrains disponibles. La présence d'un environnement aux taux d'intérêt négatifs crée une incitation supplémentaire à investir dans l'immobilier, y compris pour les Suisses.

Description du concept, des données et des mesures actuelles en matière de mobilité

En ce qui concerne la répartition modale, c'est-à-dire la répartition du volume du trafic entre les différents modes de transport, le transport individuel motorisé domine (avec 48 %, comme conducteur ou passager). Les piétons représentent 28 %, le vélo 17 % et les transports en commun seulement 7 % de la répartition modale.

La ville de Lörrach a pour objectif de développer une mobilité respectueuse des enjeux climatiques. En 2020 / 2021, elle a fait élaborer un concept d'électromobilité avec pour objectif d'installer des infrastructures de recharge publiques supplémentaires pour les véhicules électriques et de transformer son parc automobile. En 2022, elle prévoit de commander l'élaboration d'un concept de transport et de mobilité pour l'ensemble de la ville. Un concept de développement urbain intégré (ISEK) est actuellement en cours d'élaboration. L'objectif est d'examiner de manière globale et approfondie les questions de planification de la ville et des transports.

Depuis 2006, la ville de Lörrach est reliée par la ligne 6 au réseau RER trinational de la Suisse. Depuis la gare centrale de Lörrach, il est possible de rejoindre la gare de Bâle CFF en 20 minutes environ, sans changements. Le RER 5 relie Lörrach à Weil am Rhein ou à Steinen (dans le Wiesental). En outre, la ville de Lörrach fait actuellement examiner dans le cadre d'une étude sur le tramway si la ligne de

¹ Les sources sur lesquelles est basée la rédaction de ce rapport sont l'agence de développement économique de Lörrach, l'office statistique du Land de Bade-Wurtemberg, la ville de Lörrach, Trireno.

² <https://www.eurodistrictbasel.eu/de/home.html>

tram 6 en provenance de Riehen (en option la ligne 5 en provenance de Weil am Rhein) peut être prolongée jusqu'à Lörrach et si cela est judicieux du point de vue économique et de la circulation. De plus, la ville de Lörrach est membre du groupe de travail des communes du Bade-Wurtemberg favorables à la circulation en vélo. En outre, le conseil municipal de la ville de Lörrach a décidé en 2019 de doubler le trafic cycliste de 17 % actuellement à 34 % d'ici 2030 (stratégie vélo 2025+).

La mise en place d'une piste cyclable de 1,2 kilomètre dans le centre-ville, le long de la zone piétonne, est l'une des mesures visant à permettre aux cyclistes de se déplacer en toute sécurité.

Pour encourager l'utilisation des transports publics, la ville a comblé une lacune dans l'offre en introduisant il y a deux ans un ticket combiné au prix de 4 euros. Celui-ci s'appelle Ticket4Lö et permet d'effectuer quatre trajets en bus et en train dans la zone urbaine de Lörrach, y compris dans tous les quartiers. Le Ticket4Lö a d'abord été introduit à titre d'essai. Avec plus de 100 000 billets vendus, il a été très bien accueilli. C'est pourquoi la ville a décidé de poursuivre cette offre. Les coûts s'élèvent à environ 380 000 euros par an. À partir du 1^{er} janvier 2022, le Ticket4Lö sera financé par les Stadtwerke. Le budget de la ville de Lörrach apporte une subvention annuelle de 150 000 euros. La ville de Lörrach a reçu de nouveau en 2021 l'European Energy Award d'or en mettant particulièrement en avant le Ticket4Lö comme contribution au tournant de la mobilité. Depuis 2021, cette carte avantageuse de quatre trajets est également disponible sous forme numérique via l'application.

Le projet « Am Zoll Lörrach / Riehen » (à la douane de Lörrach / Riehen) peut également être cité comme mesure. La Basler Straße, qui mène du centre-ville de Lörrach à la frontière germano-suisse, sert comme route nationale le trafic motorisé. Avec ses vastes surfaces asphaltées, elle n'est pas attrayante pour les piétons et les cyclistes et son bilan est largement négatif du point de vue du climat urbain et de l'écologie. Ces surfaces se réchauffent rapidement et ne permettent guère d'infiltration naturelle d'eau. Il est difficile de traverser la route et le tracé du RER.

Après la transformation de la Basler Straße d'une route nationale rapide en une route de liaison intra-urbaine, l'objectif de la ville de Lörrach est de répartir et de réaménager intelligemment ce vaste et généreux espace routier : aménager une voie réservée au trafic motorisé, deux pistes cyclables disposées de part et d'autre, une voie de circulation piétonne séparée par un ruban végétal et des arbres agrémentée d'espaces de détente. La ville souhaite créer ici pour tous les usagers des espaces de séjour de qualité présentant aussi pour les riverains un potentiel d'identification élevé.

Description des défis transfrontaliers qui se posent lors de la planification

La coopération transfrontalière dans l'agglomération de Bâle est à un stade avancé ; la ville de Lörrach participe à différents comités transfrontaliers, comme par exemple l'Eurodistrict Trinational de Bâle ainsi qu'à des groupes de travail du projet d'agglomération de Bâle³.

L'aménagement transfrontalier d'infrastructures telles que le tramway et le RER révèle toutefois que les objectifs et les besoins diffèrent et qu'ils ne peuvent pas toujours être complètement conciliés. L'aménagement de la double voie sur certains tronçons de la ligne 6 du RER en est un bon exemple. Jusqu'à présent, la majeure partie de la ligne n'a été aménagée qu'en voie unique, et les installations actuelles ne permettent pas d'étendre l'offre. Afin de permettre cependant la circulation tous les 15 minutes du RER entre la gare centrale de Lörrach et la gare badoise de Bâle, ainsi qu'un arrêt

³ <https://www.aggloprogramm.org/de/agglomerationsprogramm.html>

supplémentaire au niveau du nouvel hôpital de Lörrach, il est prévu d'élargir différents tronçons à voie unique et d'aménager une double voie.

Malgré une bonne coopération, les différentes procédures politico-administratives, les différentes compétences et participations (entre les administrations communales, cantonales, municipales et fédérales, regroupements intercommunaux et groupes d'intérêts) en vigueur dans les collectivités territoriales allemandes et suisses compliquent et/ou retardent les processus de décision et la réalisation des projets. Il faut également convaincre et impliquer les acteurs économiques (Deutsche Bahn pour la propriété foncière de la ligne ferroviaire, Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) comme prestataire de services du trafic ferroviaire).

En outre, l'extension de la ligne de RER semble être considérée par la population de la commune suisse de Riehen comme problématique, car les inconvénients (l'impact architectural sur le centre-ville, par ex.) sont perçus comme plus importants que les avantages (cadence de circulation accrue, par ex.). De plus, les particularités de la démocratie directe suisse (votations populaires) peuvent à tout moment stopper les projets prévus.

Collaboration entre la science et la pratique pour le développement d'un système d'indicateurs

Dès le début, les collaborateurs municipaux ont été représentés dans les groupes de travail du projet et ont apporté une perspective communale dans le développement du système d'indicateurs SuMo-Rhine. Dans le cadre d'ateliers, les représentants des différentes communes et des différents services ont eu la possibilité de participer à la sélection des données pertinentes et d'intégrer à la conception de l'interface leur expérience en tant qu'utilisateurs. Le système d'information communal pour une mobilité durable (KiNaMo)⁴ a été développé pour donner aux citoyens et aux spécialistes un aperçu pratique des points forts et des champs d'action de la mobilité régionale.

Évaluation de la ville de Lörrach à l'aide du système d'indicateurs : description des points forts et des points faibles

Comme dans toutes les communes, le système de mobilité de la ville de Lörrach présente des points forts et des faiblesses. KiNaMo permet aux responsables de mettre en évidence les champs d'action qui pourraient rendre la mobilité plus durable en les comparant visuellement avec les autres communes de la région du Rhin supérieur. La visualisation et l'évaluation du concept de mobilité effectuée à l'aide des indicateurs de durabilité servent également au développement et à la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir une mobilité plus durable, en collaboration avec les citoyens, les organes politiques et les institutions locales concernées.

Dans l'évaluation effectuée grâce aux indicateurs, la ville de Lörrach est située dans la moyenne des 36 communes étudiées. Grâce au système de navigation fiable et transparent, la municipalité peut orienter sa politique de mobilité vers l'avenir. Parmi les points forts de la mobilité durable à Lörrach et dans ses environs, on trouve actuellement l'occupation du sol par les transports (9,3 points, 2^e place) et la qualité des transports publics (par ex. la densité des arrêts, 1^{ère} place). De nombreuses mesures restent toutefois nécessaires pour permettre à la ville d'atteindre les objectifs ambitieux qu'elle s'est fixés en matière d'environnement et de mobilité. La sécurité des routes doit être

⁴ <https://kinamo-3ec0e.firebaseioapp.com/home>

augmentée pour les piétons et les cyclistes (accidents piétons 35^e place, cyclistes 29^e place). Ceci permettrait à la desserte en transports en commun, en principe bonne, d'atteindre de nouveaux groupes de clients grâce à des offres adaptées. La topographie de Lörrach, qui est une donnée naturelle, est d'une convivialité limitée pour les cyclistes (34^e place), en particulier dans les quartiers situés en altitude. Aménager des zones de circulation limitée à 30 km/h, adopter des restrictions de circulation à l'encontre des camions ou diversifier les offres de partage de vélos pourraient encore améliorer l'attractivité du vélo dans le centre-ville.

Perspectives d'avenir : utilisation du système d'indicateurs pour évaluer les mesures

Les responsables du service de protection de l'environnement et du climat, de l'urbanisme et du développement ainsi que des routes, de la circulation et de la sécurité urbaine de Lörrach sont convaincus que cette évaluation innovante de la mobilité, basée sur des données comparées au niveau international, favorisera la prise de décisions au sein du conseil municipal.