Quelques éléments de réflexion sur l'évolution de l'agglomération strasbourgeoise

Les perspectives des déplacements et de l'évolution urbaine de Strasbourg conduisent à s'interroger sur l'avenir des grands réseaux routiers et ferroviaires. Les évolutions engagées ces vingt dernières années, peuvent conduire à des solutions nouvelles qui mériteraient d'être explorées. Rompre avec l'étalement urbain, alors que les terres agricoles du Bas-Rhin perdent chaque année plus de 500 hectares, conduit à s'interroger sur la densité de l'agglomération, de son évolution, et de la place respective des différents modes de déplacement qui l'irriguent.

Aujourd'hui l'agglomération strasbourgeoise est traversée par un flux quotidien de l'ordre de 200.000 véhicules. La ville est morcelée, polluée, soumise à un bruit incessant par une autoroute saturée matin et soir. C'est une véritable plaie dans la ville, les accidents y sont nombreux, mortels parfois. Conçue pour faire gagner du temps, en réalité elle en fait perdre et renchérit le coût des déplacements.

Les statistiques révèlent que 60 % de cette circulation est en fait « intra communautaire », permettant d'aller d'un secteur à l'autre de l'agglomération. Envisager sa réduction est donc un objectif essentiel d'urbanité, de cohésion sociale et de santé publique.



Ainsi pourrait se concrétiser la nécessité de développer des lignes de tramway circulaires permettant de relier entres eux les différents secteurs de l'agglomération, en évitant de passer par son centre, aujourd'hui saturé. Ces nouvelles lignes de tramway offriraient une réelle substitution aux déplacements intracommunautaires en voiture.

Ainsi, se pose la question des conditions de la suppression de cette autoroute ?





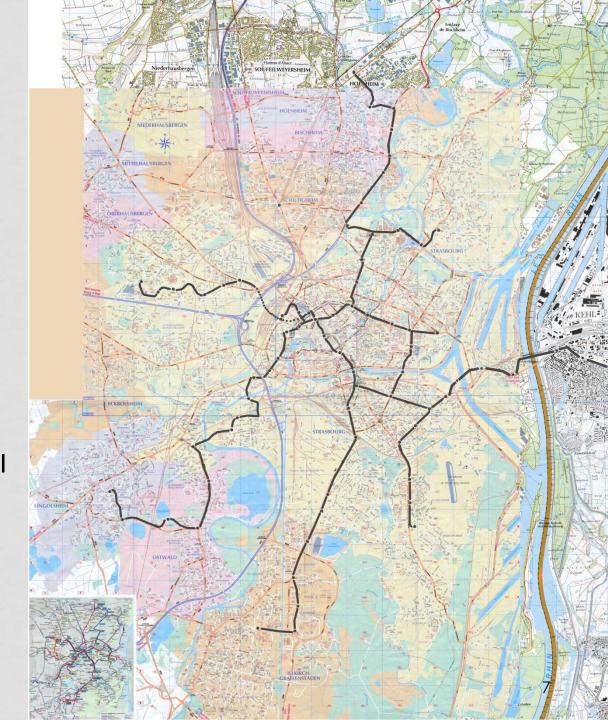
Pour y parvenir:

- renforcer les lignes du tramway par la création de lignes circulaires,
- renforcer les lignes ferrées existantes dans la configuration tram-train,
- compléter le réseau des voies primaires,
- supprimer enfin, l'autoroute qui traverse l'agglomération en créant aux interconnexions des transports en commun une rupture de charge pour réduire la circulation automobile interne à la ville.

Renforcer les lignes du tramway par la création de lignes circulaires,

A l'échelle de la Cus, le trajet en tram (seul service continu et cadencé) de Cronenbourg à Oswald, du Neuhof à Illkirch et de Bischheim à Hautepierre oblige à passer par le centre ville.

L'engorgement qui en résulte limite l'usage du réseau actuel (variabilité des temps de parcours, inconfort dû à une trop forte fréquentation)

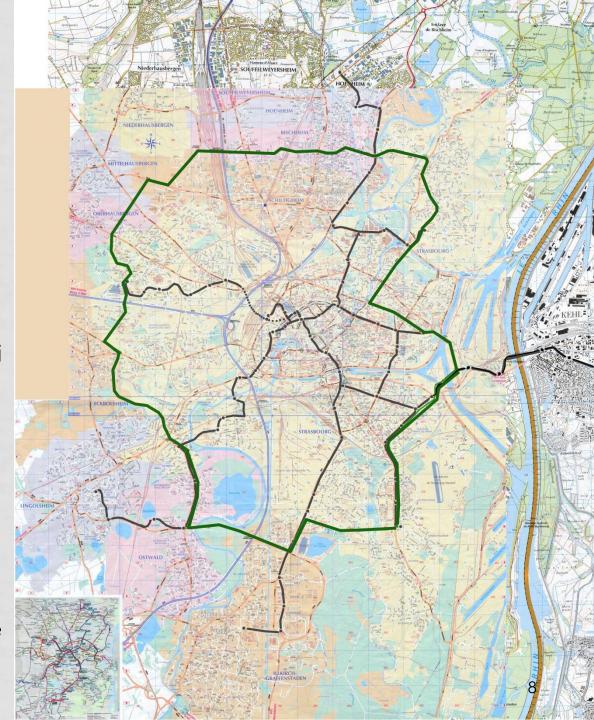


Une ligne de tram circulaire (périphérique) permettrait de:

- I. désengorger le centre ville,
- 2. relier les quartiers et les communes périphériques,
- 3. valoriser les territoires desservis, en dessinant ainsi une nouvelle perspective de leur évolution.

remarques:

- Dans certains secteurs où la voirie est étroite la règle du site propre doit être assouplie,
- Il n'est évidemment pas nécessaire que le tracé – qui n'est qu'un tracé de principe – soit parcouru de bout en bout.



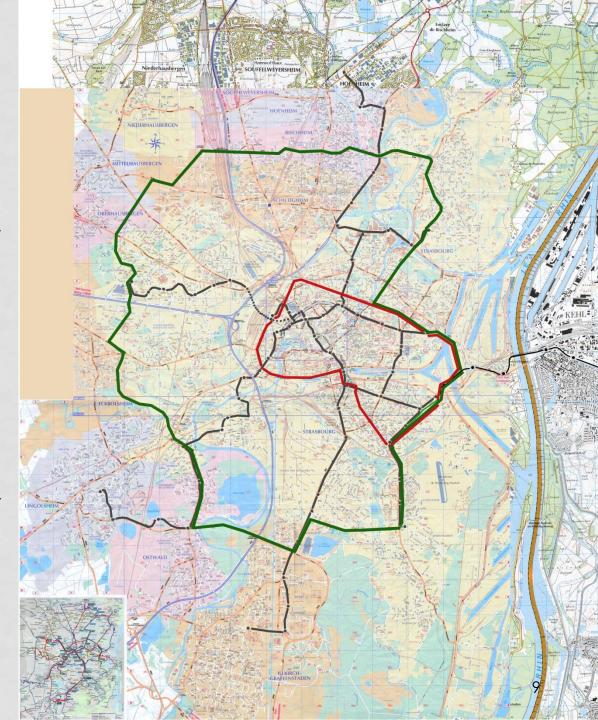
Un ensemble de deux lignes circulaires.

Une seconde ligne circulaire (intérieure) permettrait de relier directement la gare centrale:

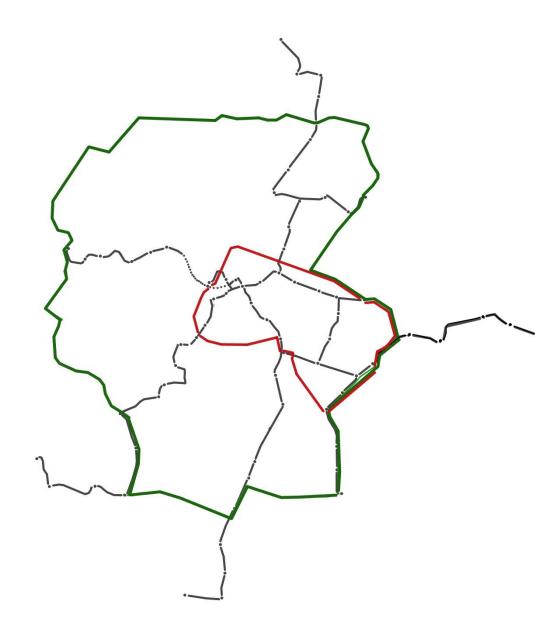
- I. au nouvel hôpital,
- 2. à la place du Marché du Neudorf,
- 3. à Starlette (bassin Vauban)
- 4. aux avenues de la Forêt Noire et des Vosges (l'un des secteurs les plus denses de la ville).

Remarque:

Comme la ligne circulaire précédente), il s'agit ici encore d'un tracé de principe)



Ainsi, ces deux lignes circulaires se superposant au réseau radial actuel formeraient un ensemble cohérent de transports à l'échelle de l'agglomération.



La création de ces nouvelles lignes de tram devrait réduire de manière très significative les déplacements intra-communautaires en voiture.

Avec l'effet du contournement de l'agglomération, il est alors envisageable de remplacer l'autoroute qui traverse la ville par des voies urbaines ordinaires, ce qui porterait un coup radical aux pollutions spatiales, aériennes et sonores.

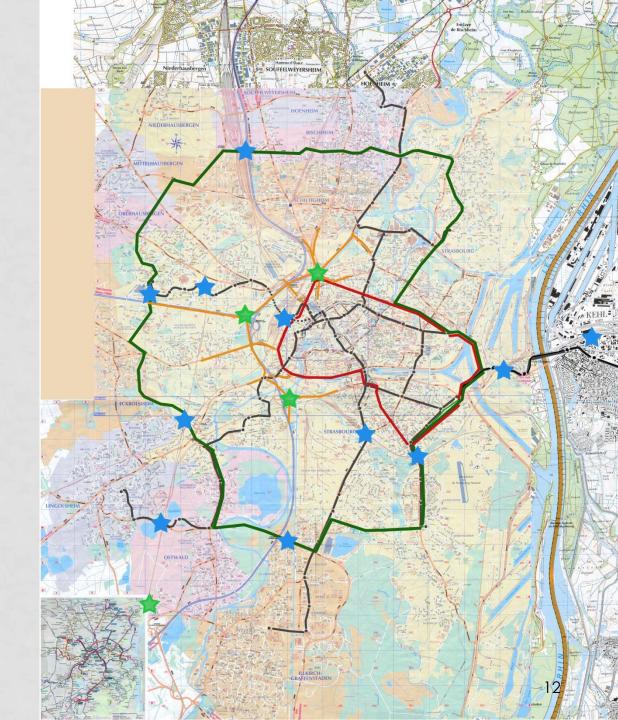
C'est l'agencement conjoint de ces différentes dispositions qu'il conviendrait d'explorer. Leur complémentarité et les dynamiques qu'elles engendreront conduiront à s'extraire de l'ankylose actuelle.

Les terrains dégagés devraient pouvoir accueillir la réalisation de l'ordre de 4.000 à 5.000 logements et équipements, activités et services.

Mais, au-delà de ces aspects techniques ou quantitatifs, c'est une autre ville qui se profile, qui se retrouve dans sa totalité, et non plus seulement en son centre, une urbanité que la présence excessive de l'automobile lui avait enlevée, à la seule réserve près que l'on répartisse aussi l'effort d'aménagement.

11

La suppression de l'autoroute avant la place de Haguenau au Nord, depuis l'échangeur d'Illkirch au Sud, de l'A 351 depuis Hautepierre à l'Est, pourrait ainsi être envisagée. Cette suppression devrait être accompagnée par la réalisation de dispositifs de stationnement en liaison directe avec le tram existant et les nouvelles lignes circulaires extérieure et intérieure.



Renforcer les lignes ferrées existantes dans la configuration tram-train,

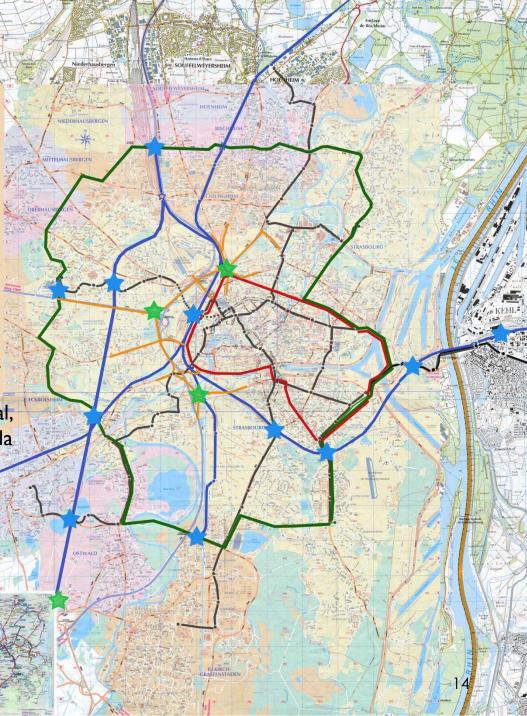
Ces nouvelles dispositions doivent être inclues dans un schéma d'ensemble des deux réseaux de transports collectifs: le réseau urbain des tramways et bus, le réseau régional ferré, et la ligne de transport rapide projetée par le Conseil Général du Bas-Rhin soit:

 Un renforcement des lignes ferrées existantes dans la configuration tram-train,

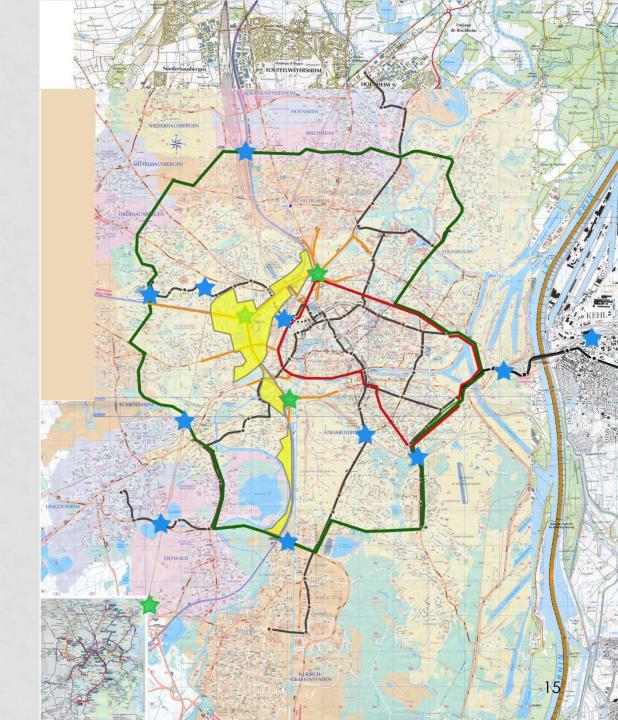
des connexions entre réseau urbain et réseau régional (y compris sur les voies non ouvertes au trafic voyageur aujourd'hui), de manière à diffuser sur tout son territoire les flux attirés par la métropole et amenés par le réseau régional,

la suppression de l'autoroute avant la de Haguenau au Nord, depuis l'echangeur d'Illkirch au Sud, de l'A351 depuis Hautepierre à l'Est, pourrait ainsi être envisagée. Cette suppression devrait être accompagnée de dispositifs de stationnement en liaison avec le réseau ferré tram-train.

Nota: la liaison avec Kehl est abordée plus avant

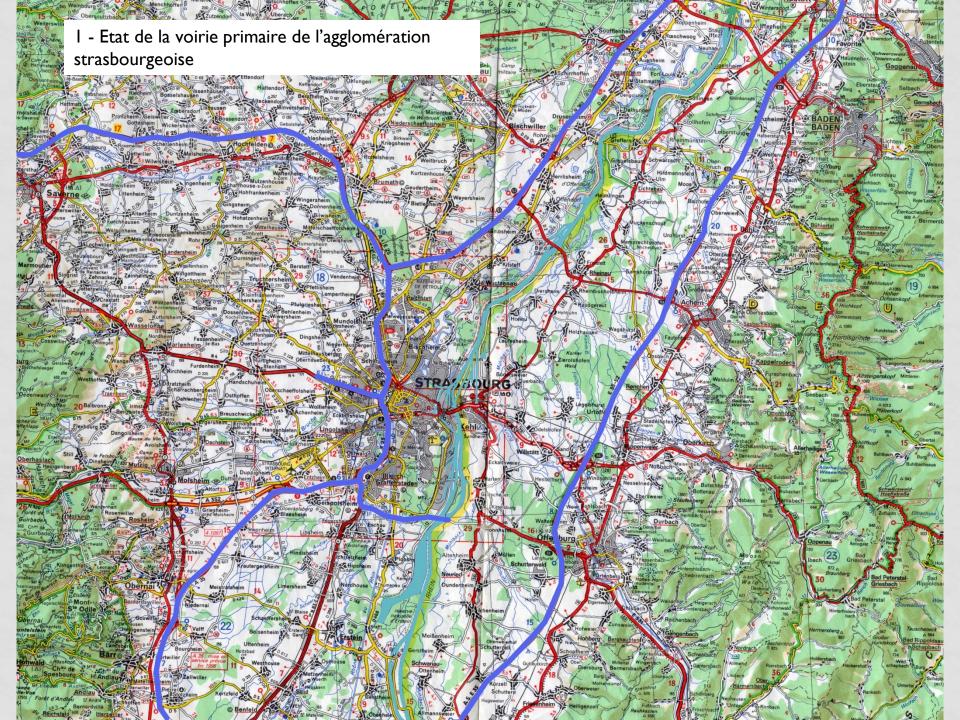


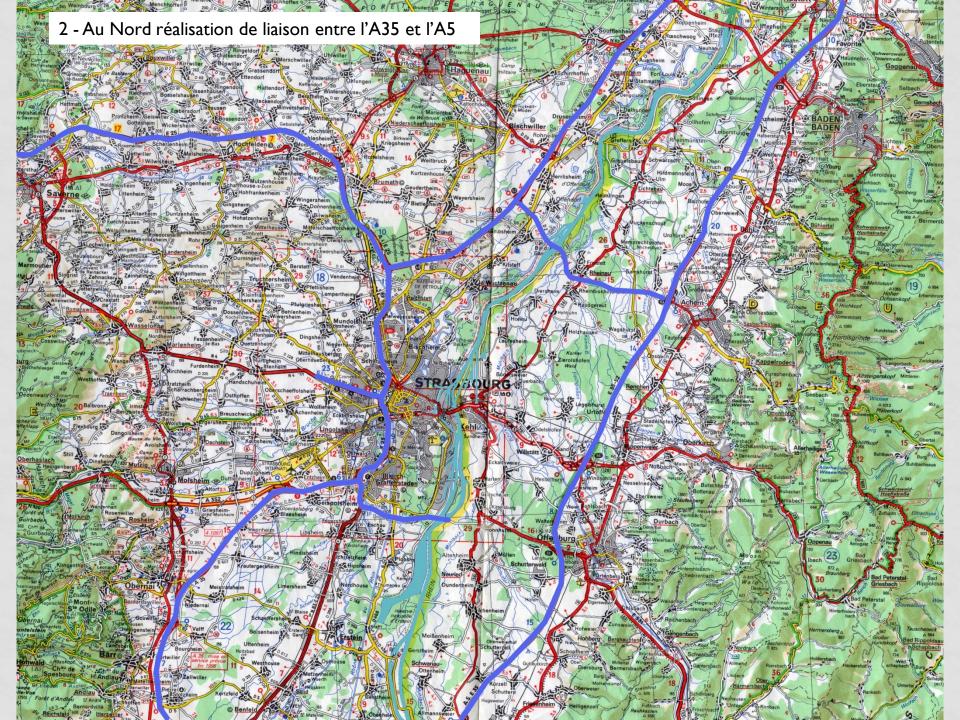
Les terrains ainsi dégagés devraient pouvoir accueillir la réalisation de l'ordre de 4,000 logements et équipements

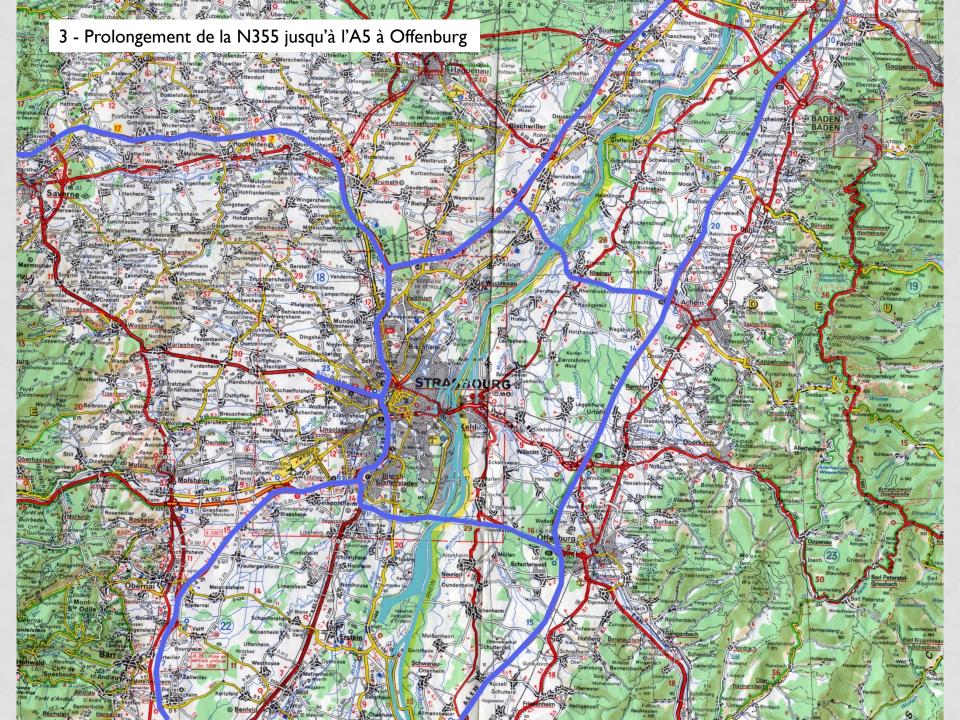


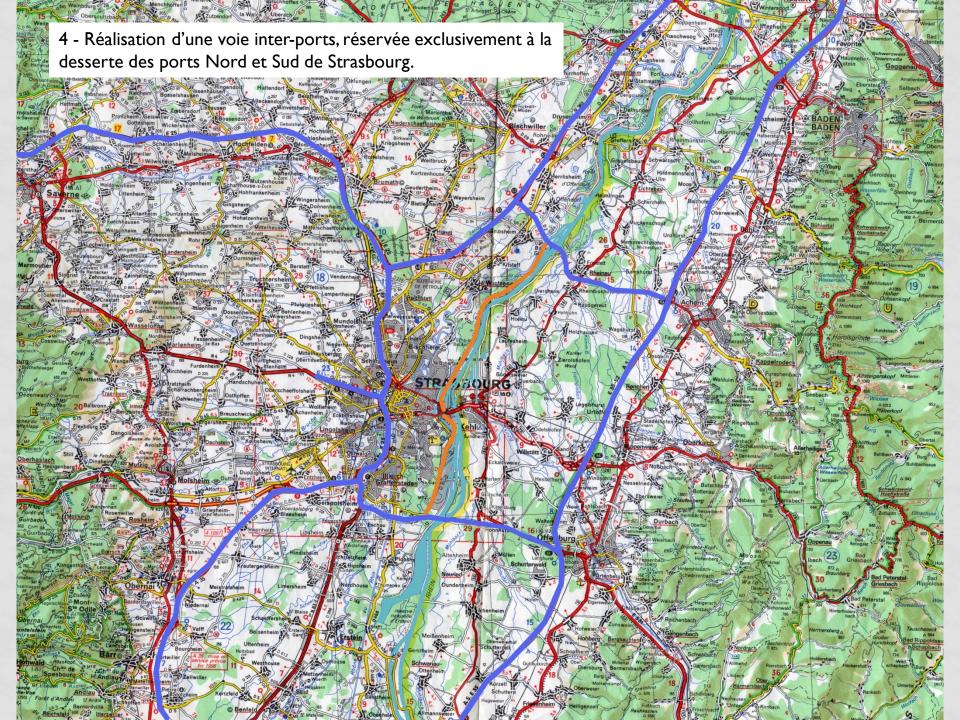
Compléter le réseau des voies primaires

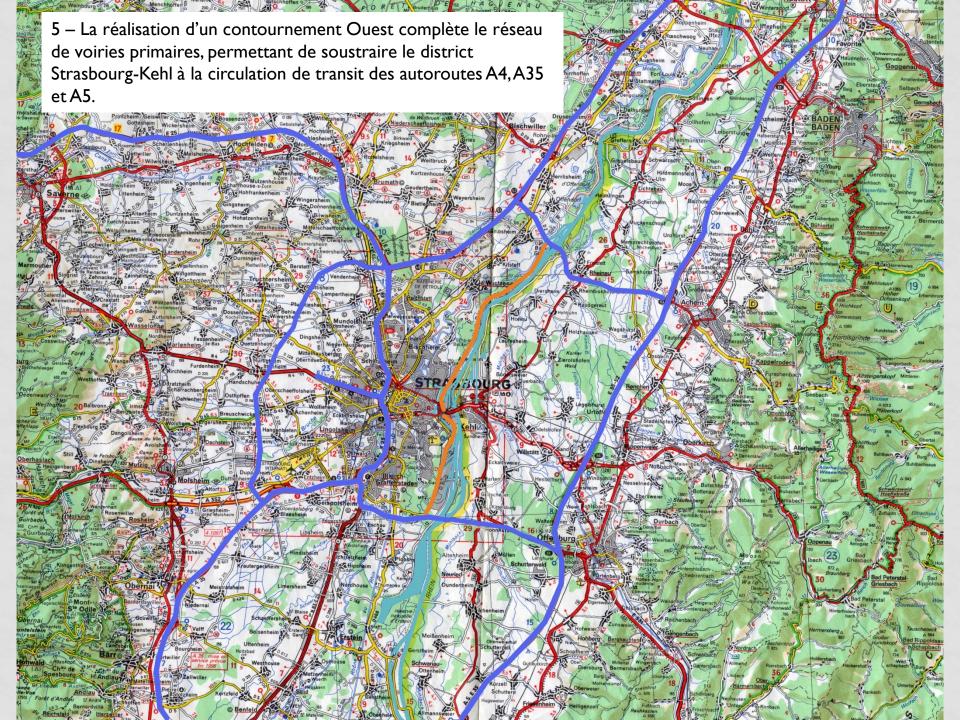
A l'échelle de l'agglomération, envisager un contournement routier pour éviter toutes les circulations de transit, les pollutions spatiales, aériennes et sonores au sein de l'agglomération. Les réalisations proposées devraient être menées conjointement à celles des lignes circulaires du tramway, sinon elles ne seraient que partiellement opérantes.











La suppression de l'autoroute qui traverse l'agglomération est alors envisageable

