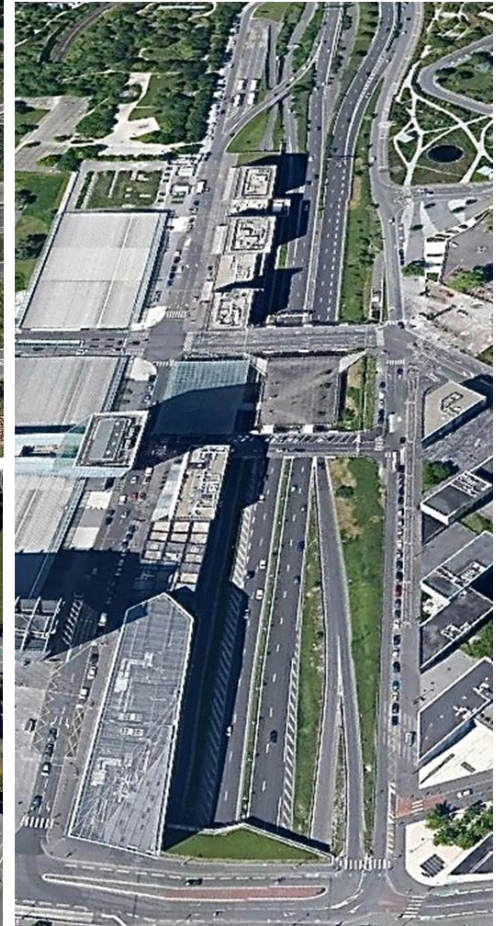


Pourquoi transformer l'A35 en boulevard ?



La démarche qui a orienté cette étude répond à une initiative personnelle. Elle est née de notre inquiétude de voir l'état de la ville se dégrader, la santé de ses habitants menacée. Notre espoir est d'engager un débat public qui permette de tracer des perspectives pour son évolution, en affirmant son statut de capitale européenne.

Micha Andreieff, Michel Messelis
Urbanistes, mars 2011 – octobre 2014

Pourquoi transformer l'A35 en boulevard ?

I - Parce que la pollution qu'elle engendre porte atteinte à l'intégrité physique des strasbourgeois,

II - Parce que la ville est divisée en deux par son emprise,

III - Parce que sur cette emprise peut être construit un nouveau quartier qui unifiera le Centre à l'Ouest et au Nord de la ville.



I - Santé publique et pollution

En France, la pollution atteint un degré tel que les autorités médicales s'alarment du nombre de décès prématurés constatés : plus de 40.000 décès prématurés sont directement liés à l'émission de particules fines provenant pour l'essentiel de la combustion des moteurs diesel.

A Mulhouse et à Strasbourg, ces mêmes autorités considèrent que 225 décès prématurés sont dus à cette pollution chaque année ceci en regard des 82 morts sur la route en Alsace en 2013 (DREAL Alsace).



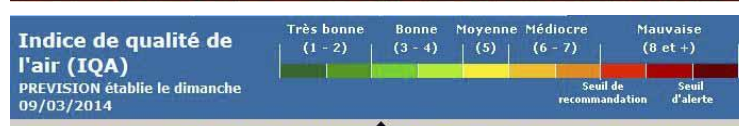
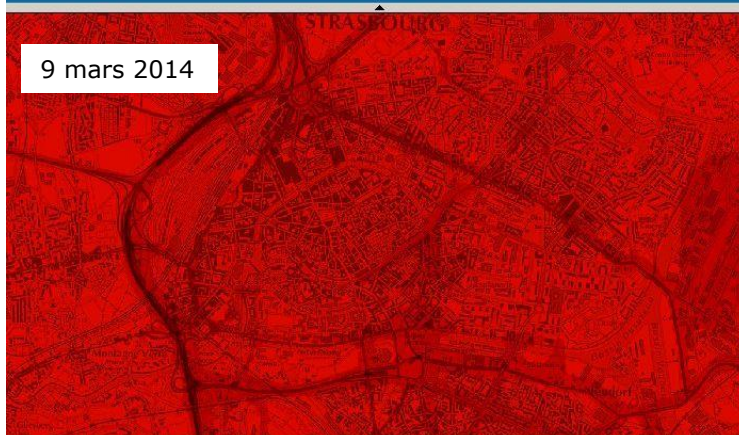
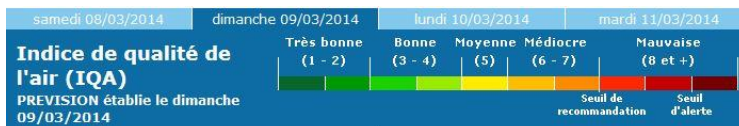
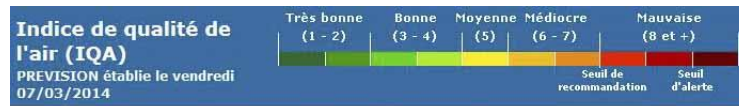
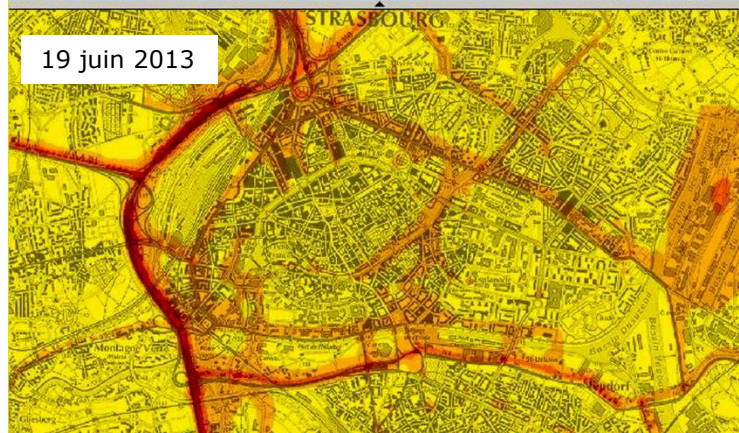
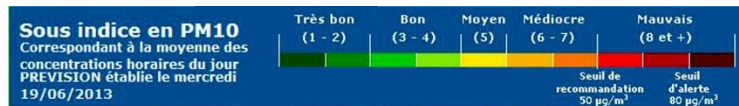
L'Institut de veille sanitaire considère que 3.000 décès annuels pourraient être évités par l'amélioration de la qualité de l'air dans les 9 principales villes françaises (Strasbourg est la 7^{ième}).



Les pathologies observées sont : la morbidité et la mortalité cardio-vasculaire ; les pathologies d'irritation des voies aériennes supérieures : pharyngites, trachéites, toux chroniques chez de plus en plus de patients ; asthme en particulier chez les enfants et les personnes âgées et les cancers (OMS – Organisation Mondiale de la Santé). Au total, ce sont 8 mois d'espérance de vie que la pollution de l'air retire à ces citoyens. Le Centre international de recherche sur le cancer de Lyon (OMS) a décidé le classement des particules fines en « cancérogènes certains ».

La pollution et ses conséquences

Différents indices observés en juin 2013 et mars 2014



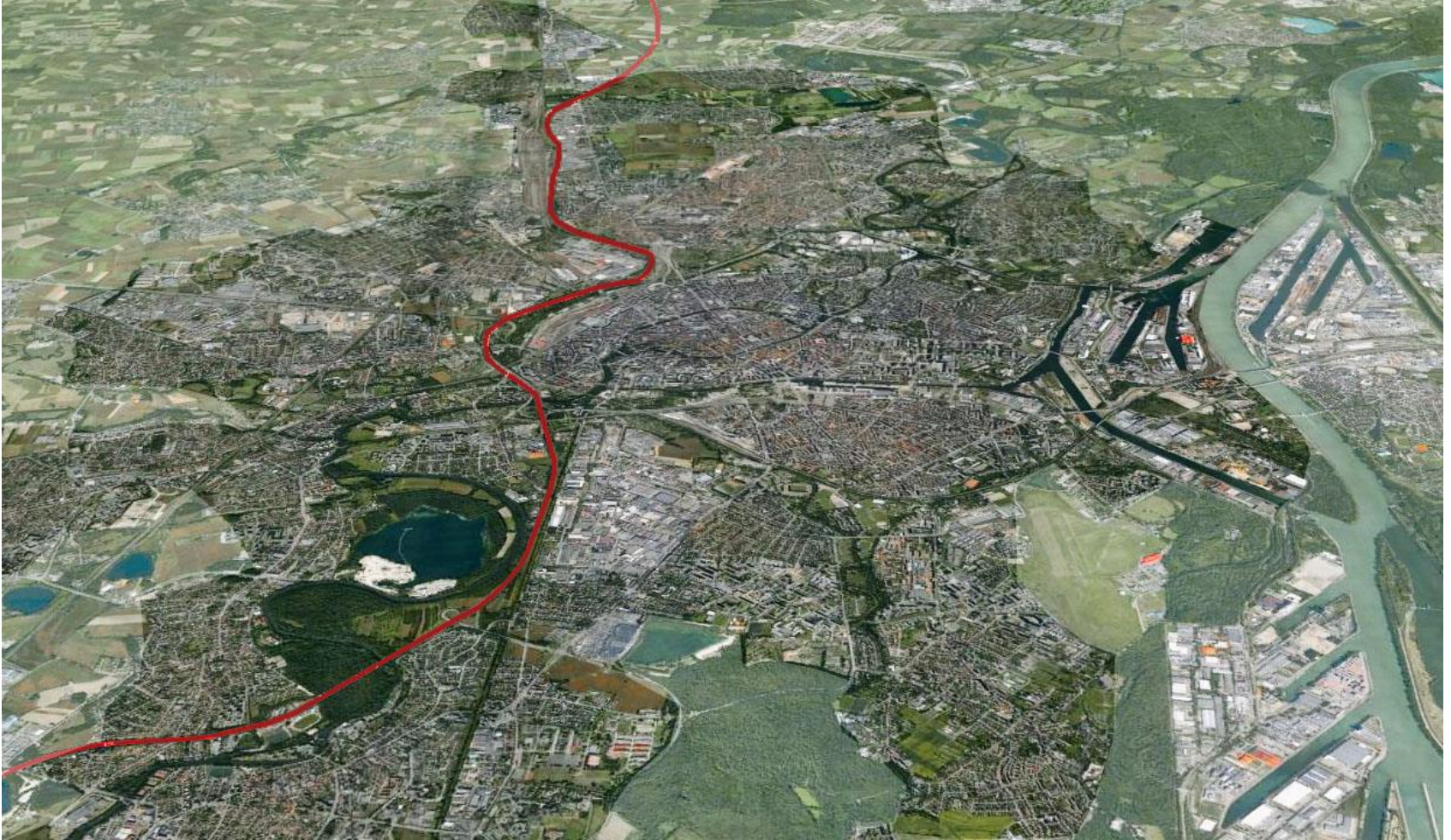
et ce qu'en disent les politiques:

"L'Etat a jusqu'ici toujours été dans le déni de l'impact sanitaire de nos comportements, exemples : l'amiante, les pesticides, aujourd'hui l'usage des moteurs diesel (Corinne Lepage, ancienne Ministre de l'Environnement) »

« Ce n'est pas un sujet de recette fiscale, c'est un problème de santé publique. Il y a aujourd'hui 40.000 décès prématurés chaque année liés à la pollution atmosphérique. C'est le problème du diesel (Delphine Batho, ancienne Ministre de l'environnement) »

« Les résultats de toutes les enquêtes scientifiques ne laissent planer aucun doute, ce n'est plus une hypothèse, c'est une certitude. Les liens entre les microparticules et la survenue de cancers ont été démontrés. ... **L'interdiction du diesel dans les grandes villes est non seulement un impératif sanitaire et moral, mais il est aussi politique et juridique.** (Jean-Marie Le Guen, Adjoint au Maire de Paris, en charge de la santé, Député, Médecin – à Libération 13 septembre 2012) »

II - La ville divisée en deux





La division de la ville par l'A35 crée des contraintes en matière de déplacements, et entrave en particulier un développement cohérent de la ville.

Cette rupture physique, marquée par la hauteur des remblais et des ouvrages qui supportent cette autoroute, provoque la perception de deux villes différentes situées de part et d'autre. D'un côté, à l'est c'est Strasbourg, de l'autre côté, à l'ouest, c'est Cronenbourg, Koenigshoffen et la Montagne Verte: quatre villes différentes, quatre appartenances. Il ne s'agit pas de les masquer, les gommer mais en réduisant cette coupure de rapprocher ces différents tissus urbains, d'établir, dans la mesure du possible une continuité de la ville.



En outre cette autoroute, conçue à l'origine pour sécuriser les automobilistes et pour leur faire gagner du temps, aujourd'hui en fait perdre. Son usage est devenu fort onéreux et se révèle de plus en plus mortifère.



En outre, traversant la ville cette autoroute est dévoreuse d'espace, par son emprise elle-même et ses ouvrages annexes.

A titre d'exemple la surface des échangeurs des sorties 3 et 4 (Strasbourg-Centre et Montagne Verte) représente une emprise d'un peu plus de 93 hectares. Soit l'équivalent, avec un COS de 1,5, de la superficie suffisante pour construire 1.395.000 m², ou l'équivalent de 15.500 logements, équipements, commerces et services.

La méconnaissance de cette réalité conforte l'énoncé de la « relative rareté des terrains » qui conduit à construire en dehors de l'agglomération, à proximité des bourgs et villages existants... constructions qui justifient l'extension du réseau routier.



Et cet étalement urbain, cause et conséquence des excès de circulation automobile, n'est plus, pour des raisons de ségrégation spatiale et sociale, acceptable.

De même, les développements spécialisés (zoning) exclusivement dédiés à une seule activité ou fonction urbaine, générateurs eux-aussi de surcroûts de circulation (augmentation des longueurs de trajet) sont à proscrire.



C'est donc la prise en considération de ces deux réalités : santé publique et division de la ville, qui conduit à s'interroger sur la disparition de cette autoroute, au moment où se pose la question de la réalisation d'un premier jalon du contournement de l'agglomération strasbourgeoise, le contournement par l'Ouest.

Seul, ce premier jalon sera insuffisant pour absorber la circulation engendrée dans la ville par la présence de l'autoroute, mais associé à un contournement routier complet et à un renforcement des transports en commun, ce premier jalon rend envisageables les hypothèses de la disparition de l'A35 dans son parcours urbain et son remplacement par un véritable boulevard urbain.

Les enjeux sont:

- l'unification de la ville,
- sa mise à l'échelle métropolitaine et européenne,
- l'aménité urbaine,
- la maîtrise de l'expansion spatiale de l'agglomération.

Le boulevard: voie majeure construite de part et d'autre, garante de la continuité urbaine.



Strasbourg, Boulevard de la Marne



Nantes, cours des 50 Otages

Sur quelle emprise construire ?

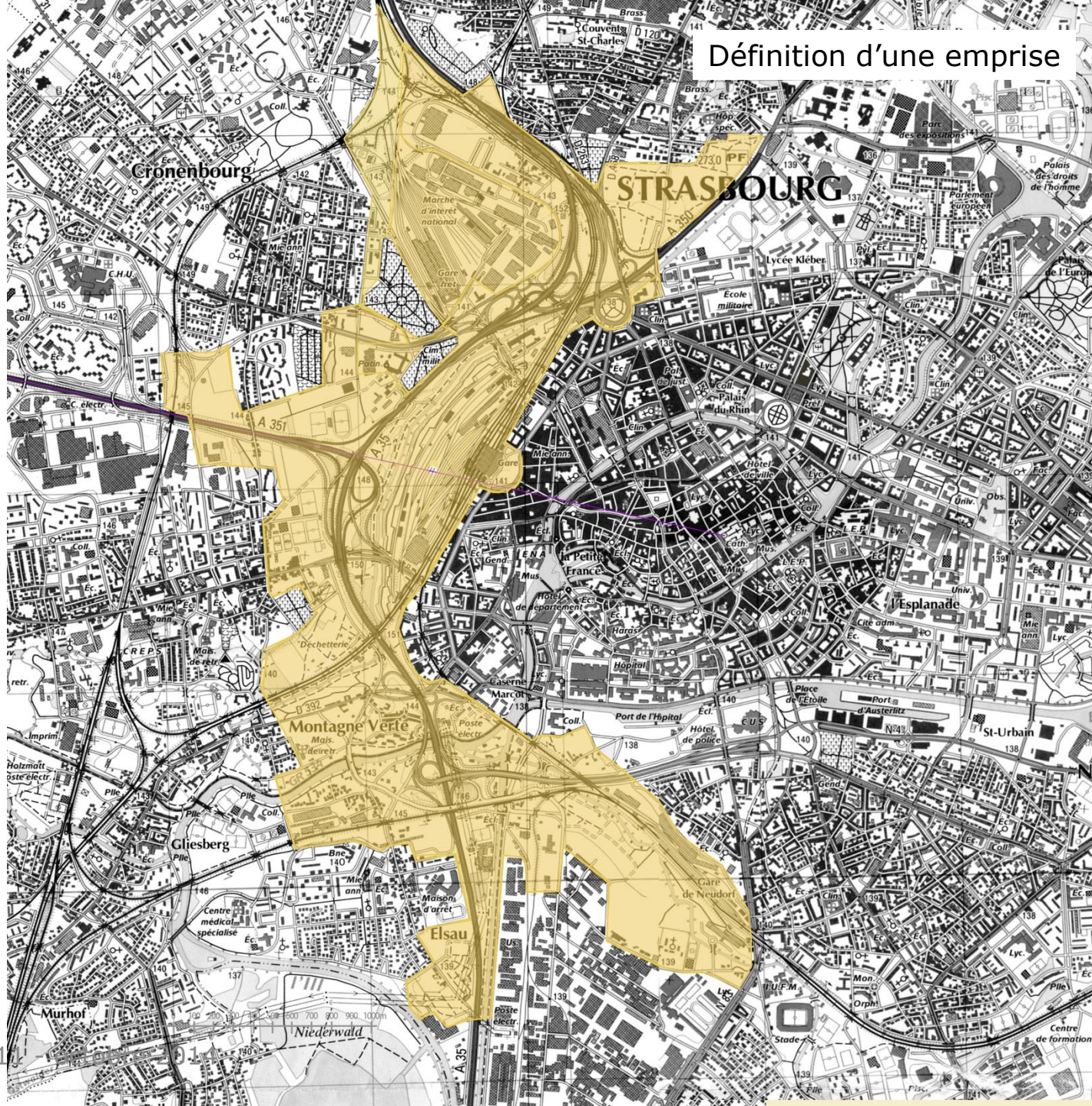
III – Quelle emprise prendre en considération ?

A regarder de plus près la ville, au-delà de la division provoquée par l'autoroute elle-même, se posent des questions sur:

- l'emprise de l'autoroute et de ses abords
- les fortifications, du moins ce qu'il en reste,
- les terrains jouxtant cette autoroute à l'Ouest vers Cronembourg, Koenigshoffen, la Montagne Verte , la Meinau et Schiltigheim, dont les attaches à la ville sont très distendues,
- et la gare tournée uniquement vers le centre ville.

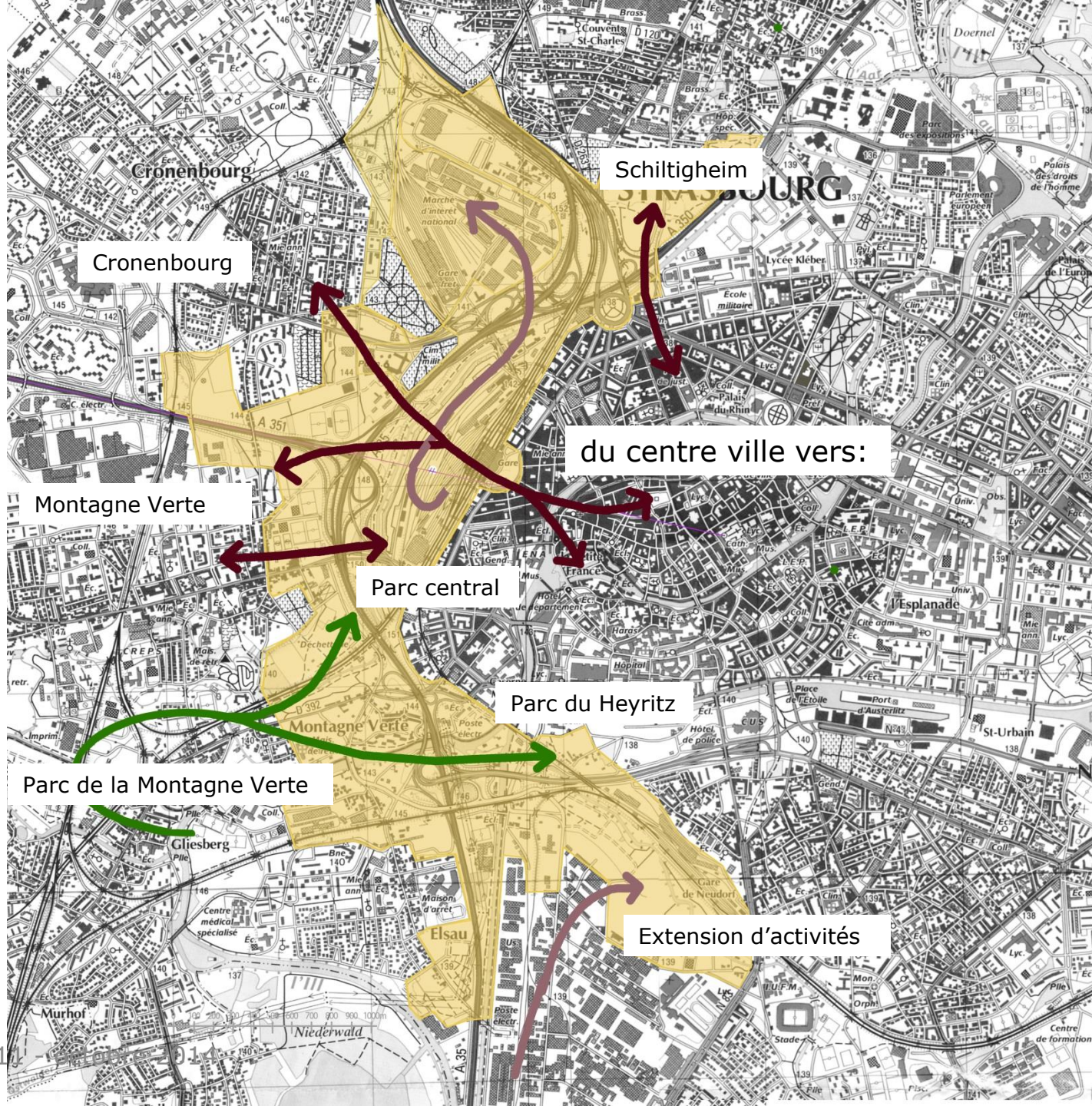
Ces premiers éléments délimitent l'emprise suivante:

Définition d'une emprise



Cette emprise permet de :

- relier plus étroitement les quartiers Ouest et Nord au centre de l'agglomération,
- déplacer la « gare basse » vers la Gare de marchandises et le Marché gare,
- construire une nouvelle gare traversante, enfin adaptée au réseau TGV qui dessert Strasbourg capitale européenne, et son trafic de 14 millions de voyageurs chaque année ,
- réaliser un parc central autour des anciennes fortifications en liaison avec le parc naturel urbain de la Montagne Verte et de celui du Heyritz,
- renforcer les activités de la Plaine des Bouchers en les étendant aux abords de la gare du Neuhof.



Cronenbourg

Schiltigheim

Cronenbourg

du centre ville vers:

Montagne Verte

Parc central

Parc du Heyritz

Parc de la Montagne Verte

Extension d'activités

Rendre la gare de Strasbourg traversante comme d'autres gares européennes



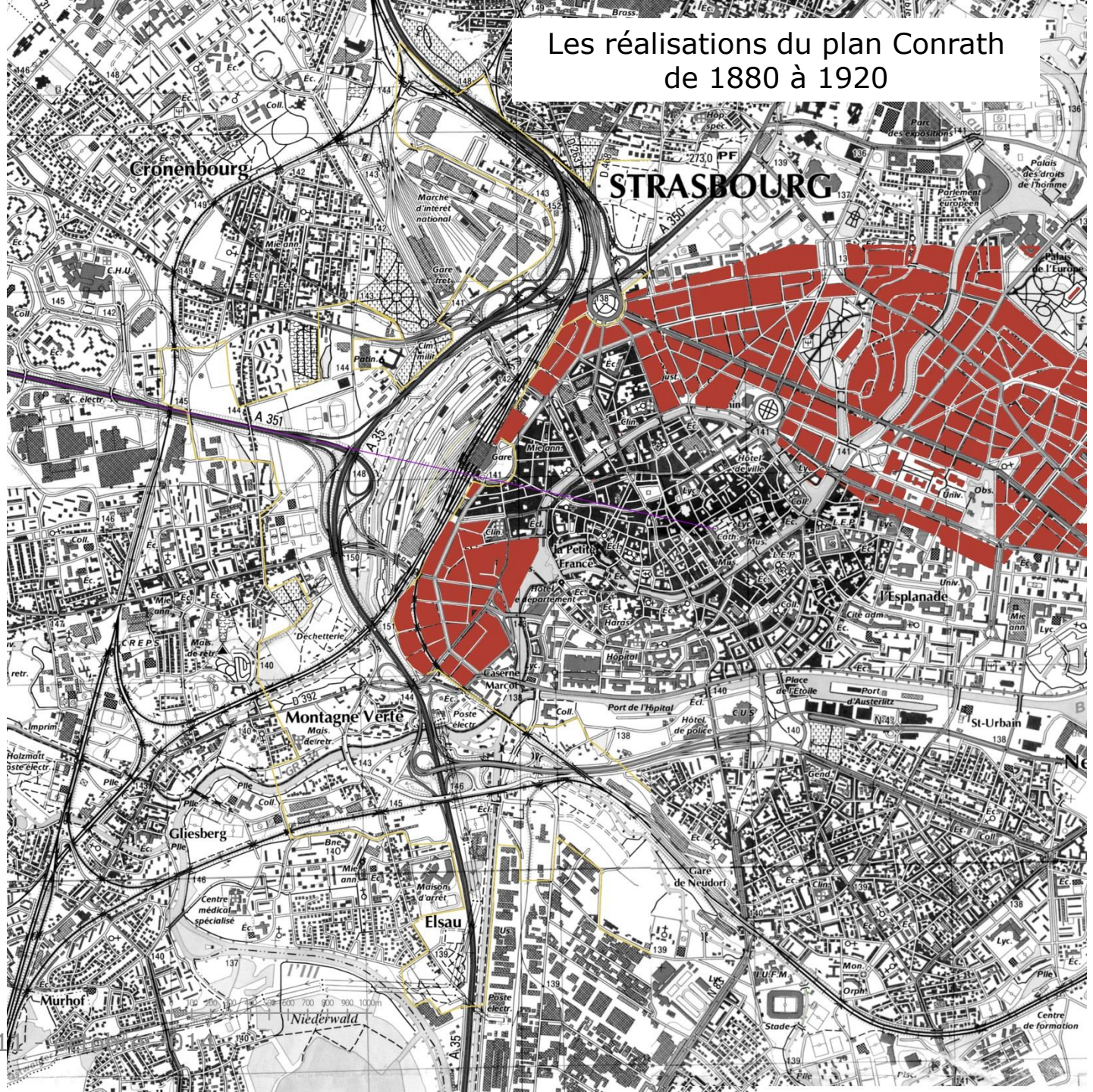
C'est une emprise pour un projet à long terme

L'emprise d'aménagement est à priori ample. Elle porte sur une superficie de l'ordre de 450 hectares. Elle autorise une évolution de la ville étalée sur plusieurs décennies. Les aléas que rencontrera nécessairement une réalisation de ce type, conduiront à en affiner les contours et la surface.

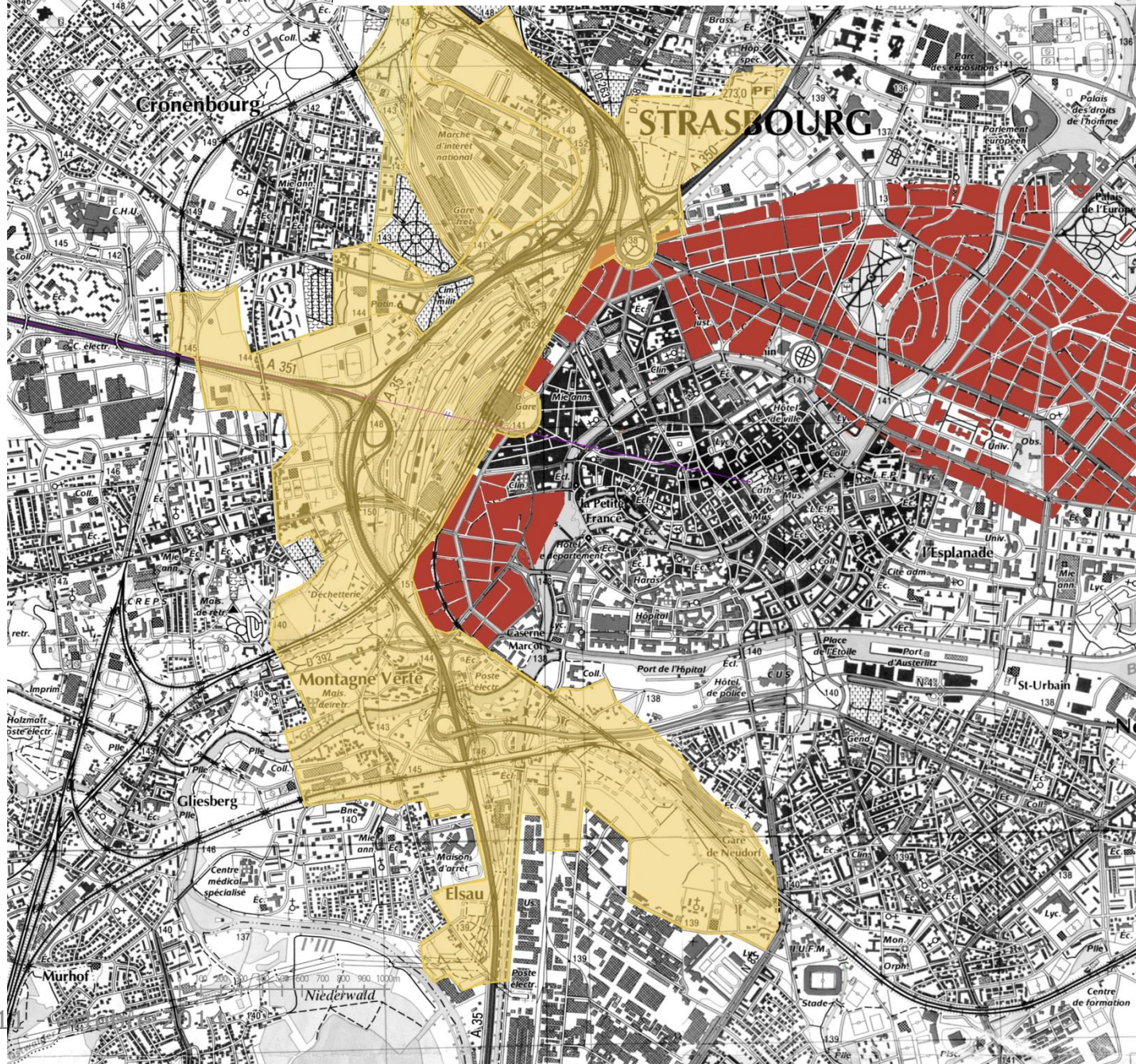
Il est intéressant de mettre, en regard de cette hypothèse d'évolution de la ville, celle qu'elle a connue à partir des années 1870, lors du rattachement des territoires de l'Alsace et de la Moselle à l'Empire allemand.

Jean-Geoffroy Conrath avait été chargé d'élaborer un plan d'extension de Strasbourg en 1880. La réalisation de ce plan, celui des quartiers de la « Neustadt », aujourd'hui célébrée, et que la ville souhaite faire inscrire au patrimoine mondial de l'Unesco, s'est étalée sur plus d'une quarantaine d'années.

Les réalisations du plan Conrath de 1880 à 1920



Plan Conrath – emprise d'aménagement proposée



Un boulevard pour irriguer de nouveaux quartiers, les relier entre eux et les relier à la ville d'aujourd'hui.

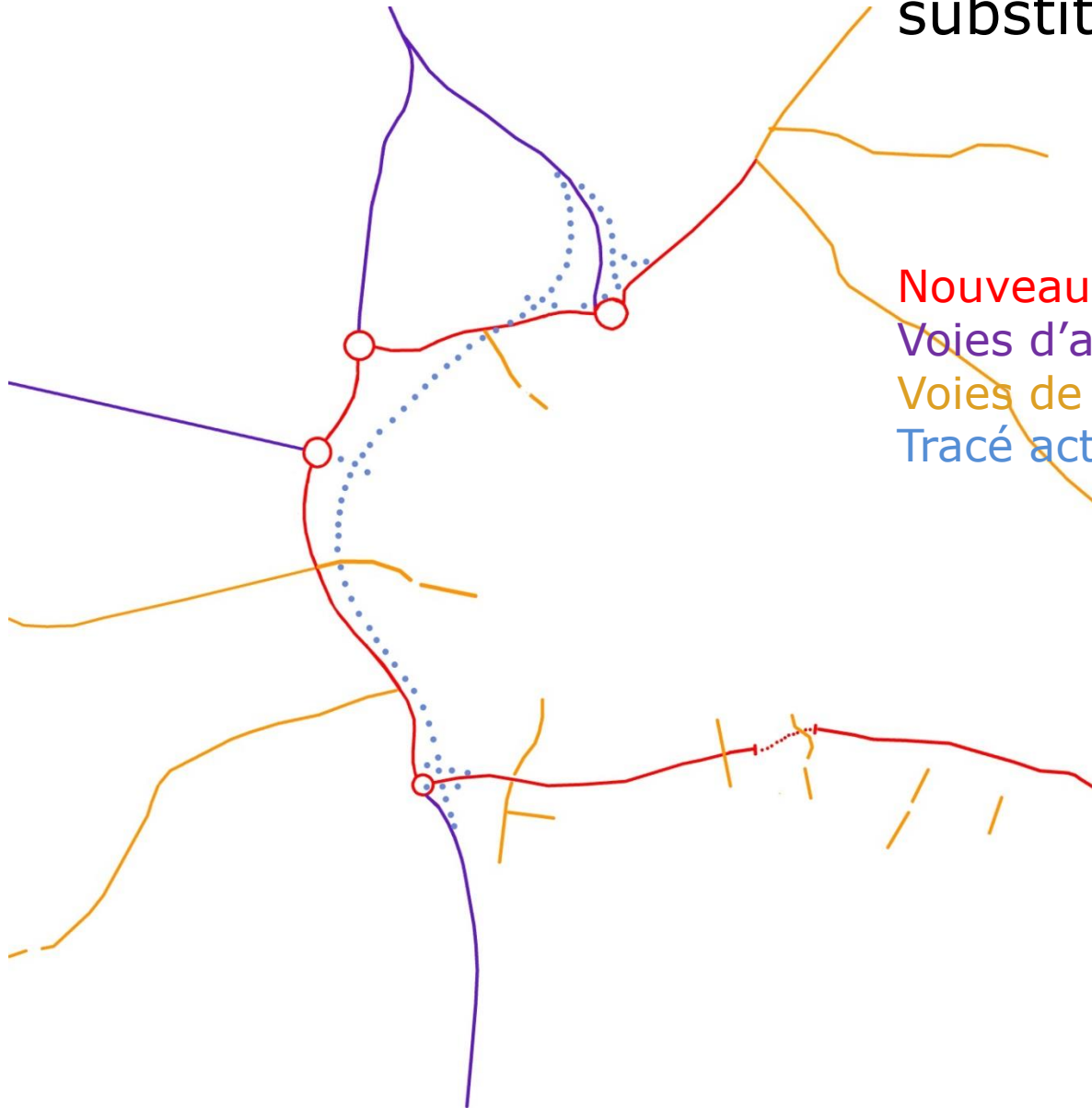
Ce boulevard doit permettre:

- le maintien de l'autoroute en service pendant le temps de sa réalisation,
- l'urbanisation de part et d'autre des anciens remparts,
- le raccordement à l'Ouest sur l'emprise de l'A 350, au Nord à l'avenue Herrenschmidt, et au Sud à la route du Rhin,

Au Nord, au Sud et à l'Ouest les tronçons autoroutiers sont déclassés depuis leur raccordement à la voirie primaire contournant l'agglomération. Ils servent en priorité aux transports de rabattement.

Au Nord, le raccordement au tracé de l'autoroute est assuré par deux bretelles, l'une franchissant la gare de marchandises, l'autre se raccordant à l'autoroute depuis la place de Haguenau.

Le boulevard en substitution de l'autoroute



Nouveau boulevard
Voies d'accès au centre, contrôlées
Voies de distribution
Tracé actuel de l'A35

Une ébauche de programme

Le tracé de ce boulevard à l'Ouest de la gare centrale irrigue différentes emprises d'aménagement destinées à:

1. la construction de logements, d'équipements et de diverses activités,
2. la réalisation, contre la gare, d'un secteur qui pourrait être plus particulièrement destiné à un « quartier d'affaires – branché TGV »,
3. l'extension de la Plaine des Bouchers, contre l'emprise de la gare du Neudorf,
4. au Nord, à l'aménagement, en liaison avec la Gare de Marchandises et du Marché Gare, de nouveaux faisceaux ferrés en remplacement de ceux de l'ancienne « Gare Basse », l'ensemble constituant un pôle logistique à l'échelle de la métropole.

La création d'un parc central

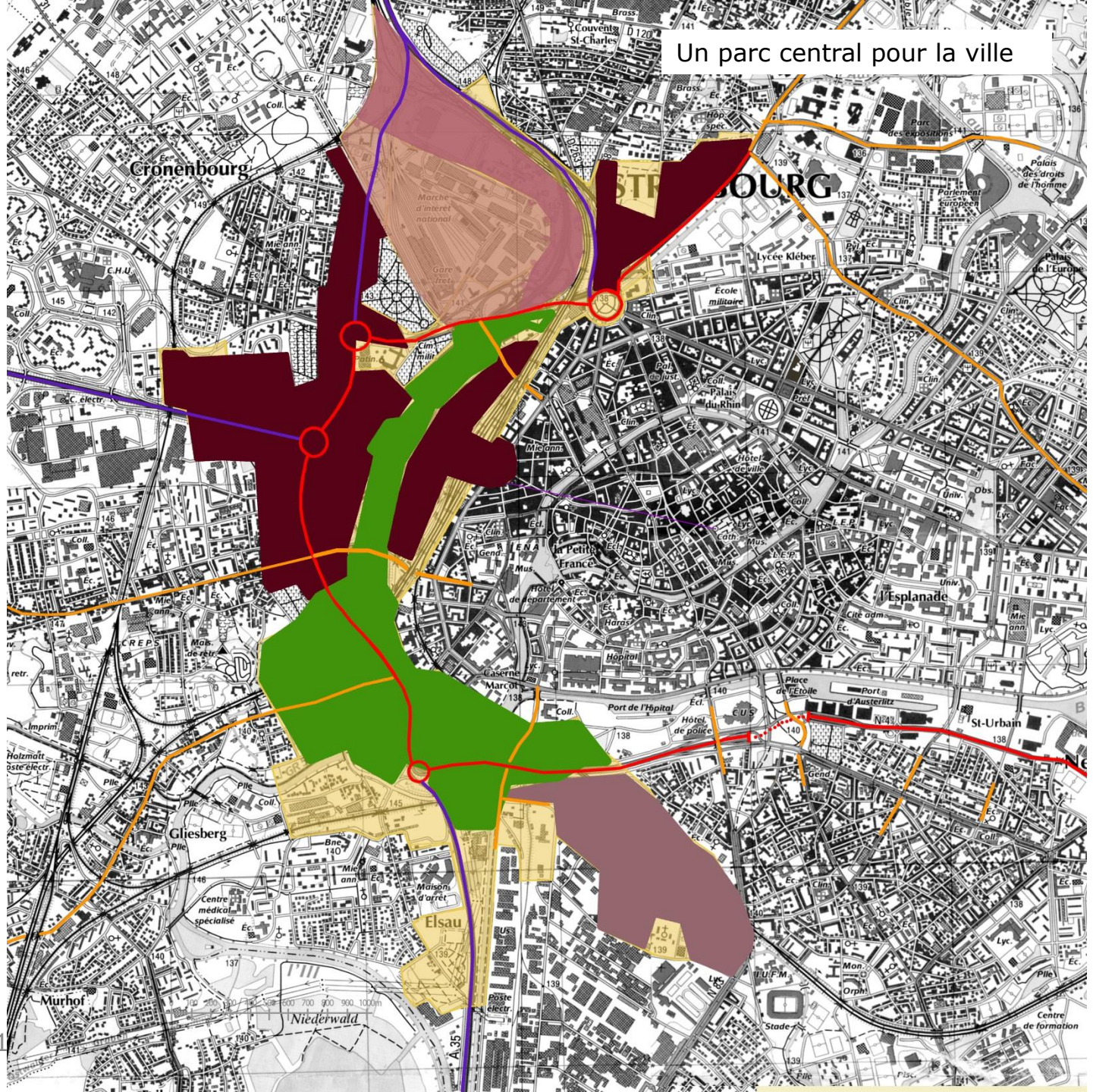
Parmi les différentes emprises d'aménagement une part importante devrait être destinée à la réalisation d'un parc central, englobant les anciens remparts.

Ce parc est une nécessité pour le quartier Gare, qui en est fort dépourvu, ainsi que pour l'agrément des nouveaux quartiers à créer.

La superficie envisagée pour ce parc pourrait être l'équivalent des parcs de l'Orangerie et des Contades réunis.

Il serait l'aboutissement au centre de la ville du parc naturel urbain de la Montagne Verte, en cours de réalisation. Il devrait être relié au Heyritz.

Un parc central pour la ville



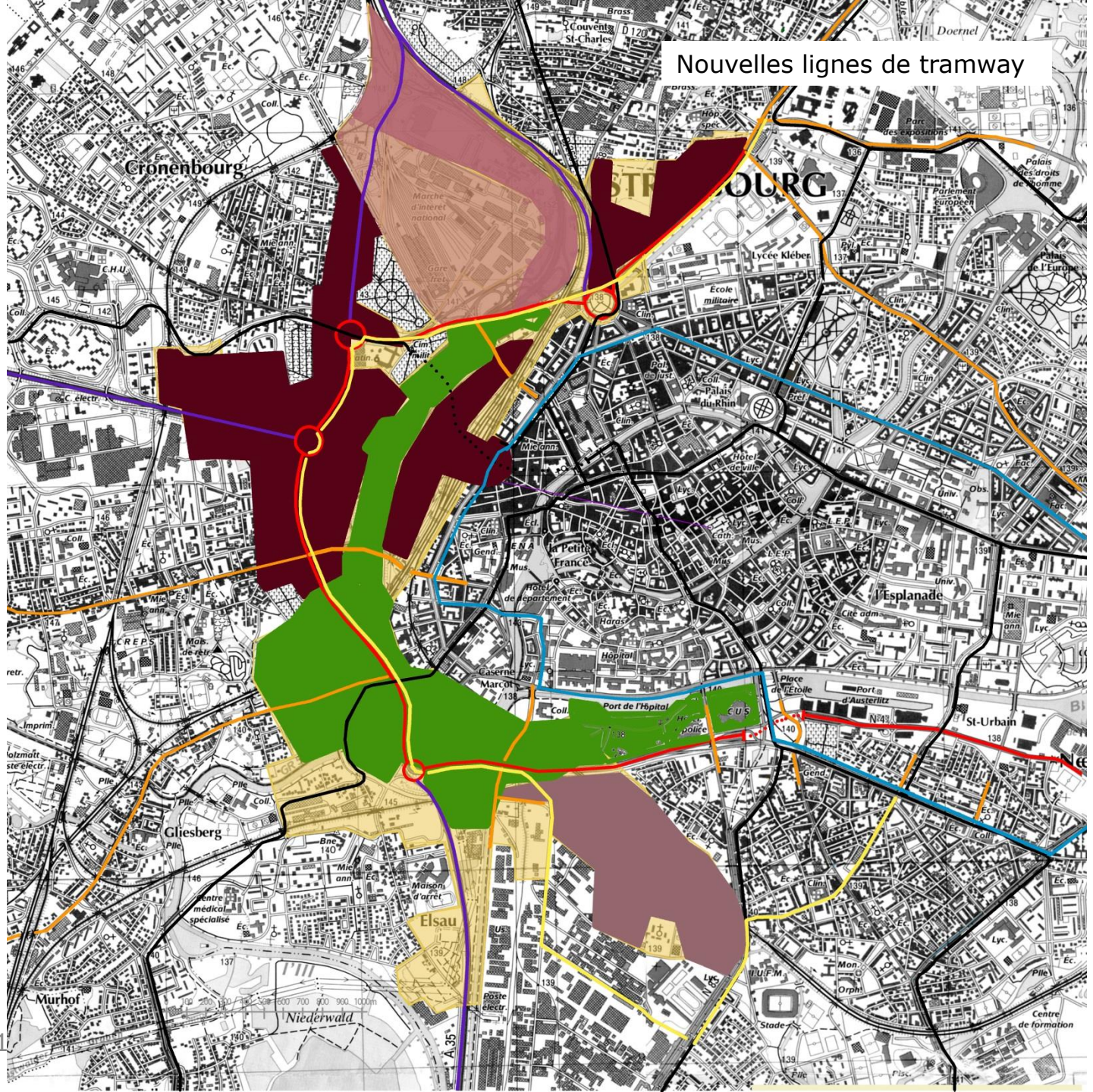
Pour irriguer et connecter ce nouveau quartier et le centre ville existant: deux nouvelles lignes de tramway sur les boulevards comme structure du cœur de l'agglomération

La nouvelle dimension du cœur d'agglomération oblige à compléter un réseau radial dès aujourd'hui bloqué dans son développement par le croisement des lignes radiales Place de l'Homme de Fer. Deux tracés s'imposent:

- une ligne circulaire intérieure, de la gare, à l'hôpital Civil, la CUS, l'Université, les avenues de la Forêt Noire et des Vosges, le Boulevard Wilson,
- un ligne partant du Parlement Européen, rejoignant le début du nouveau boulevard à sa jonction avec l'avenue Pierre Mendès France, parcourant ce boulevard jusqu'à la Rue de la Montagne Verte, pour ensuite, par les rues de la Plaine des Bouchers et du Maréchal Lefèvre, l'avenue de Colmar et la rue Léon Dacheux, rejoindre la place du Marché à Neudorf.

Ces deux lignes recoupent toutes les lignes radiales, maillent le réseau et assurent une distribution efficace de leurs usagers vers la totalité des équipements et activités de cette zone centrale élargie.

Nouvelles lignes de tramway



Inscription d'un découpage parcellaire dans les emprises d'aménagement

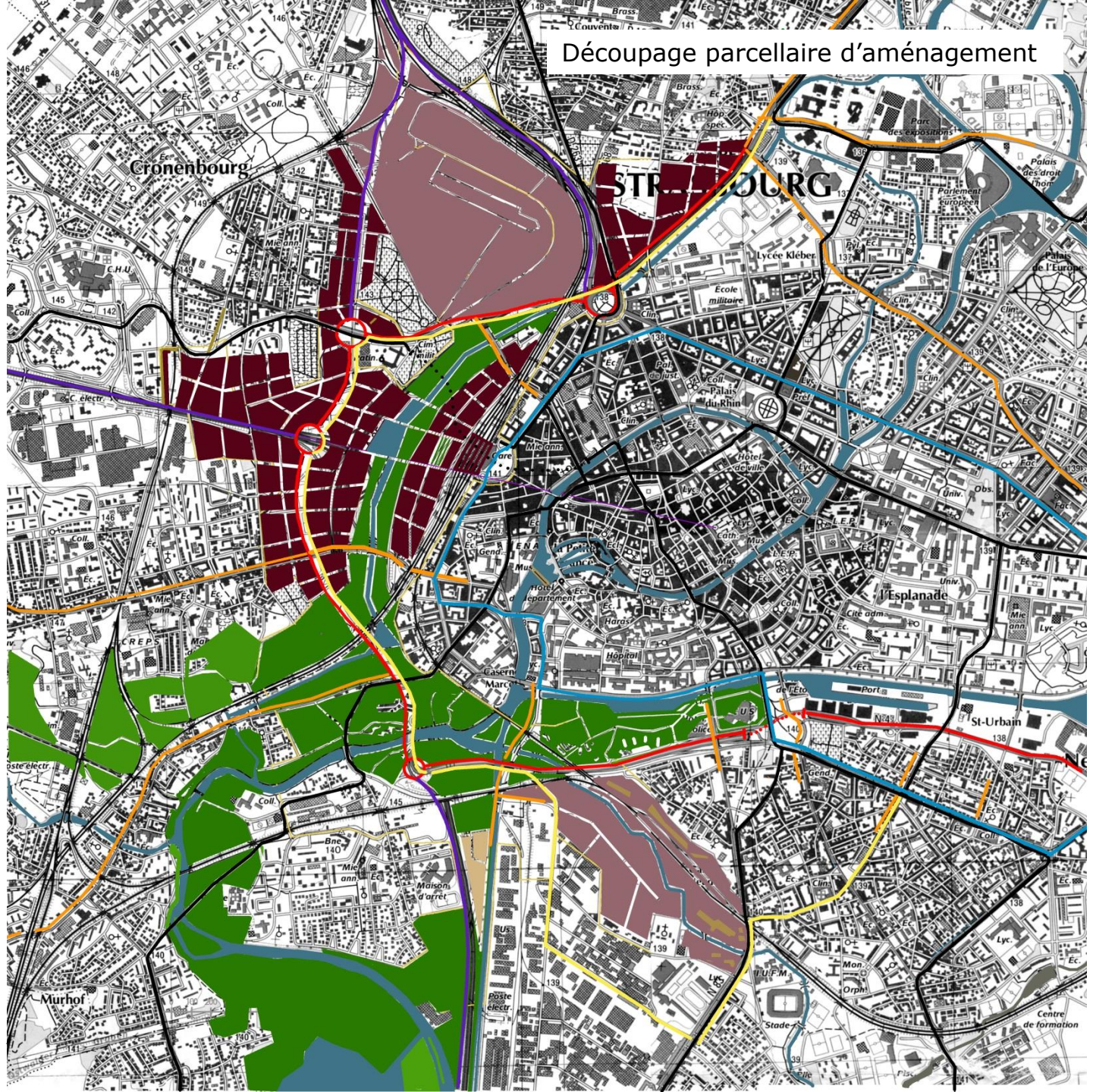
A ce stade de l'approche d'un nouvel aménagement il est intéressant de dessiner schématiquement un découpage parcellaire.

Ce découpage permet facilement d'attribuer à tel ou tel îlot une ou plusieurs affectations. Il permet d'associer plusieurs îlots pour la réalisation d'équipements publics ou privés ; d'en retenir certains comme réserves foncières pour des aménagements ultérieurs. Il s'insère dans la ville existante.

Il permet également, en affectant des alignements aux constructions, d'établir une certaine continuité, et en jouant de la mitoyenneté entre les constructions, de déterminer la nature et la qualité de l'espace public.

Ce type d'organisation permet de déployer des rues, des avenues, des boulevards, des places et des squares, et même des impasses. Elle permet les rencontres, les frottements, la cohabitation de l'ensemble des flux qui irriguent la ville. Et ceci ... « non pour faire la ville, mais produire effectivement de la fonction urbaine, pour qualifier le secret » (Jean-Christophe Bailly, La phrase urbaine).

Découpage parcellaire d'aménagement



Il semble donc possible d'inscrire, sur l'emprise de l'autoroute et de ses abords, de part et d'autre des remparts, un nouveau quartier: le « quartier des Remparts ».

Il s'agit d'une réalisation sur le long terme à l'instar de ce que la ville a connu pour la construction de la Neustadt, sur une durée d'une quarantaine d'années. Peut-être moins.

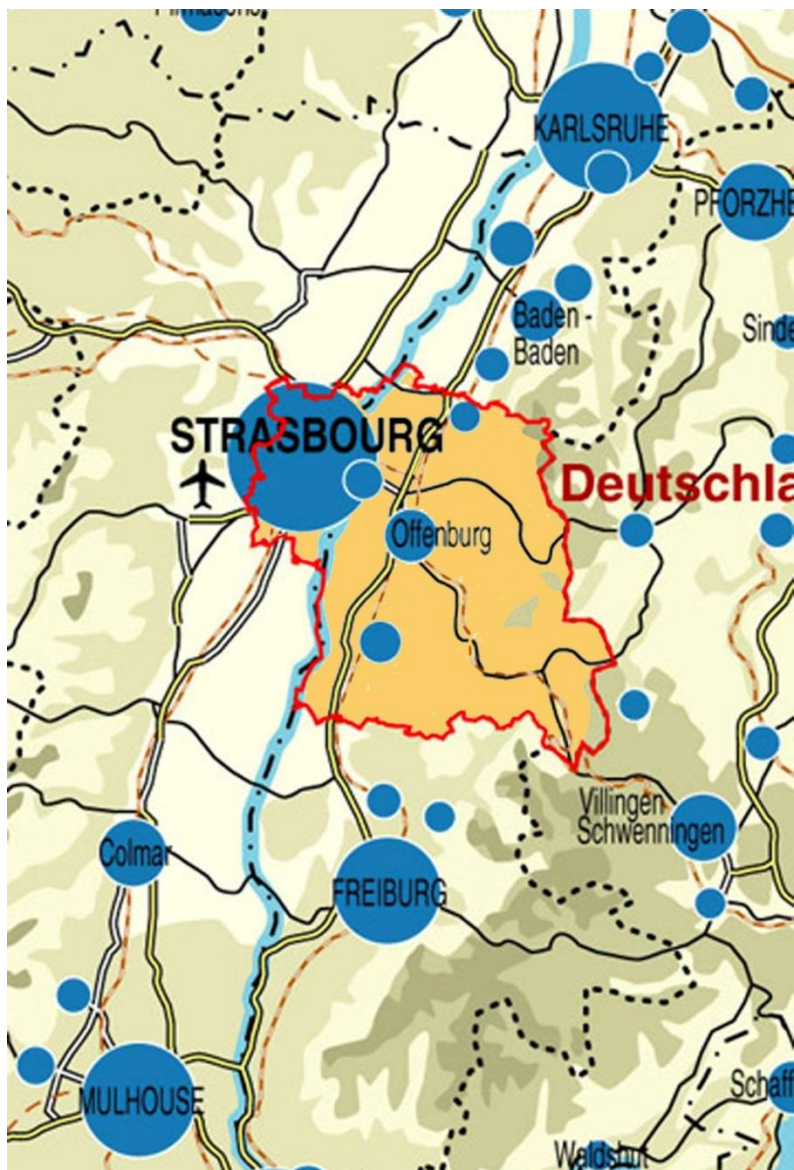
Cette hypothèse de transformation de l'A35 ne peut se concrétiser sans une approche coordonnée de plusieurs actions simultanées :

- la réalisation du contournement routier complet de l'agglomération strasbourgeoise,
- le renforcement des transports en commun.

Il s'agit en fait de créer les conditions :

- d'un transfert des flux de transit,
- d'un report modal massif des trafics d'échange entre l'agglomération et son hinterland,
- et d'une modération des flux internes.

Il faudra y ajouter l'abandon des extensions des activités spécialisées et le passage à des formes de développement diversifiées à l'échelle de la vie urbaine.



L'échelle de l'enjeu

Si l'enjeu est de donner à Strasbourg une dimension spatiale et économique lui permettant de soutenir son statut de capitale européenne, alors l'Eurodistrict devrait être le cadre géographique et politique:

- de la réflexion à court terme sur l'aménagement
- de l'action à long terme .

Le contexte :

- Le volume de circulation automobile est directement calibré par les dimensions du réseau routier (caractéristiques , longueur, réglementation). La maîtrise des volumes de circulation passe donc par une gestion restrictive des capacités de transfert du réseau viaire,
- Les coûts de l'énergie seront continûment croissants, et cette croissance ne sera pas intégralement compensée par l'amélioration des performances des moteurs. En conséquence, le coût du déplacement sera croissant, et tout particulièrement le déplacement automobile,
- les capacités de transfert par la circulation automobile du réseau de voirie seront décroissantes, compte tenu des modalités d'aménagement de l'espace public plus équilibrées.

Le principe d'aménagement

Aménager à « réseau de voirie constant »: compenser toute création de voie nouvelle par une réduction des capacités de transfert du réseau préexistant.

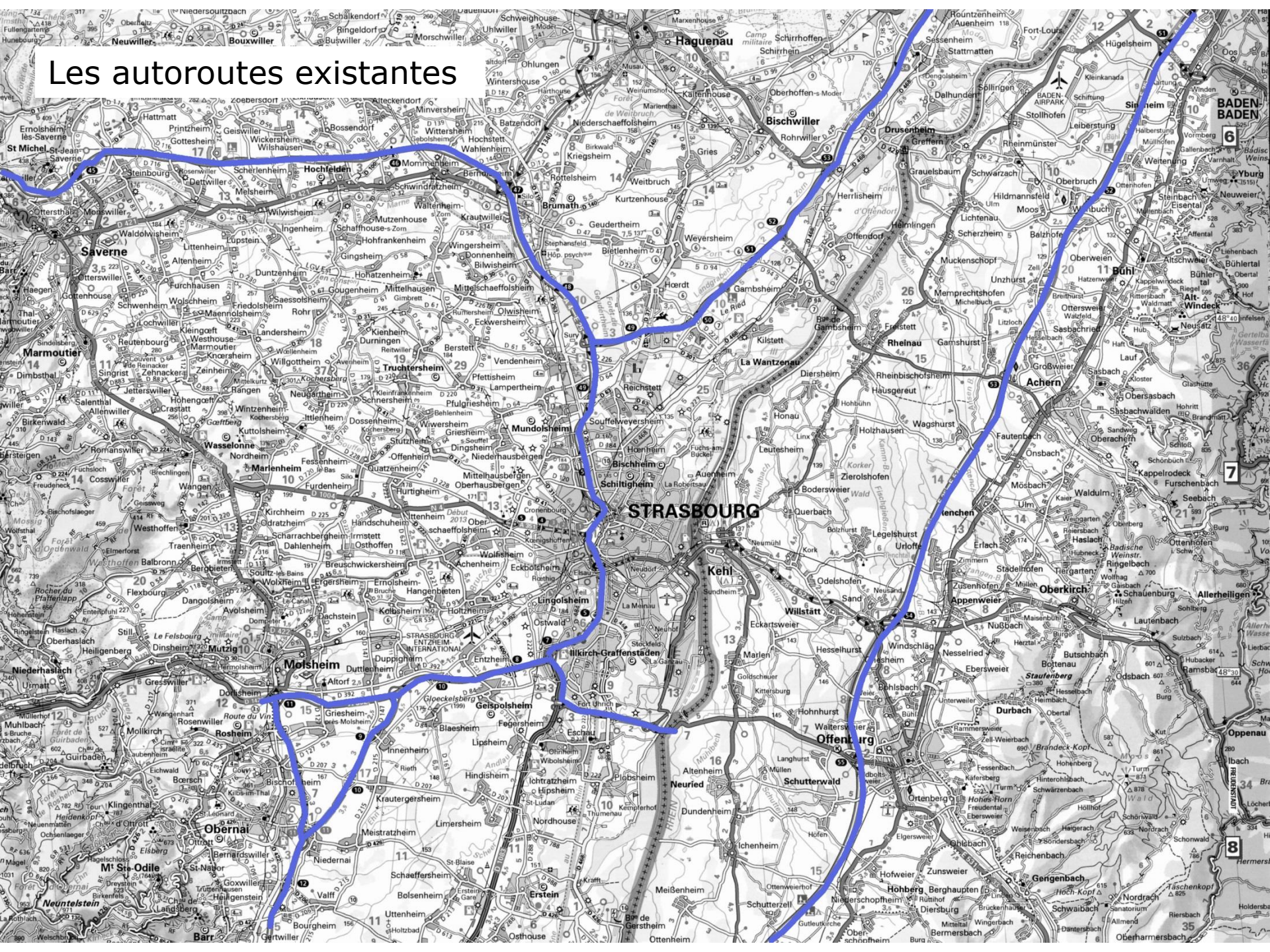
Réseau de voirie Échelle régionale

La boucle de voirie primaire

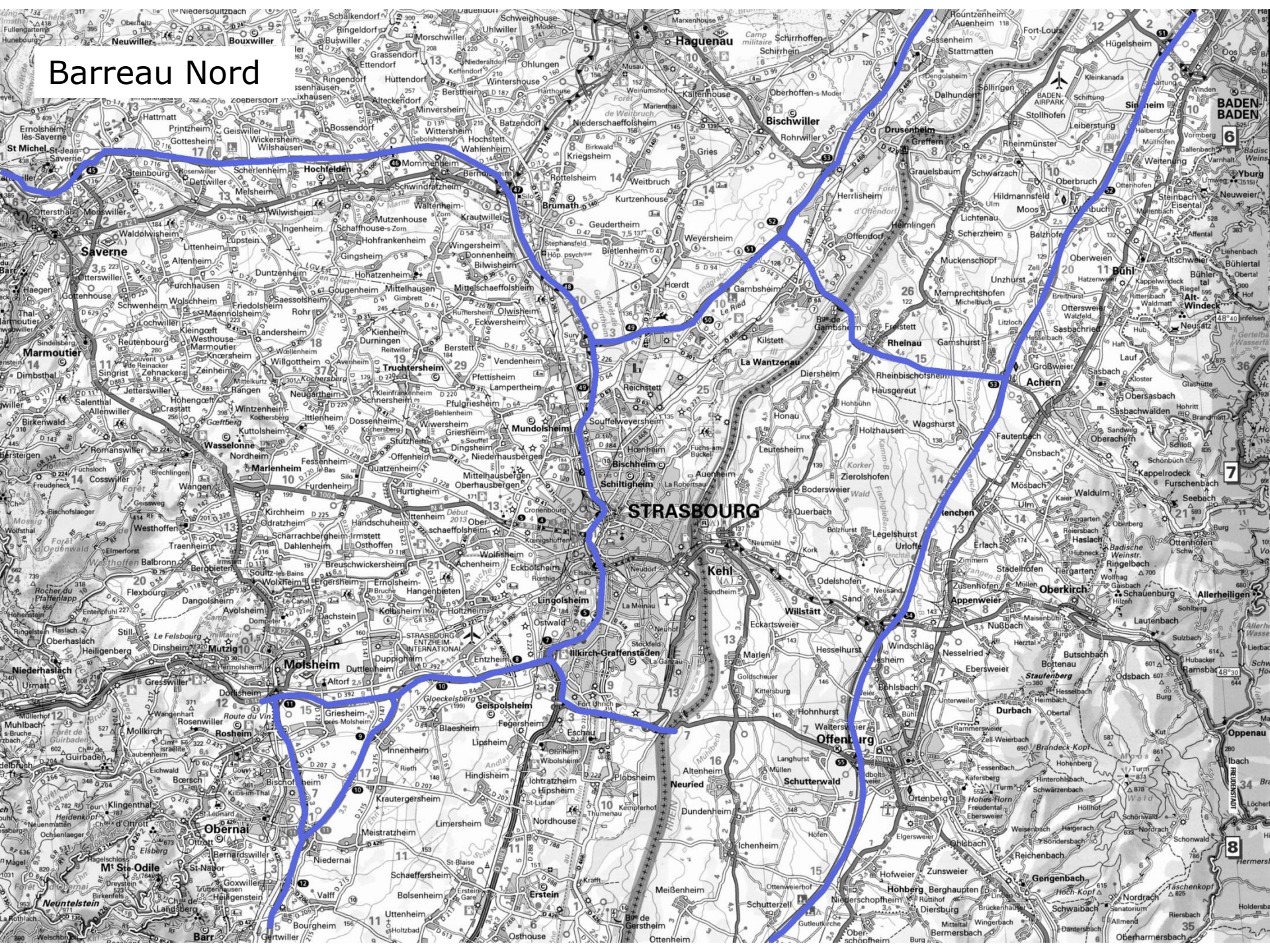
- Objectifs:
 - Écarter de l'agglomération dense les flux routiers qui ne la concernent pas, mais pour lesquels une bonne qualité de service est demandée, et que la seule volonté des collectivités locales ne peut transférer sur d'autres modes ,
 - se donner les moyens d'une gestion plus « urbaine » des flux de déplacements .
- Principe:

Réaliser une boucle de contournement, comportant des caractéristiques répondant *a minima* aux exigences du service à rendre, l'autoroute n'étant pas partout justifiée a priori,
- Actions a mener:
 - Réaliser, au dimensionnement strictement nécessaire, la liaison A35 nord /A35 sud, dans le cadre d'un statut public,
 - Régler les quelques problèmes de fluidité qui se posent sur les barreaux Est-Ouest,

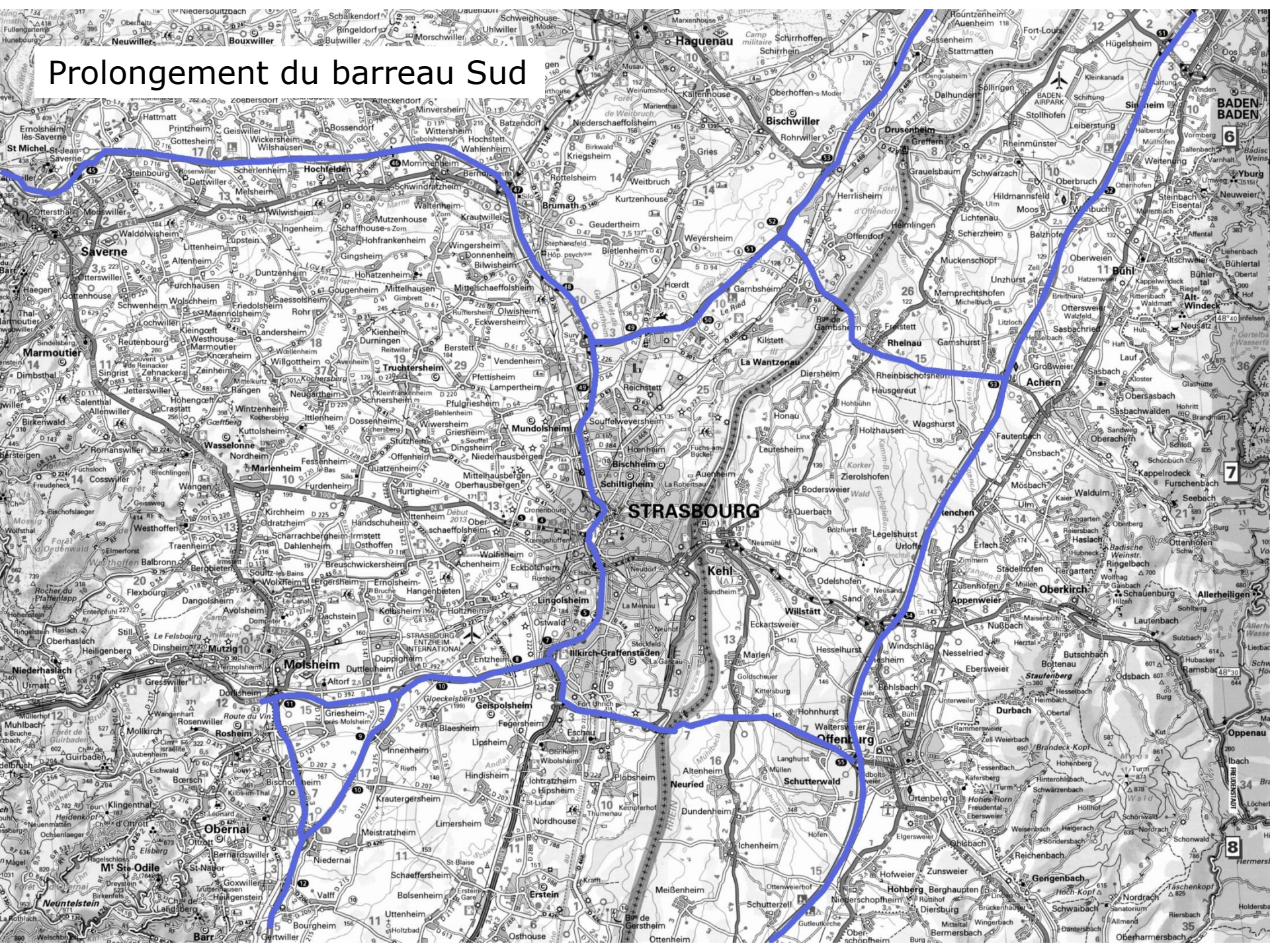
Les autoroutes existantes



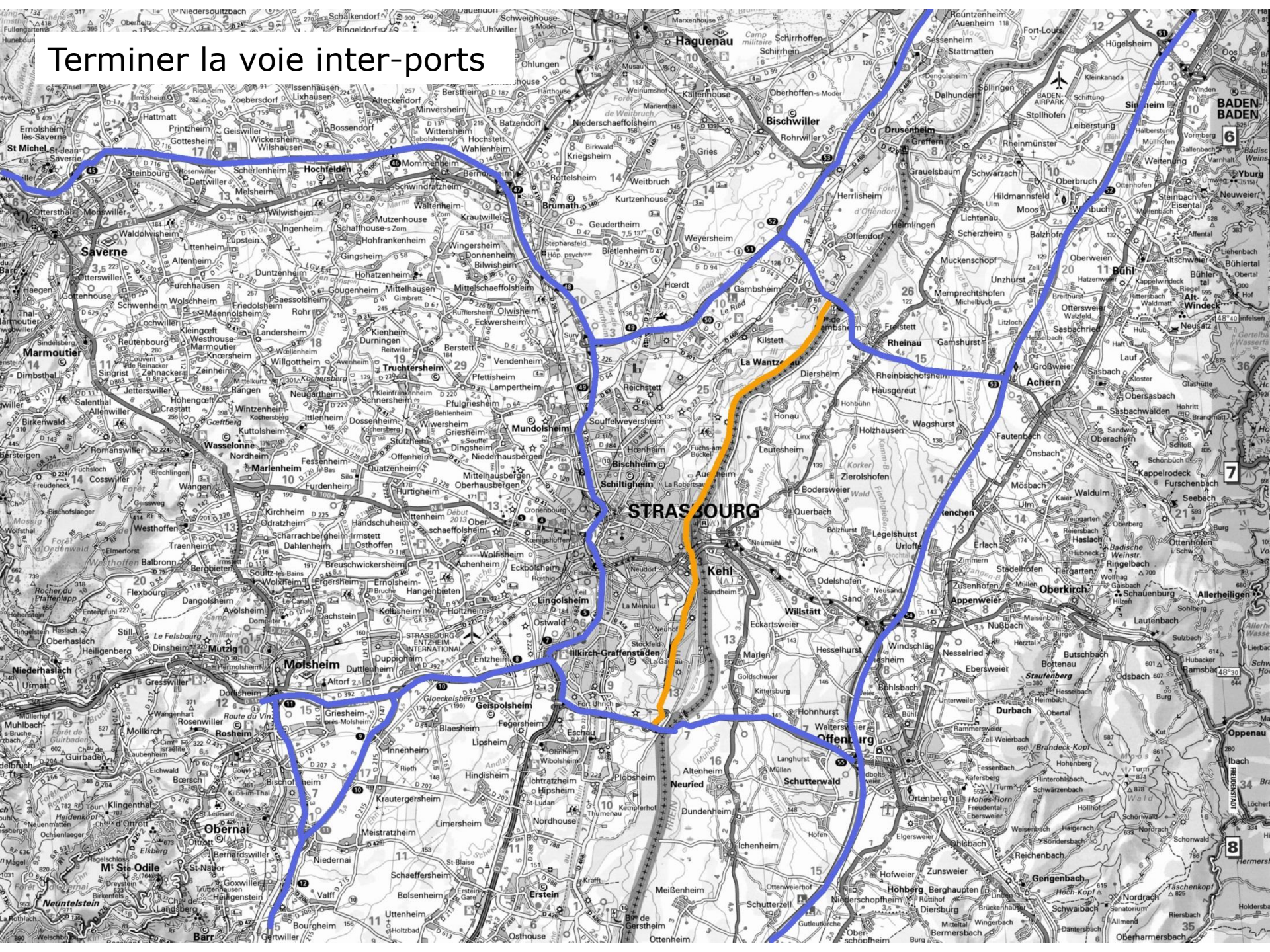
Barreau Nord



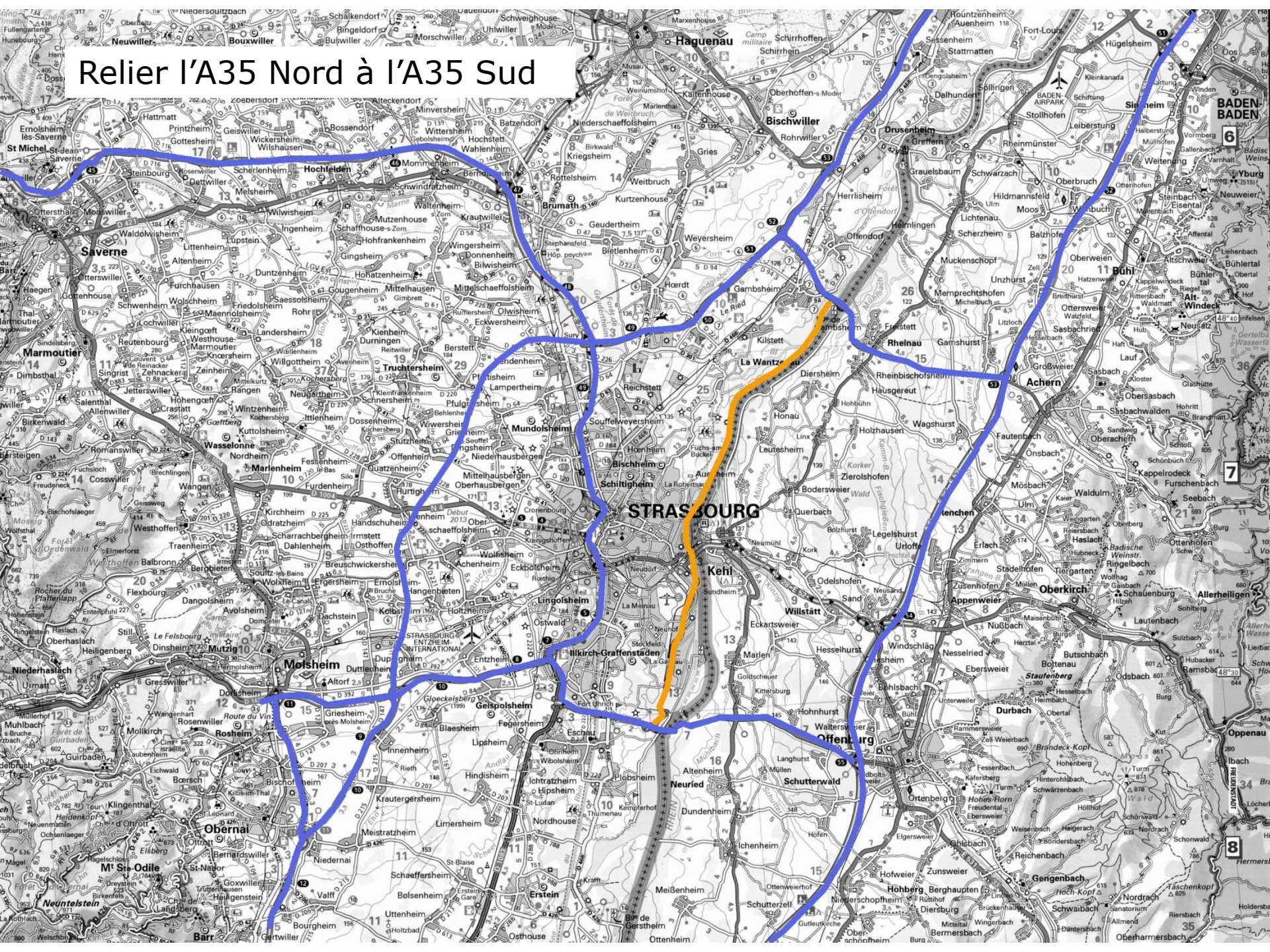
Prolongement du barreau Sud



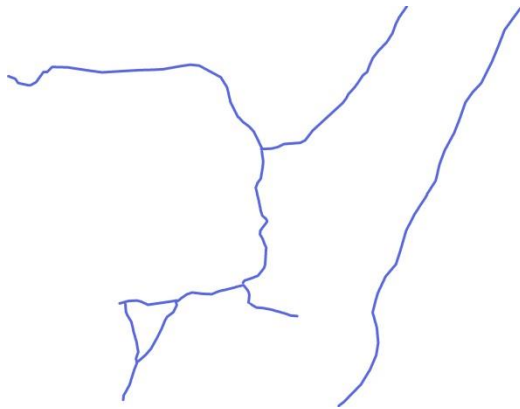
Terminer la voie inter-ports



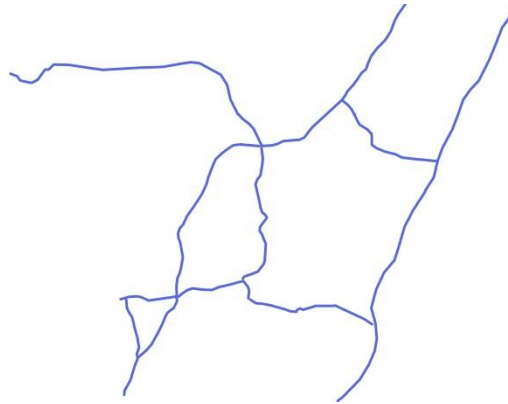
Relier l'A35 Nord à l'A35 Sud



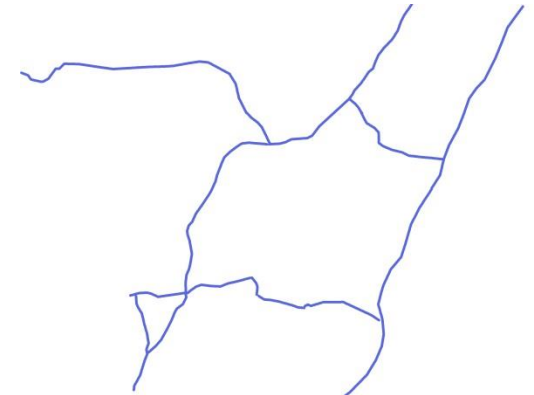
État actuel



La boucle de voirie
primaire



Suppression de l'A35
dans Strasbourg



en conclusion, la réalisation de la liaison A35 nord A35 sud et la fermeture d'une boucle de **voirie sans péage** (de maîtrise d'ouvrage publique, non concédée) autour de Strasbourg sont les préalables routiers à la « requalification » de son parcours dans Strasbourg, et à son remplacement par un boulevard.

Réseau de voirie

Echelle locale

I – le trafic d'échange entre l'intérieur et l'extérieur de la zone urbaine dense : la Communauté Urbaine de Strasbourg

II – les trafics internes à l'agglomération

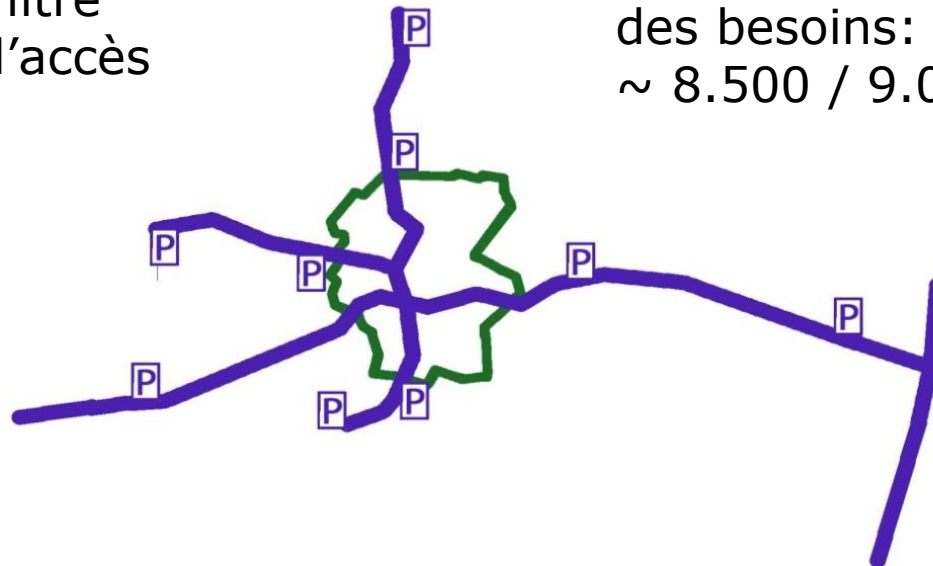
I – le trafic d'échange

Les principes à retenir:

- Reporter une partie de ces trafics sur le réseau ferré,
- « filtrer » une seconde partie par P+R aux entrées de l'agglomération, avec une tarification donnant accès aux moyens de rabattement
- Mettre en place une tarification de stationnement de longue durée fortement progressive, tout en privilégiant le stationnement résidentiel et le stationnement de très courte durée

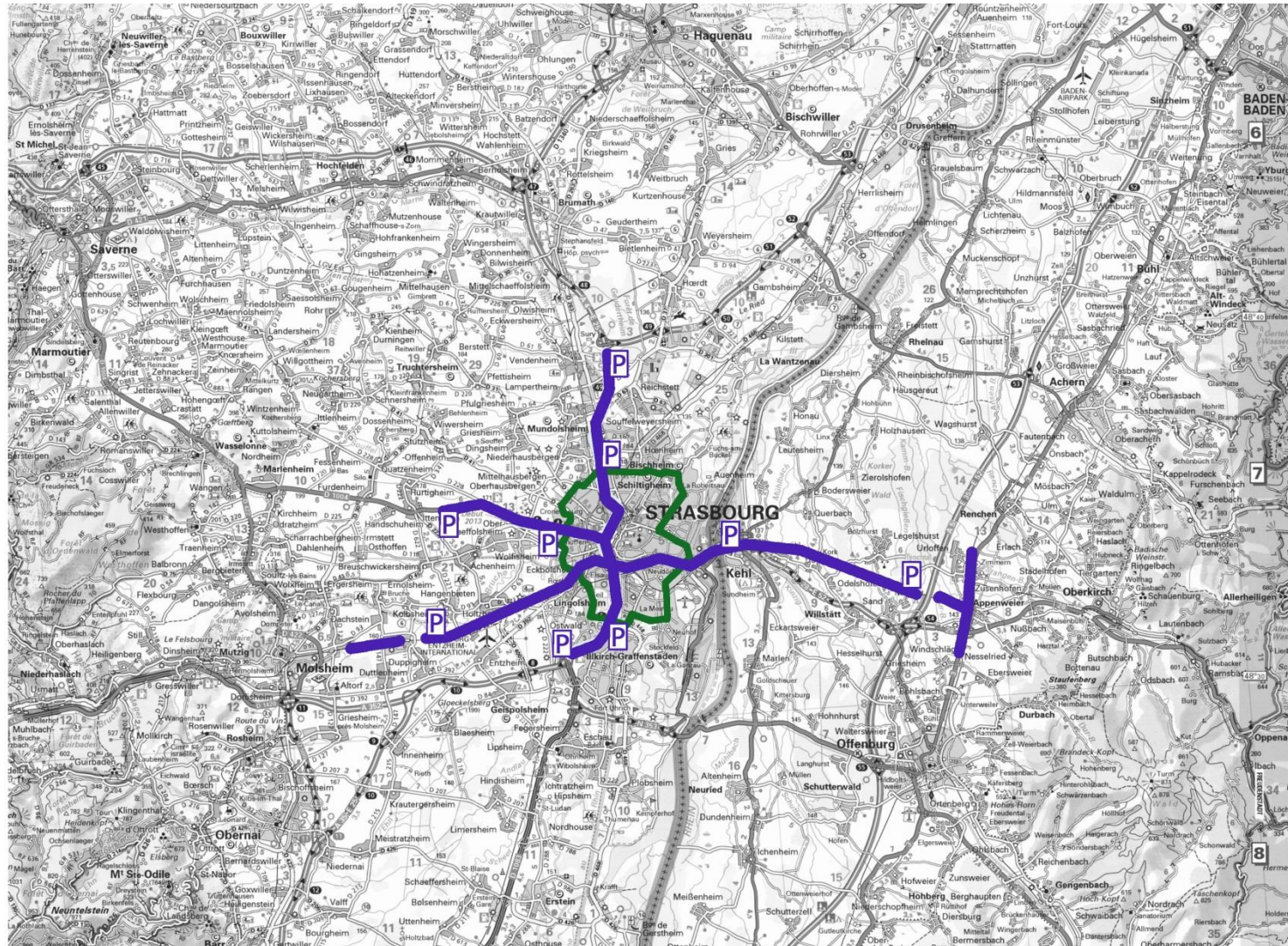
Les trafics d'échanges entre l'intérieur et l'extérieur de la zone urbaine dense (~Cus)

Parkings filtre
Et voies d'accès



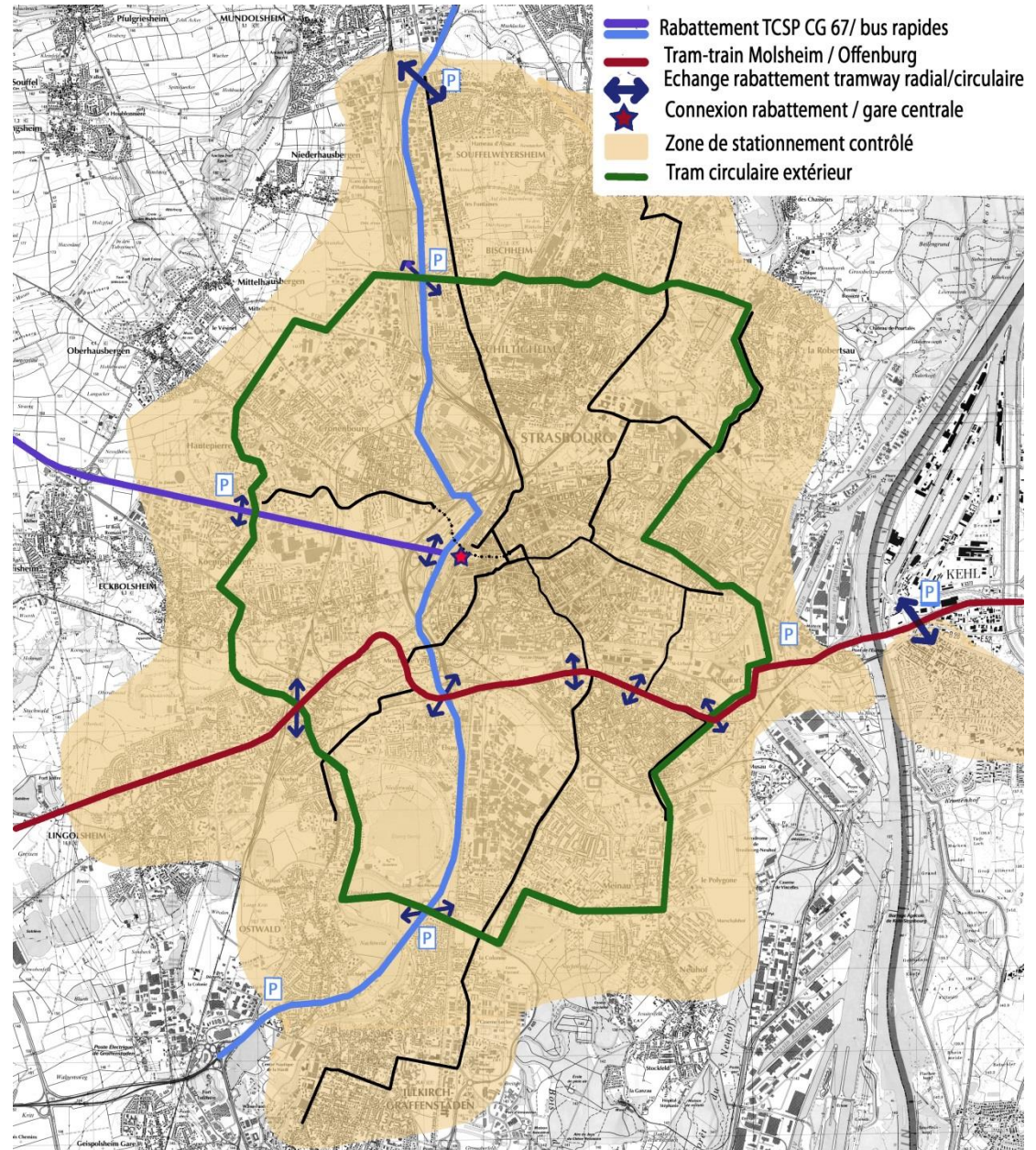
Estimation sommaire
des besoins:
~ 8.500 / 9.000 places

Les trafics d'échanges entre l'intérieur et l'extérieur de la zone urbaine dense (~Cus)



Rendre les volumes de trafic d'échange compatibles avec le boulevard par:

- un filtrage des flux aux entrées (parkings d'échange)
- des offres de substitution et de répartition des transports collectifs pour les flux pénétrants,
- une limitation des volumes résiduels par le contrôle strict du stationnement de longue durée.



II – les trafics internes

Le transfert vers d'autres modes de déplacements sont possibles, sous réserve de:

Pour les piétons :

- d'un aménagement de l'espace public adéquat,
- d'une répartition territoriale des équipements (écoles, commerces,...) permettant les déplacements de proximité, ceci impliquant des densités urbaines suffisantes,

Pour les cyclistes

- d'un réseau continu, et au moins partiellement protégé,
- d'une répartition territoriale des équipements (écoles, commerces, ...) permettant les déplacements de proximité, ceci impliquant des densités urbaines suffisantes,

Pour les usagers des transports collectifs:

- de conditions attractives d'accès à pied aux stations,
- d'un réseau suffisamment maillé pour éviter les phénomènes de saturation.
- mise en place pour les automobilistes d'une tarification de stationnement pénalisant la longue durée (hors résidents)

En résumé :

- l'aménagement urbain au sens large doit être pensé pour faciliter les déplacements courts et si possible non mécanisés,
- l'enjeu essentiel est de compenser par un transfert vers les modes « doux » l'augmentation mécanique du nombre de déplacements (à mobilité individuelle constante) générée par l'augmentation de la population.

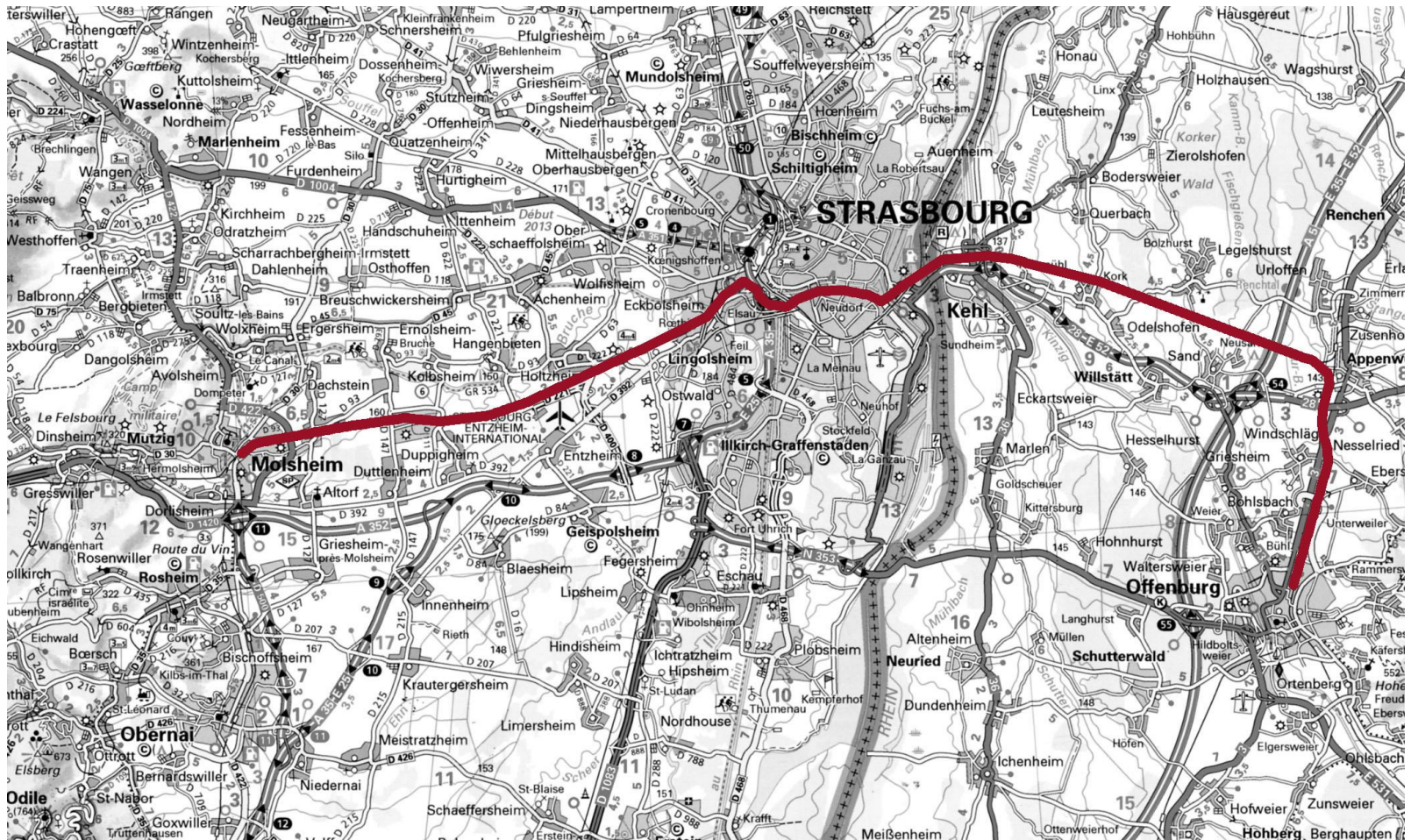
Remarques:

1. *Le vieillissement de la population réduira légèrement les mobilités individuelles constatées aujourd'hui,*
2. *Les évolutions des manières de travailler tendra non à réduire la mobilité individuelle mais à la répartir autrement dans la journée, écrêtant ainsi les phénomènes de pointe.*

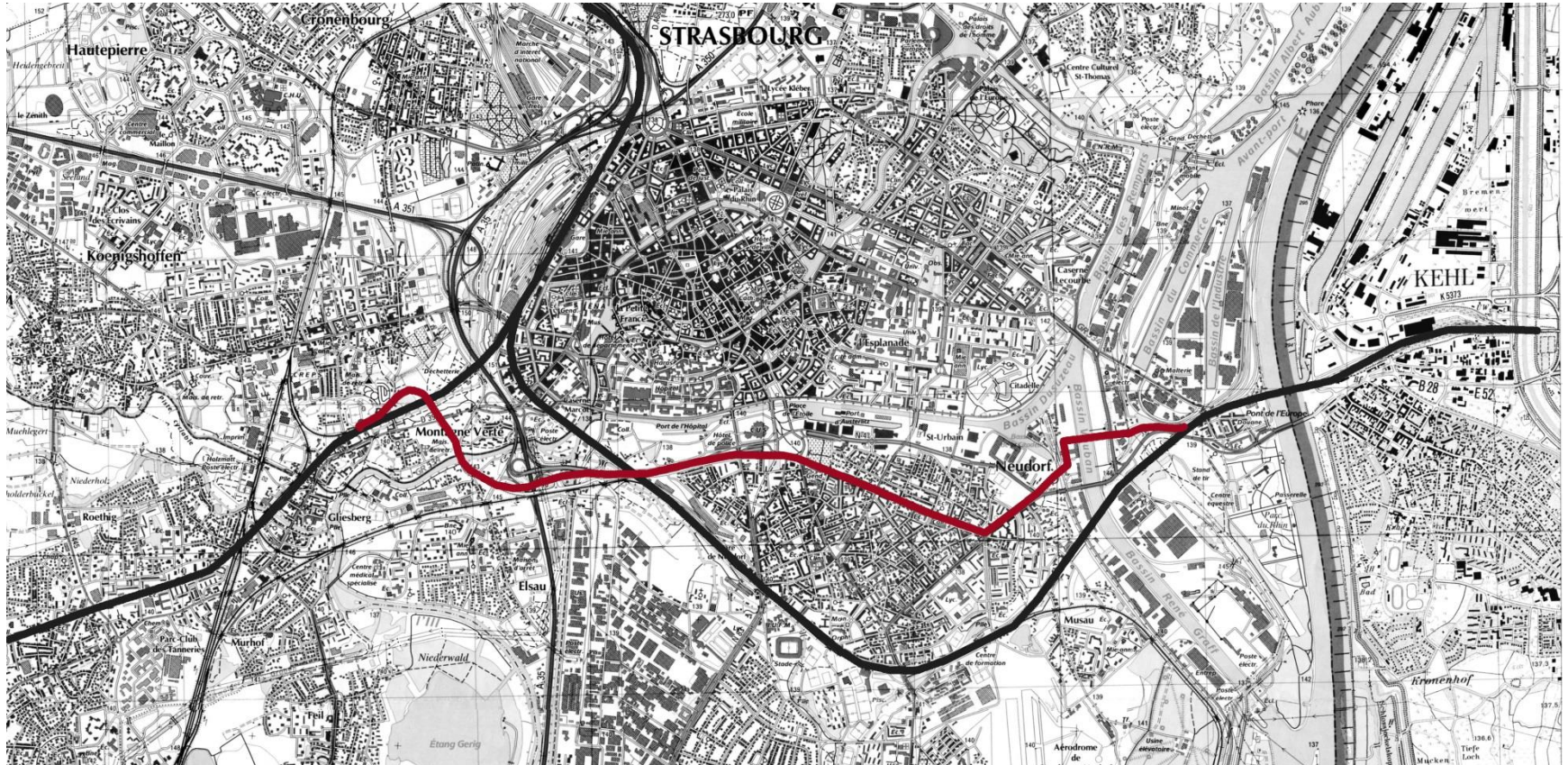
Transports collectifs

Le réseau régional

Compléter le réseau ferroviaire en place: tram-train Molsheim – Offenbourg : tracé



Tram-train Molsheim – Offenbourg traversée de l'agglomération



Transports collectifs

Le réseau local

Contexte:

Le tramway est fondamentalement un transport de surface et comme tel sa capacité est limitée,

Cette caractéristique, qui en fait un mode de transport trois fois moins coûteux que les modes enterrés, oblige quand la ville s'étend ou se développe, à multiplier les tracés et à limiter les concentrations urbaines, d'emplois en particulier.

Objectifs:

Rendre le territoire plus homogène (perméable),
Maintenir sa hiérarchisation (quartiers/centre),

Principes:

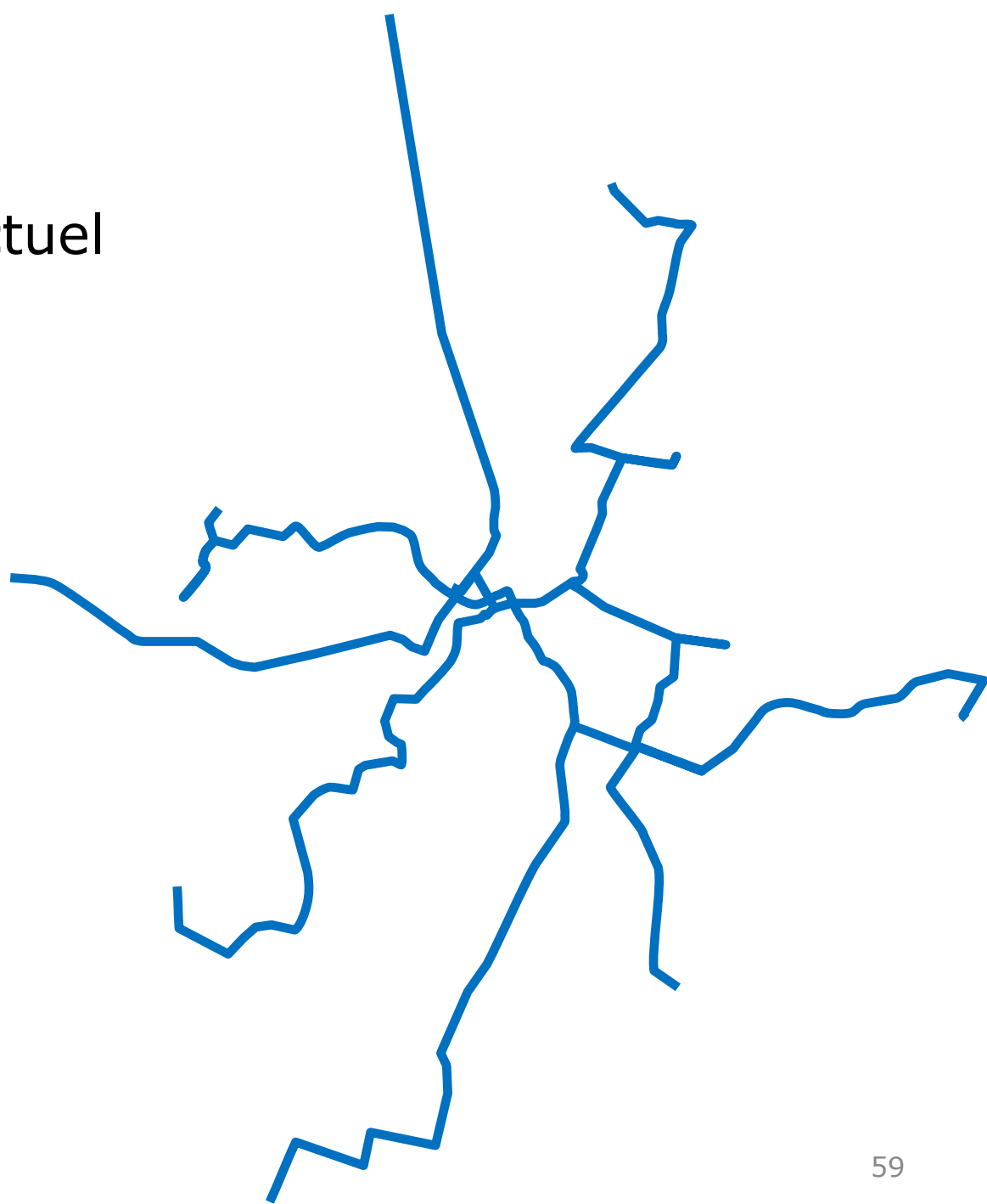
Mailler tous les réseaux de transports, chacun à son échelle particulière: transports collectifs, deux roues, piétons,

Connecter fortement les équipements régionaux: université, hôpitaux,...
Desservir les secteurs de développements.

Nota : l'état de développement du réseau urbain proposé est à long terme (2035/2040)

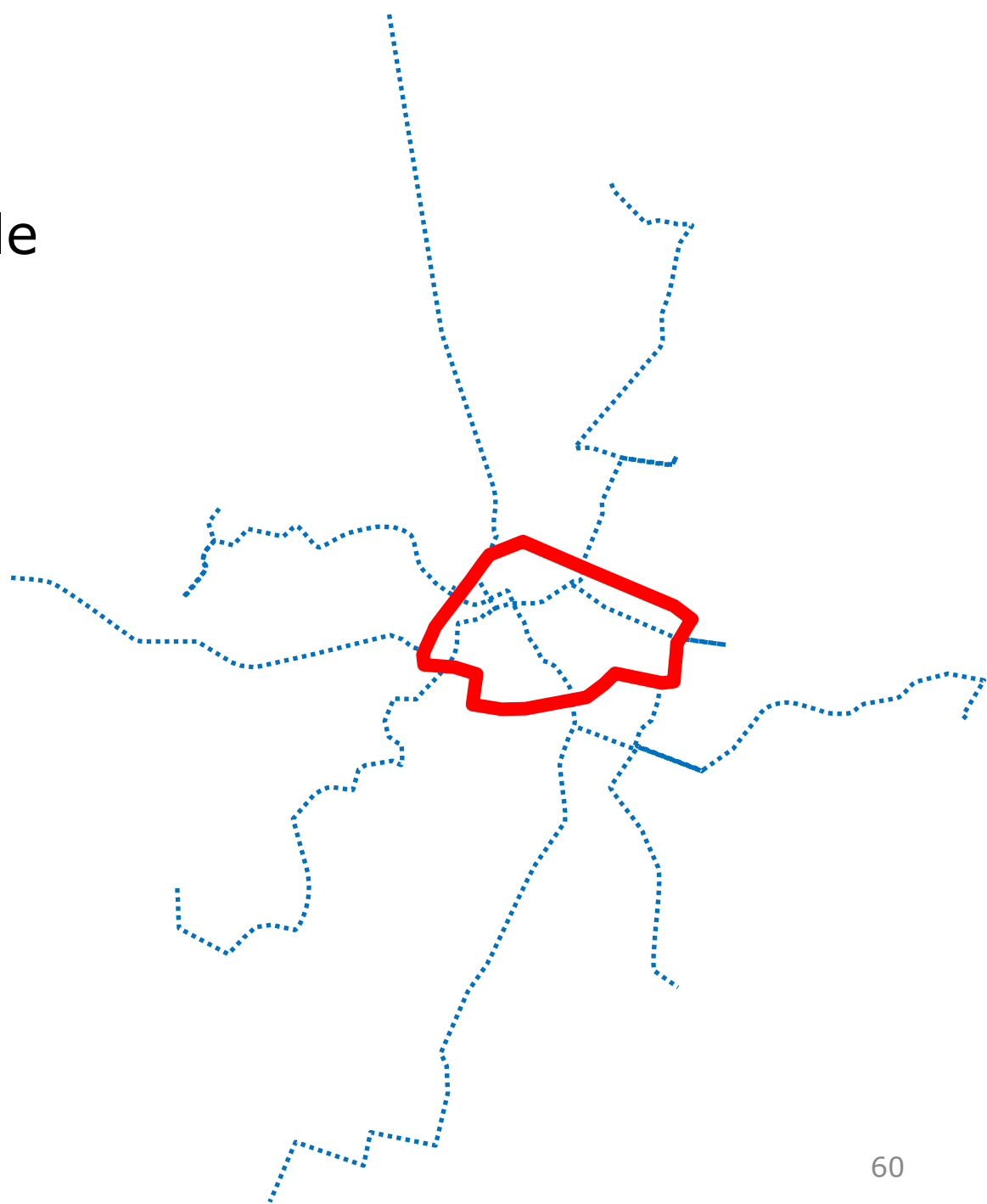
Maillage

Réseau radial actuel



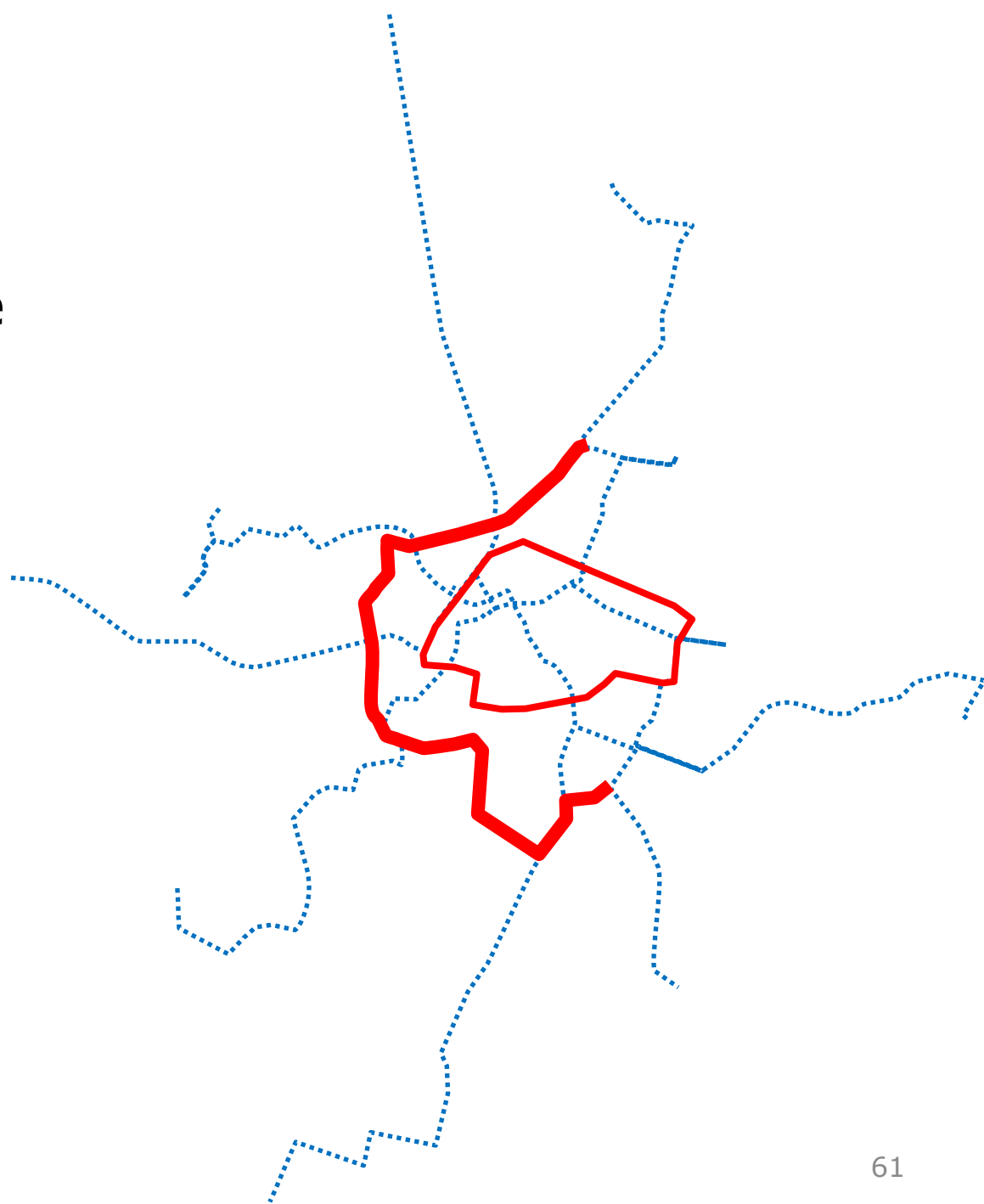
Maillage

Boucle centrale



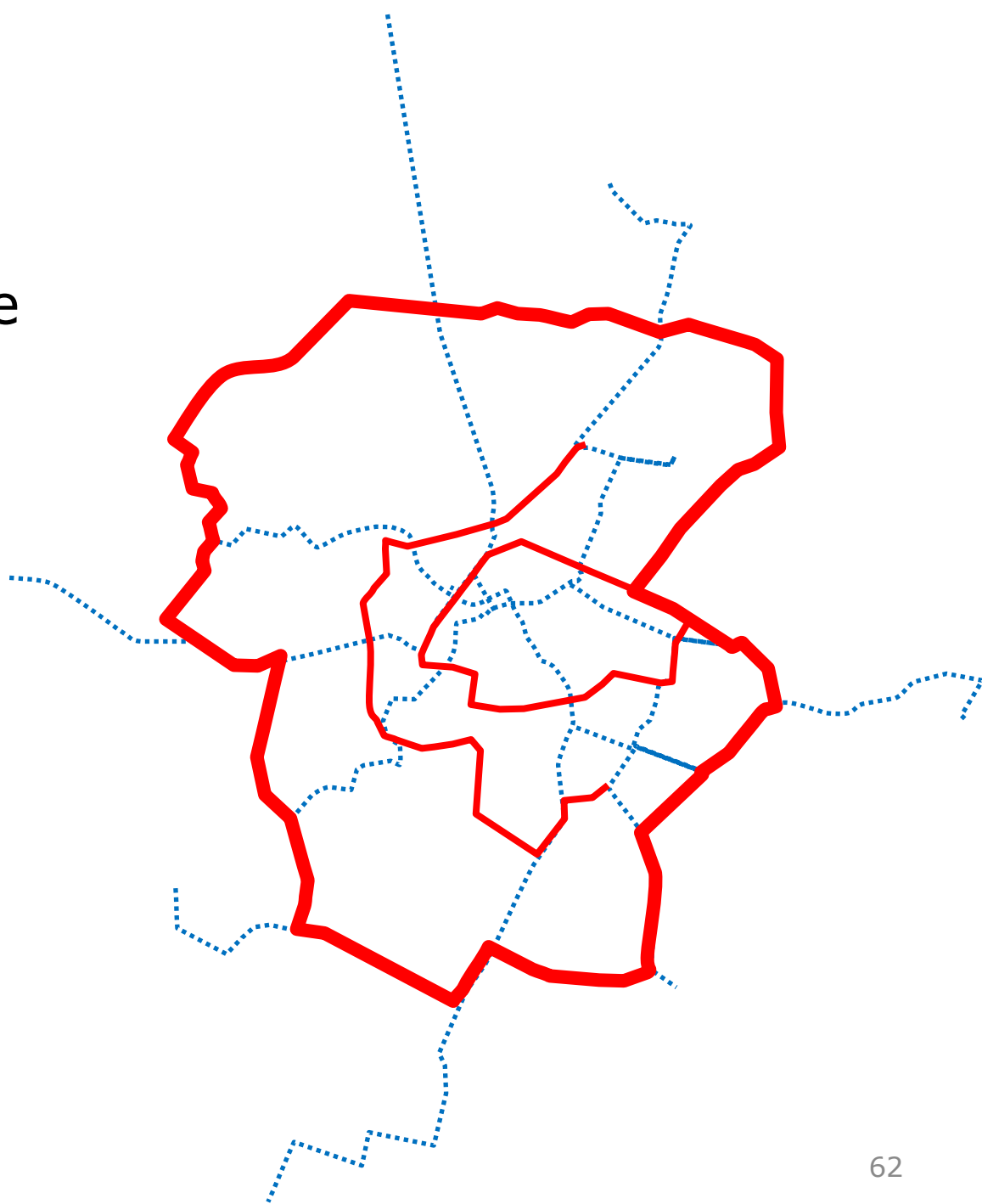
Maillage

boucle de
1^{ère} couronne



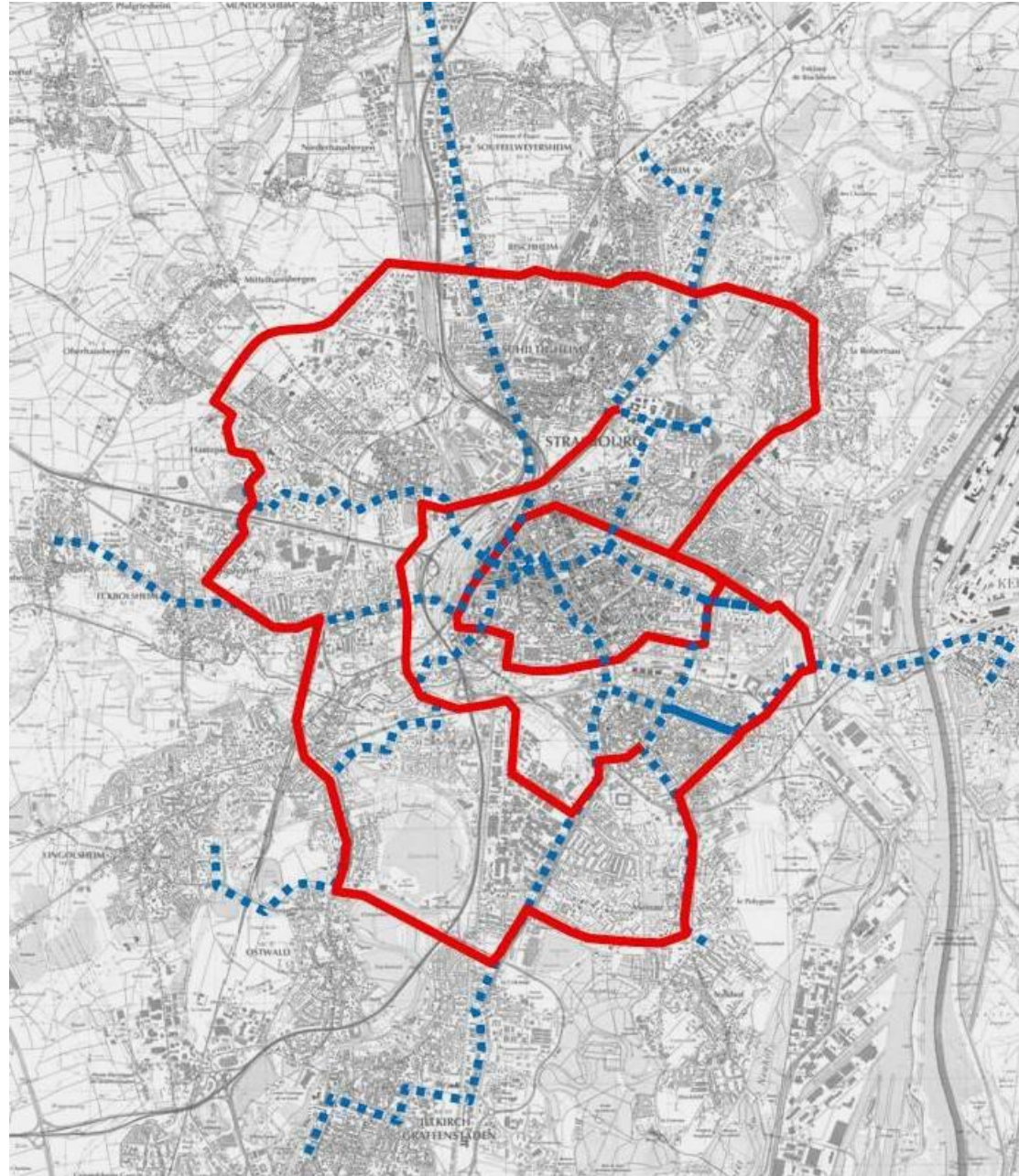
Maillage

boucle de
2^{ème} couronne

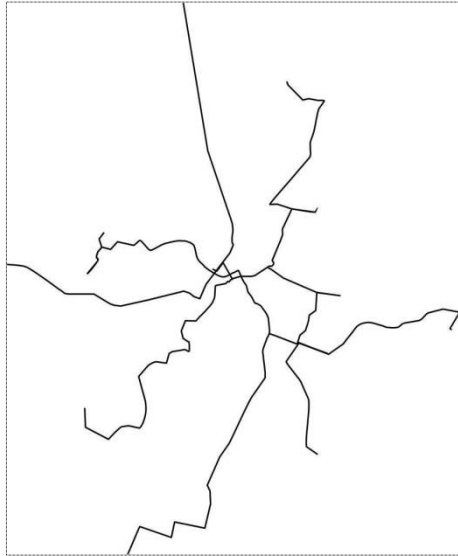


Réseau, à long terme

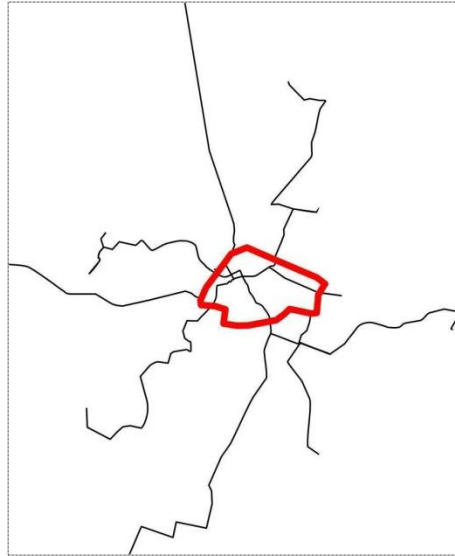
Radiales et
lignes de distribution



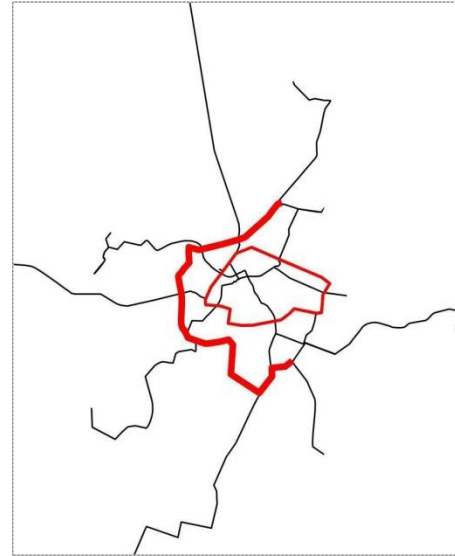
Maillage



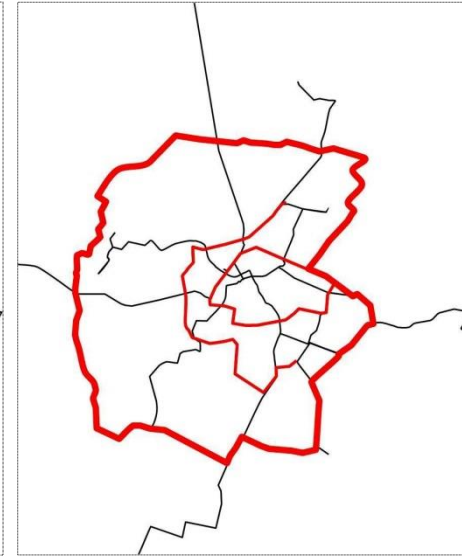
Réseau radial
actuel



Boucle
centrale



Boucle de
1^{ère} couronne



Boucle de
2^{ème} couronne

en conclusion, le maillage et l'adaptation, nécessairement progressive, à la nouvelle configuration urbaine du réseau de transports collectifs, devront accompagner la transformation de l'A35 en boulevard.

Rendre les volumes de trafic compatibles avec le boulevard

Les conditions à remplir pour atteindre l'objectif sont nombreuses:

- adaptation des modes de développement et de gestion urbains,
 - investissements importants dans différents champs de l'action publique,
 - absence de péage sur la liaison A35/Nord – A35/Sud (maîtrise d'ouvrage publique, non concédée), compensée par la tarification du stationnement de longue durée dans l'agglomération,
-
- les acteurs sont multiples, leurs intérêts à court terme peuvent être contradictoires,
 - Les enjeux opérationnels sont difficiles à formuler aujourd'hui, car ils concernent des futurs éloignés,
 - les difficultés économiques actuelles peuvent inciter à une gestion « au plus court » alors que c'est précisément en période de restrictions que l'anticipation est indispensable.

Un objectif accessible

Pour autant, l'objectif peut être accessible, et ramener le trafic d'A35 de 160.000 véhicules/jour à 35.000 apparaît finalement atteignable. La formulation d'un projet territorial ambitieux, de la même envergure que ceux qui ont transformé Strasbourg depuis le siècle dernier, est sans aucun doute le point de départ obligé d'une nouvelle adaptation de Strasbourg .

La question posée ici n'est pas simple, mais si rien n'est fait, que se passera-t-il ?

L'insertion du quartier des Remparts

Strasbourg 2014



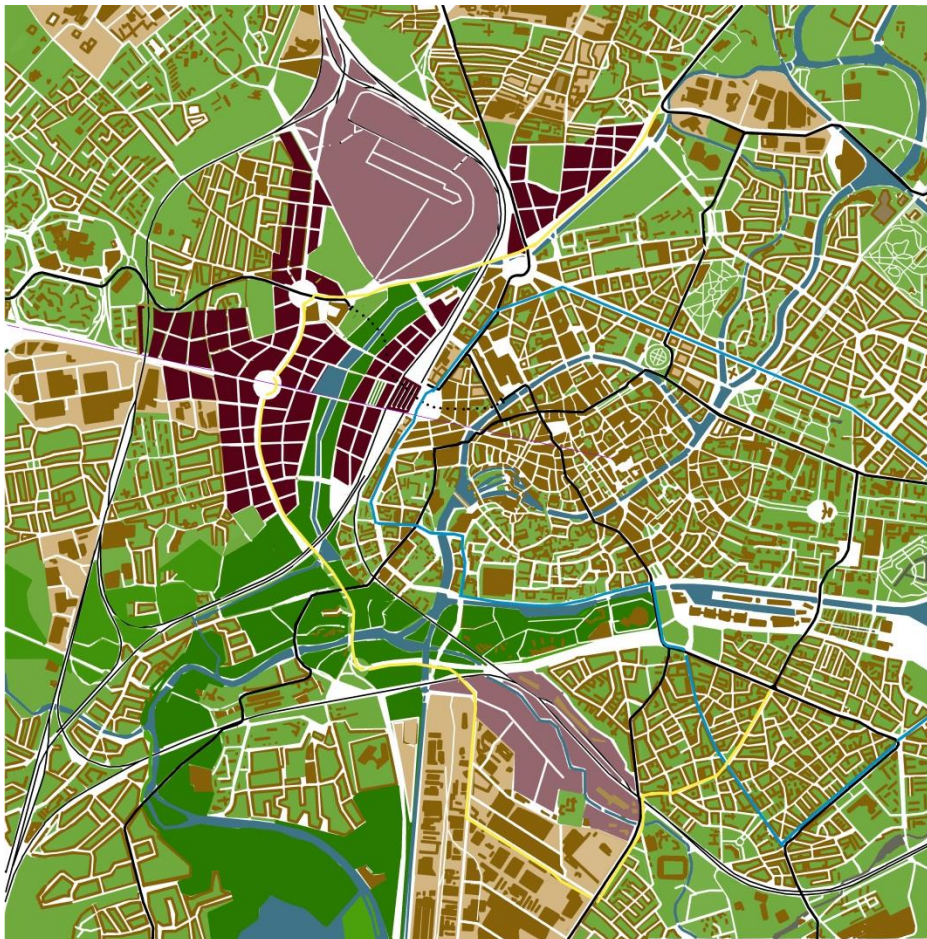
La suppression de l'A35 dans son parcours urbain ouvre donc une perspective singulière de l'évolution de la ville. Le quartier des Remparts, projeté sur son emprise, permettrait un développement de la ville affirmant son identité de métropole de l'Eurodistrict Strasbourg-Offenburg. Il faut bien entendre que ce développement n'est envisageable que dans la mesure où les options de transports en commun, et celles du bouclage routier extérieur de l'agglomération, prennent forme.

Enfin cette hypothèse nécessite bien entendu une étude approfondie, qui permette de définir dans quelles conditions techniques, juridiques et financières elle est réalisable. Une étude de ce type, d'une durée de 5 ans probablement, s'appuyant sur notre approche, devrait mobiliser différents partenaires techniques ainsi que les instances représentant les Collectivités Territoriales, avec l'appui des services de l'Etat. Dans cette perspective selon nous, les aménagements d'attente de l'actuelle A35 devraient répondre essentiellement à des mesures de sécurité.

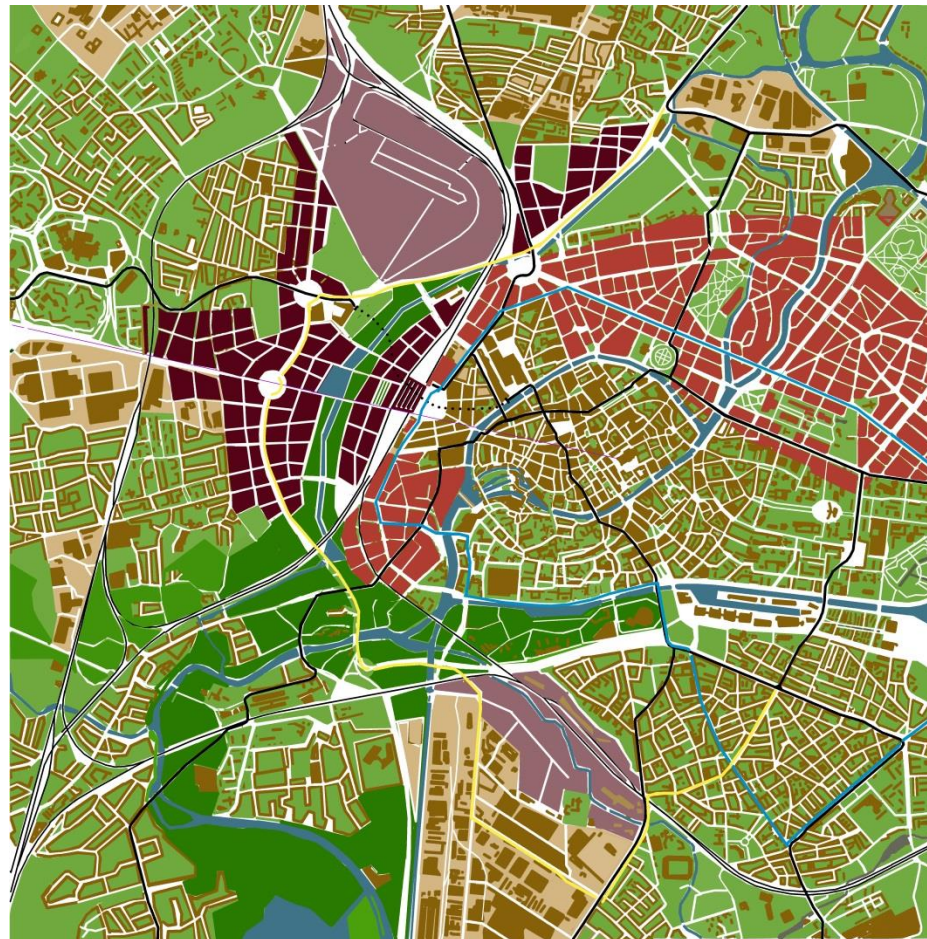
,

Le nouveau quartier des Remparts Rapport d'échelle

Le quartier des Remparts



La Neustadt 1880-1920



Sur le long terme

2014



2040



Les éléments présentés ci dessus ont pour l'essentiel été élaborés entre juin 2011 et juin 2013. Ils ont en quelque sorte anticipé sur les résultats du rapport de MM. Renvoisé et Panhaleux, dont on rappelle ci après l'intitulé et les conclusions principales:

:

EXPERTISE SUR LES DEPLACEMENTS
DANS LA PERIPHERIE DE L'AGGLOMERATION STRASBOURGEOISE

extrait du sommaire:

5.5 les propositions de la mission pour le transit Nord Sud

5.5.1 un contournement ouest aux caractéristiques réduites

5.5.2 qui pourrait être réalisé dans le cadre de la DUP actuelle,

5.5.3 et/ouvrant la possibilité d'une requalification de l'actuelle A35

source: rapport n°008695-01 établi par MM. Jean Panhaleux et François Renvoisé (Conseil général de l'environnement et du développement durable) septembre 2013

Mais que signifie "requalification de l'actuelle A35" ?

S'agit-il de :

changer le mode d'exploitation tout en conservant la même voirie ? C'est à dire réduire le vitesse, affecter une partie de la chaussée aux transports collectifs et aux deux roues,

ou bien :

transformer l'autoroute en boulevard ? C'est-à-dire retrouver le sol naturel, se débarrasser des talus, des ponts, des échangeurs et des voies d'accès, et surtout initier une restauration de l'intégrité de la ville.

L'enjeu de la « requalification »

Le changement de mode d'exploitation peut avoir un impact, modeste probablement, sur les émissions de polluants. Car sur une infrastructure de cette importance, une limitation drastique du trafic est une gageure. Mais la géométrie demeurant, il n'a aucune influence sur la césure que constitue cette autoroute, et qu'elle constituera de plus en plus dans une ville qui se densifie et s'étend.

Le changement de géométrie et de mode d'exploitation, le remplacement de l'autoroute par un boulevard, permettent comme le montrent les exemples présentés ci-après de repenser l'ensemble des abords de l'actuelle A35, de la Montagne Verte à Koenigshoffen, à Cronenbourg, à la gare basse et à Schiltigheim. C'est un projet de l'ampleur de celui, achevé en 40 années, de la Neustadt à la fin du 19^{ème} et du début du 20^{ème} siècle. Il s'agit ici d'unifier la ville et non de l'étendre.

Il apparaît donc que l'enjeu de la « requalification » de l'A35 n'est pas que la résolution d'un problème de mécanique des fluides mais aussi, sinon plus, l'énoncé d'un projet sur la ville.

et aussi, parmi elles ...

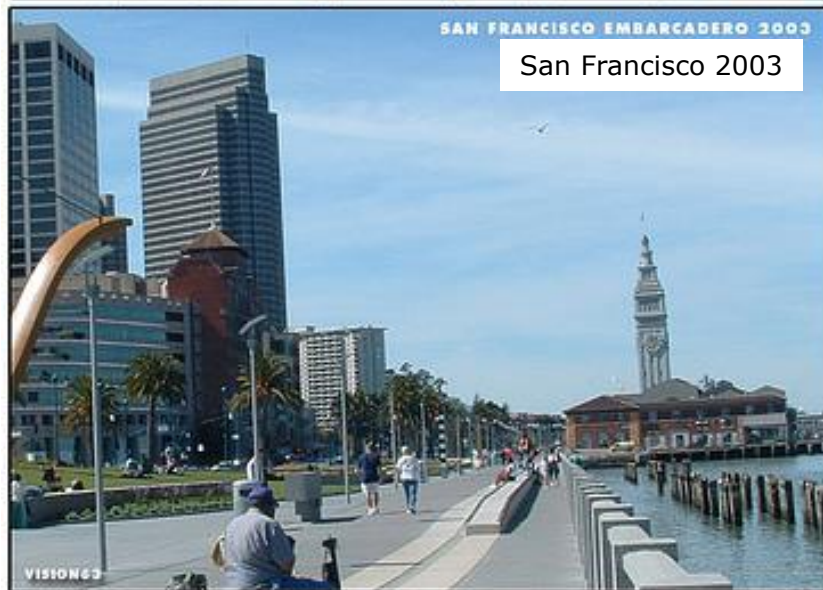
Séoul 1998



Séoul 2003



Ce débat ne se limite pas au territoire de la Communauté Urbaine de Strasbourg: il agite des métropoles sur les cinq continents. En Amérique du Nord, mais aussi en Corée, en France, des villes traversées brutalement par des voies rapides ou des autoroutes ont opté pour leur suppression.



Cette hypothèse a été pensée depuis 2011. Présentée dans le cadre de différentes réunions publiques, à des élus de la Ville et de la Communauté Urbaine, à différentes organisations, elle a été quelque peu remaniée, pour prendre la présente forme.

Notre ambition est qu'elle serve de base à une étude approfondie.

Micha Andreieff, Michel Messelis, Urbanistes.