

**M. JOËL FORTHOFFER, STRASBOURG**

---

### **Mobilité transfrontalière et mutations de la société.**

Géographe de formation et « praticien » des transports, afin d'alimenter les réflexions sur les développements de transports, je souhaite apporter ma contribution au débat sur deux thèmes qui ont peu ou prou été débattus jusqu'ici et caractérisent notre région : la mobilité transfrontalière et les mutations de société.

#### **Mobilité transfrontalière**

La plaine du Rhin Supérieur est le foyer et la plaque tournante des grands flux de transports européens, au croisement des routes allemandes, françaises et suisses. Mais la fonction de plaque tournante avec ses plates formes d'échanges n'est pas en elle même une situation avantageuse. Elle peut même devenir un inconvénient quand la charge, résultant du transit, porte un préjudice déterminant à la possibilité de réaliser ses fonctions sur le plan régional et à l'environnement.

Concernant la mobilité transfrontalière, je souhaite partager quelques observations en référence à mes récents travaux menés sur les transports dans l'espace rhénan, que ce soit sur le déploiement du transport intermodal (colloque de la Société de Géographie) ou sur les villes grands équipements structurants (commission transport des géographes).

Cet espace métropolitain du Rhin Supérieur possède un réseau de transport très dense et complet. Toutes les formes de transports terrestres sont présentes et homogène malgré ses goulets d'étranglements qui persistent. Il possède l'un des réseaux routier le plus dense du monde. Berceau de la révolution des transports, il possède également un réseau ferroviaire le plus dense du monde : 60 km pour 1000 km<sup>2</sup> en moyenne mais avec des contrastes sont plus accusés que pour le réseau autoroutier.

Avec la mise en place en 1975 de la commission intergouvernementale franco-germano-suisse, la coopération transfrontalière dans la région du Rhin Supérieur a pris son essor. Dans le domaine des transports, cette préoccupation a été particulièrement marquée.

La coopération transfrontalière dans ces domaines fait appel à des fonds européens (Interreg) pour mener des études de marché. Mais il faut également prendre en compte les nombreux échanges entre techniciens, politique, chambres consulaires et institutions qui ont été nécessaires pour faire aboutir des projets comme la réactivation de lignes ferroviaires, la construction de ponts ou de passerelles sur le Rhin. Cependant malgré tous ces efforts nous déplorons que certaines réalisations ne présentent pas une continuité transfrontalière...

Dans les années 1990, après la première étape pionnière de partage des connaissances, et la deuxième étape de développement de liaisons transfrontalières, le Rhin supérieur devraient maintenant entamer une nouvelle étape avec la volonté de partager des projets communs d'aménagement d'infrastructures de transports. Le concept moderne de l'aménagement du territoire ne devrait plus se limiter à la question de l'harmonisation des planifications nationales et régionales (SCOT), il devrait se concentrer bien plus sur l'élaboration et la mise en oeuvre d'actions transversales, en réseaux, dépassant les frontières et se donnant pour objectif un pilotage actif du développement d'ensemble de l'espace transfrontalier.

De plus, par son caractère transversal, la politique transfrontalière d'aménagement du territoire, croise en de nombreux points les politiques sectorielles à différentes échelles. Son défi principal lors des prochaines années sera justement de parvenir à faire évoluer l'orientation purement sectorielle de ces politiques, au profit d'une vision plus intégrée et axée autour des forces et faiblesses majeures de l'ensemble de l'espace du Rhin supérieur.

## **Mutations de la société**

Au cours des dernières décennies notre société a connu des évolutions majeures et rapides qui ont considérablement transformé la vie quotidienne des alsaciens. Mais curieusement, concernant la mobilité peu d'études ont été menées pour mesurer ces évolutions dans le temps et leurs conséquences sur le transport public. Ces mutations de sociétés passées et futures se retrouvent sur les territoires (habitants du périurbain, zones commerciales...) mais également dans vie au quotidien (seniors, personnes à mobilité réduite..). Trois mutations significatives des changements qui influent sur les déplacements au quotidien seront présentées ci-après.

Du nord au sud de l'Alsace, les communes du périurbain se sont développées et avec de nouveaux besoins de mobilité. Par exemple les horaires de travail et d'études sont propices à une mobilité diffuse dans la journée. Elle concerne près d'un quart des actifs du périurbain sur au moins 4 jours, entre le lundi et le dimanche et une partie des scolaires et étudiants qui quittent leur établissement avant 15h.

En dehors des déplacements liés au travail et aux études, les principaux lieux fréquentés par ces habitants sont :

- le petit pôle urbain situé à proximité de la commune de résidence qui doit son attraction à la présence d'un établissement scolaire, d'un supermarché, d'un cabinet médical ou de nombreux équipements de loisirs.
- la zone d'activités commerciales souvent implantée sur l'axe d'entrée naturel de a commune.
- le centre-ville de l'agglomération pour s'y rendent plusieurs fois par mois : le samedi en journée, pour des sorties improvisées en fin de journée, et les grandes manifestations (foire, salons, concerts).
- la commune, relais de centralité dispose d'un ensemble significatif de commerces et d'équipements.

En Alsace, depuis quelques années, la grande distribution s'est diversifiée et l'offre commerciale démultipliée. Les zones et centres commerciaux se sont localisés en périphérie. De grandes zones commerciales ont vu le jour regroupant l'hypermarché et sa galerie commerciale mais également des enseignes spécialisées de bricolage,

jardinage, restaurants et multiplexes de cinéma. Ces centres commerciaux sont également d'importants pôles d'emplois.

*« En France : 70% des chiffres d'affaire commerciaux sont réalisés en périphérie des grandes villes, 10% au sein de quartiers résidentiels et 20% dans les centres villes » (La Ville franchisée, David Mangin).*

Une simple observation dans les zones commerciales de Mulhouse et Strasbourg fait apparaître que plus de la moitié des personnes sortent sans caddie du centre commercial, les mains libres. Ainsi, une grande partie de ces personnes peut utiliser facilement les transports publics. Une partie des clients potentiels se rendent dans ces zones commerciales pour un autre motif que des achats. Souvent, les personnes trouvent agréable de venir dans un centre commercial même si elles n'ont rien à acheter. Le samedi, la fréquentation des zones commerciales est supérieure à celle d'un jour de semaine provoquant des ralentissements ou bouchons sur les grands axes ou autoroutes.

En France, depuis 2005, 800 000 personnes atteignent chaque année l'âge de 60 ans (550 000 entre 1980 et 2005). Les enfants du baby-boom arrivent à la retraite : les 60/75 ans étaient 8 millions en 2005, ils seront 11 millions dans 10 ans. La population d'Alsace n'échappe pas à cette tendance.

Deux grands profils de jeunes retraités se dégagent. Si pour une minorité, le passage à la retraite est synonyme de repli sur soi, pour la majorité, la retraite est synonyme de liberté et beaucoup multiplient les activités en dehors de leur domicile. Pour cette deuxième catégorie, le passage à la retraite engendre une demande plus forte de mobilité, la sortie en ville devient plus fréquente. La voiture, reste pour un grand nombre synonyme de liberté et l'offre de transports en commun a encore beaucoup de peine à s'imposer.

La situation est différente avec l'avancement en âge. Pour les plus de 75 ans, dont le nombre de personnes a connu une forte croissance, est à considérer en fonction des capacités physiques et de l'état psychologique de chaque individu. Le transport collectif le dernier moyen d'autonomie. Ces personnes ont besoin d'être rassurées et de pouvoir bénéficier d'une attention face à leurs difficultés physiques.

Pour être constructif, des propositions concrètes pragmatiques et opérationnelles suivent.

Concernant le périurbain, progressivement des dessertes ferroviaires se mettent en place depuis quelques années. Mais les voies ferrées n'irriguent pas tout le territoire. Aussi la mise en place d'offres de transports dédiés qui prennent en compte la desserte des pôles attractifs des agglomérations tels que les zones commerciales doit compléter l'offre des dessertes pendulaires.

La mise en place de navettes ou de transports à la demande, reliant les zones commerciales au centre ville des métropoles, serait dans un premier temps, de nature à désengorger ces zones et les grands axes. A Strasbourg, les navettes mises en place pour relier son magasin de meuble au parking relais du tramway sont un exemple.

Mise en place, dans les agglomérations à l'instar des communes rurales, d'une offre plus proche des habitants avec des prestations de qualité pour favoriser la mobilité des aînés et retarder ainsi le passage à la dépendance.