# A355 et TSPO, quels impacts territoriaux ?

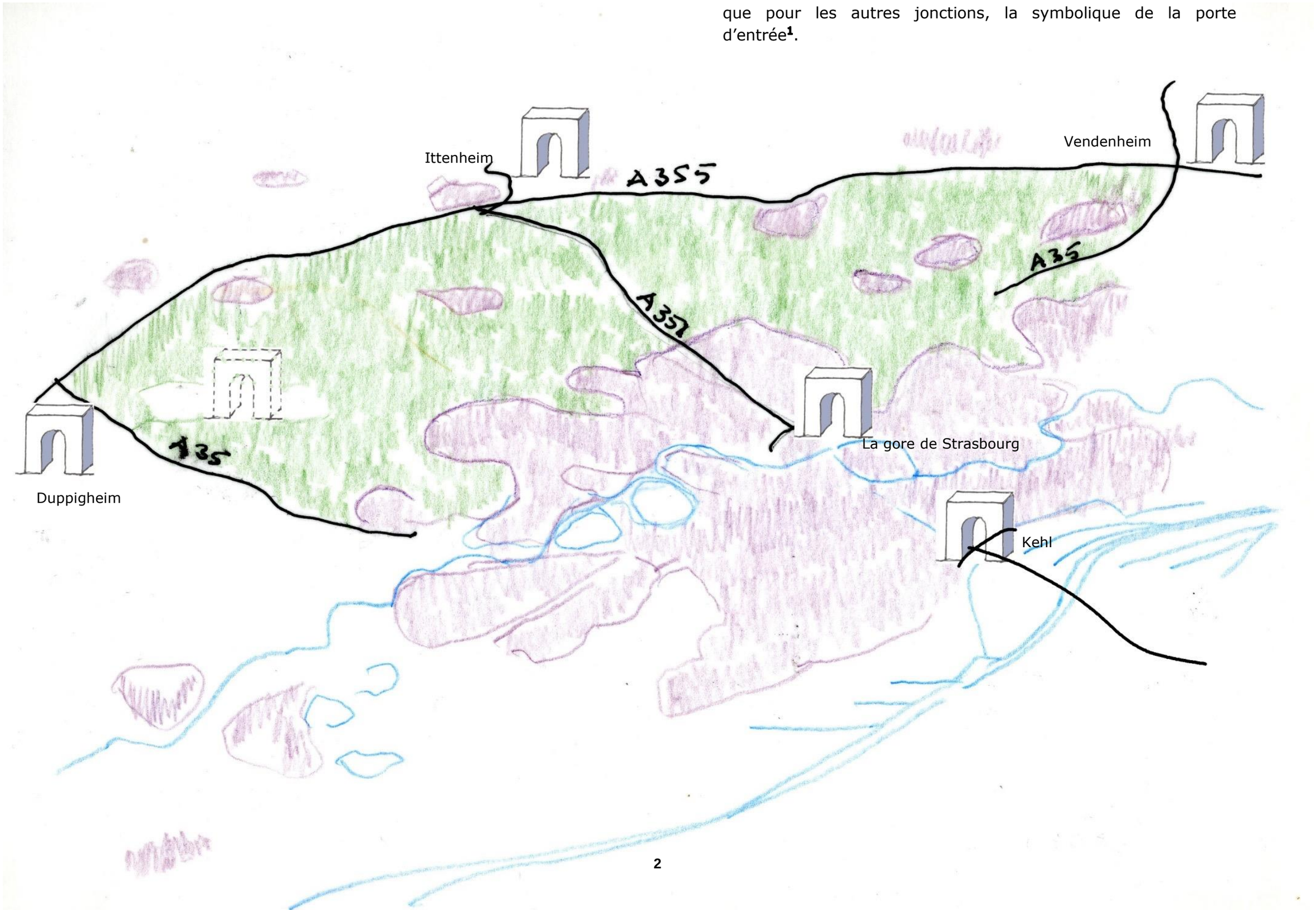
Introduction à une réflexion
sur l’aménagement de l’Ouest strasbourgeois
et sur la transformation de l'A35

Micha Andreieff, Michel Messelis, urbanistes

Novembre 2020

La prochaine mise en service de l'autoroute A355, accompagnée de la rétrocession par l'État à l'Eurométropole de la section urbaine de l'A35 va attribuer aux connexions avec le réseau existant les points d'entrée routiers majeurs dans l'Eurométropole.

L'achèvement prévu pour 2023 du TSPO en reliant même imparfaitement l'échangeur RN4/A355 à la Gare, va doubler l'axe routier de l'A351 et créer ainsi le seul axe de pénétration mixte - transports collectifs et automobile- de l'agglomération. En outre son tracé d'avenue pointant la cathédrale met en exergue ici plus que pour les autres jonctions, la symbolique de la porte d'entrée[1].



L'A355 dessine entre les branches nord et sud de l'A35 un territoire pour l'essentiel dans l'Eurométopole et dont on voit bien qu'il revient à celle-ci de l'organiser.

La simultanéité des mises en service de l'A355 et du TSPO accroîtront l'attractivité du territoire desservi dans une métropole où les opportunités foncières sont faibles et où les demandes en logements[1] et en locaux d'activité sont élevées.

Organiser ce secteur en maîtriser l'évolution et l'intégrer dans le fonctionnement de la métropole ne peut sans doute pas se faire sans:

1. une connexion suffisante au centre. Le TSPO bute sur les ouvrages de l'A35[2], les obstacles des remparts et de la gare basse et renforçant la discontinuité entre faubourgs et communes Ouest et Centre.

*Pour l'A35* ce point devrait faire partie du cahier des charges de la "requalification" de l'A35. Sauvegarder à moyen terme la possibilité d'un prolongement direct du TSPO quand aura été résolue la question de la gare basse.

*Pour les remparts,* la question est qui jugera que ce patrimoine ou supposé tel peut être modifié. Aménager ces remparts est en outre une nécessité une fois réglée la question de la gare basse.

*Pour la gare basse,* qui dès aujourd'hui n'est plus complètement fonctionnelle et le sera moins encore une fois le réseau R.E.R en service, la démarche sera beaucoup plus longue et difficile, et être perçue comme insurmontable pour le seul motif de trouver un accès direct du TSPO à la gare. Mais ouvrir valoriser le patrimoine foncier de gare Basse et ouvrir la Gare à l'ouest peuvent l'atténuer.

2. une proposition d'affectation des sols permettant à la fois de satisfaire partiellement les besoins logement, d'activités, d'équipements et d'espaces verts et de maintenir l'activité agricole. Les valorisations de la gare basse, à prendre comme réserve foncière, et des emprises de l'A35 que dégageront son réaménagement, peuvent être une réponse aux besoins urbains permettant de contrôler plus facilement la pression sur les secteurs agricoles. On pourrait y ajouter les emprises que libérerait la nécessaire restructuration des équipements situés de part et d'autre de l'A351 sur le ban communal de Strasbourg. Il s'agit donc bien d'enjeux d'aménagement à moyen long terme.

*1. la demande pour les seuls logements sociaux est de l'ordre de 24.000.*

*2. remblais et échangeurs, de l'ordre de 450 ha*

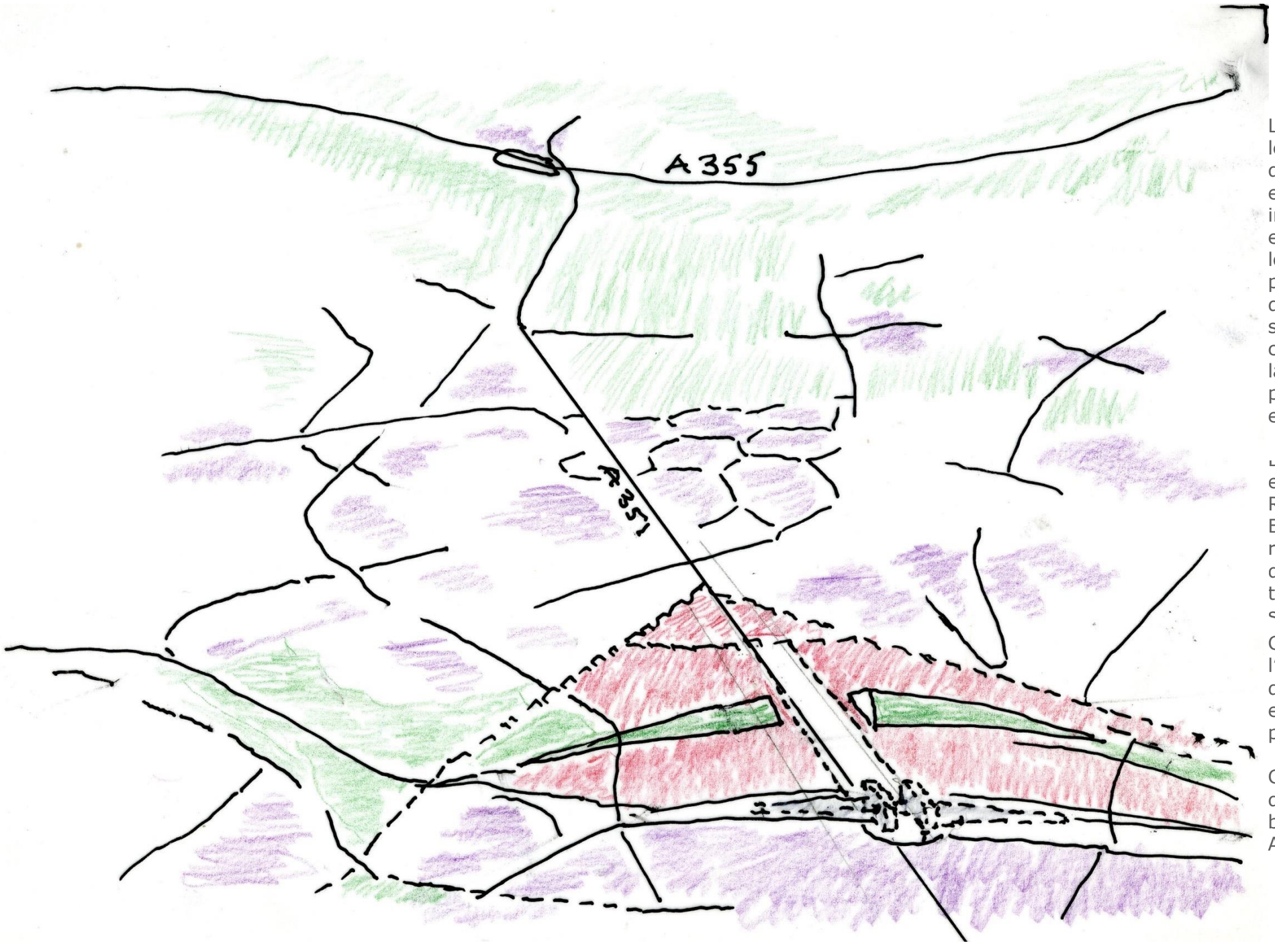
Ces enjeux d'aménagement ont déjà été explorés en 2013 par l'Adeus. Ils l'ont été dans un autre contexte politique. Les orientations sur le développement urbain et la protection de l'environnement ont changé. La question de l'autosuffisance alimentaire a émergé. Cependant ensemble les propositions de l'Adeus et les nouvelles positions ne concernent qu'une partie du territoire desservi par le TSPO, celle qui est incluse dans l'Eurométropole.

Par ailleurs, en 2013 la réalisation du C.O.S. (ex GCO) n'étant pas assurée, le statut de la RN4 et de l'A351 comme porte principale d'entrée de Strasbourg ne pouvait être affirmé. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. L'hypothèse de "l'ouverture sur l'Ouest " de la gare et du quartier central de la ville, dans ces conditions, peut être posée.

Cette nouvelle orientation devrait porter essentiellement sur :

1. La création d'un parking (P+R) à l'échangeur "Porte d'entrée Ittenheim" ouvrant directement sur le TSPO.
2. Le cadencement du TSPO reliant Ittenheim au réseau des transports en commun de la ville.
3. Le déplacement du faisceau de la Gare Basse,
4. L'ouverture de la gare sur l'Ouest,,
5. Une large ouverture dans les Remparts, assurant une continuité physique et bâtie avec les quartiers ouest,
6. La transformation de l'A35 et de ses abords par un aménagement urbain de liaison avec ces mêmes quartiers Ouest, cette transformation pouvant aller jusqu'à proposer une substitution complète.
7. La connexion directe du TSPO au réseau urbain dans le cadre de l'ouverture de la gare sur l'Ouest, et de la transformation de l'A35

*http://www.adeus.org/productions/articulation-urbanisation-tspo-1/files/articulation_urba-tspo-synthese-web.pdf




L'aménagement des Deux Rives sera dans les prochainnes années terminé. La demande actuelle en matière de logements et d'équipements reste pour autant importante: 24,000 en logements sociaux et de l'ordre d'un peu moins de 20,000 de logements privés. La prochaine rétrocession par l'État à la Ville de l'emprise de l'A35, dans son parcours urbain, représente une superficie importante située tout contre le centre-ville. C'est une opportunité offerte à la Ville pour son évolution pour les prochaines décennies, qui mérite d'être examinée.

La transformation de cette autoroute (A35) en voie urbaine, le percement des Remparts, et le déplacement de la Gare Basse seraient les conditions nécessaires au rapprochement du centre ville et de ses quartiers Ouest. Dans ces conditions la transformation de la gare par son ouverture sur l'ouest devient possible.

Cet ensemble de transformations ouvrirait à l'Eurométropole une importante perspective de développement sur sa propre emprise, en éloignant une importante source de pollution.

Cette *hypothèse* d'aménagement est décrite dans notre document: « Un boulevard en substitution de l'autoroute A35 », daté de mai 2018.

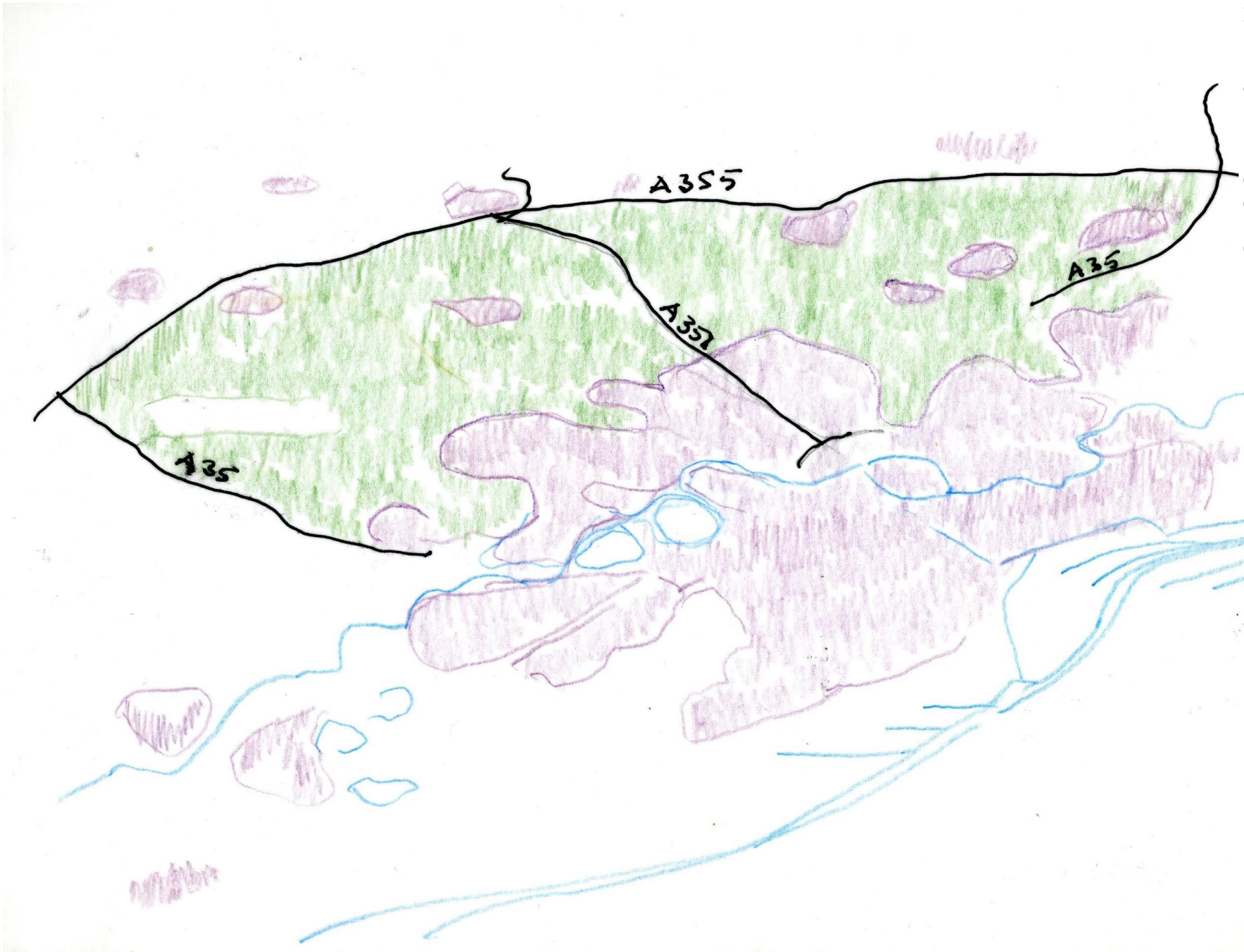
## QUELLES ORIENTATIONS POUR LES TERRES AGRICOLES

Les terres agricoles incluses dans le périmètre dessiné par l'A355 et les limites de l'urbanisation de la métropole (2,000 ha dont 1500 dans l'EMS) vont former une entité particulièrement sensible à urbanisation diffuse, non maîtrisée.

Il ne s'agit pas d'en faire un sanctuaire mais probablement d'envisager une mutation progressive de l'actuelle agriculture intensive consacrée pour l'essentiel au maïs et au blé.

Faut-il tourner cette agriculture vers d'avantage de maraîchage adressée à une consommation locale?

Cette orientation est à explorer.



Recapitulation des actions souhaitables

| | ACTIONS | ECHÉANCE |
|---|---|---|
| 1 | Implantation d'un parking d'échange à l'intersection TSPO - A355 | immédiate |
| 2 | Évaluation des conditions de déplacement de la gare basse | immédiate |
| 3 | Évaluation des conditions d'ouverture de la gare à l'Ouest | selon les résultats de 2 |
| 4 | Évaluation des conditions d'aménagement des remparts | court terme |
| 5 | Recherche d'un état final de l'A35 et estimation des emprises mobilisables | court terme |
| 6 | Élaboration d'esquisses d'aménagement et concertation | immédiate |
| 7 | Élaboration d'un plan directeur d'aménagement | en fonction des résultats de 2,4 et 6 |