

CLUB PROJET URBAIN & PAYSAGE

2019



ATELIER DE STRASBOURG DU 20 AU 22 MARS 2019

"REGARDS EXTÉRIEURS SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DES ABORDS DE L'A35"

SÉMINAIRE À LA FNAU LE 2 OCTOBRE 2019

"D'UNE RIVE À L'AUTRE, L'URBANISME MÉDITERRANÉEN, MYTHE OU RÉALITÉ ?"

SOMMAIRE

Avant-propos.....	3
20, 21 & 22 mars 2019 - L'atelier de Strasbourg	5
Déroulement de l'atelier à Strasbourg.....	6
Problématique de l'atelier strasbourgeois.....	7
Les attendus.....	8
Les éléments de contexte.....	10
Les propositions	15
Une découverte inattendue du potentiel de l'A35.....	16
L'intervention des élus et des partenaires.....	33
Remerciements.....	34
2 octobre 2019 - Projet urbain & paysage, Séminaire à la FNAU - D'une rive à l'autre, l'urbanisme méditerranéen, mythe ou réalité ?	35



ÉDITORIAL

En 2019, les activités du Club Projet Urbain & Paysage ont été marquées par deux événements qui ont eu lieu en mars et en octobre. En mars, le 16^{ème} atelier Projet Urbain & Paysage s'est déroulé dans l'Eurométropole de Strasbourg, première agglomération cyclable française et reconnue en terme de mobilité innovante. La problématique de cette année portait sur le réaménagement des abords de l'autoroute urbaine A35. Contrairement aux tendances actuelles, l'atelier a privilégié la conservation de l'infrastructure autoroutière sur une grande partie de ses 26 kilomètres pour la faire évoluer en boulevard métropolitain et permettre une réelle réflexion sur l'évolution du tissu urbain attentant.

23 agences étaient représentées. L'expertise 2019 a été renforcée par la présence de professionnels aguerris au travail en atelier : urbanistes, architectes, paysagistes et ingénieurs. Rachid Kander, ancien directeur de l'agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole, aujourd'hui directeur de la SEM SEAU, participait aux travaux de l'atelier, en tant que représentant du Club Ville Aménagement.

Le projet proposé s'inscrit dans un processus inédit, prenant en compte les différents projets du Grenelle des mobilités, la préparation d'un « Atelier des territoires » (démarche de concertation de l'État avec les collectivités locales) et des réflexions pour une IBA (Internationale Bauausstellung) sur le territoire métropolitain.

Fort de cette expérience et de ses réflexions sur la transformation des voies rapides, l'ADEUS partagera ces enseignements lors des ateliers métiers de la 40^{ème} Rencontre annuelle de la FNAU à Paris.

En octobre, un débat a eu lieu à la FNAU sur un urbanisme méditerranéen à l'origine de la pensée urbaine orientale et occidentale.

Issus de deux grandes cultures, gréco-romaine et arabo-ottomane, s'étant systématiquement opposées au cours de l'histoire, ces deux modèles divergent en leurs fondements. L'un est un urbanisme planifié et réfléchi en amont, quand l'autre est plutôt une expression des conditions du milieu. En les comparant plus finement au filtre de trois grandes actions humaines [la réunion des hommes, la perception de son territoire et la protection contre le climat], Frédéric Roustan, par son travail de recherche sur une définition galvaudée, a tenté d'en dégager des convergences.

Enfin, Gwenaëlle Zunino, aujourd'hui enseignante-chercheuse à l'École d'architecture de Nancy, quitte ses fonctions de co-anima- trice qu'elle occupait depuis dix ans. Elle restera bien entendu dans notre réseau.

Les animateurs
Yves GENDRON & Frédéric ROUSTAN



Chaque année, le club Projet Urbain & Paysage de la Fnau explore une facette nouvelle des questions territoriales et urbaines à travers une problématique posée par une agence et ses partenaires. Les propositions apportées par l'atelier, fruit de trois jours de travail collectif basés sur les travaux de l'ADEUS, ouvrent des pistes et invitent les acteurs du territoire à s'en saisir.

L'atelier de Strasbourg avait la particularité d'être l'un des premiers consacré à l'enjeu d'articuler la transformation d'une infrastructure autoroutière avec plusieurs dispositifs : Grenelle des mobilités, Projet partenarial d'aménagement (PPA), « Atelier des territoires » de l'État, territoire pilote pour une IBA© (exposition internationale d'architecture)...

Les agences d'urbanisme réfléchissent depuis plusieurs années sur la « seconde vie » des autoroutes urbaines. La FNAU a d'ailleurs consacré à ce sujet l'un des premiers livres de la collection Points Fnau aux éditions Gallimard Alternatives « Les métamorphoses de l'autoroute urbaine ».

À Bordeaux, avec la réflexion sur la rocade, à Lyon avec la requalification de l'autoroute A7, à Tours avec la reconquête par la culture des espaces autoroutiers, pour le Grand Paris avec la démarche engagée sur les autoroutes du futur, ou à Strasbourg autour du réaménagement des 26 kilomètres de territoires tra-

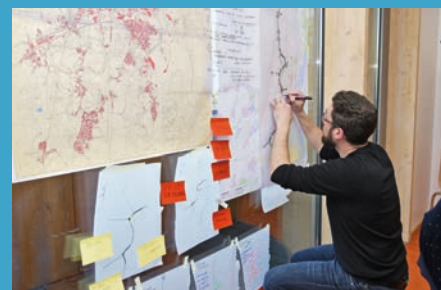
versés par l'A35, les agences d'urbanisme analysent, questionnent, projettent ces métamorphoses des usages de l'autoroute urbaine. Ce sujet mobilise en Europe, comme à Barcelone avec le projet des « rondas » et de la redéfinition du tissu urbain par des « super blocks », mais aussi aux États-Unis, comme à New-York où les transformations des voies rapides et urbaines se sont multipliées, entraînant le changement d'usage d'emprise de voirie en espaces publics.

Les infrastructures ont leur cycle de vie, de la conception à la transformation, voire à la disparition. Les transitions écologique, numérique, urbaine font aujourd'hui des autoroutes et de leurs emprises des champs de projet et d'innovation.

Enfin, les enseignements sur les usages de ville méditerranéenne révélés et présentés par Frédéric Roustan aux experts du Club Projet Urbain & Paysage démontrent que l'histoire de la pensée urbaine est devenue universelle et est une récurrence depuis 6 000 ans ayant toute sa place dans les réflexions en cours pour s'adapter au monde qui change.

Brigitte BARIOL-MATHAIS
Déléguée générale de la FNAU

ACTIVITÉS 2018-2019 & PROGRAMME



8 février 2019 :

Pré-atelier de préparation pour l'atelier de Strasbourg

20, 21 et 22 mars 2019 :

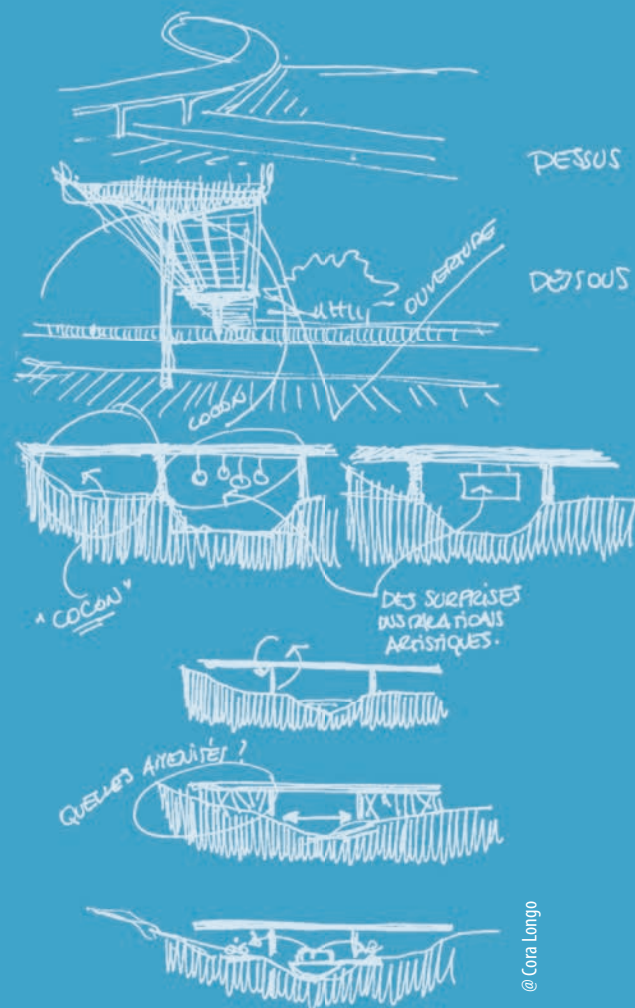
Atelier Projet Urbain & Paysage sur la transformation de l'A35 et de ses abords dans la traversée de l'Euro-métropole de Strasbourg

2 octobre 2019 :

Présentation de l'urbanisme méditerranéen et débat sur l'urbanisme en Europe, suivis d'échanges sur l'évolution du club et du prochain atelier qui se déroulera à Bordeaux

8 novembre 2019 :

Présentation de l'expérience de Strasbourg à l'atelier métier « Transformation des autoroutes urbaines » de la 40ème Rencontre annuelle de la FNAU à Paris



@ Cora Longo

20, 21 & 22 MARS 2019

L'ATELIER DE STRASBOURG



DÉROULEMENT DE L'ATELIER À STRASBOURG



TRAVAUX PRÉPARATOIRES

LE 8 FÉVRIER 2019

Cette séance de travail préparatoire à l'atelier de Strasbourg, avec la participation d'Éric Chenderowsky, Directeur de l'Urbanisme de l'Eurométropole de Strasbourg, a permis de partager avec les participants les éléments de diagnostic et les enjeux identifiés par les travaux préalables de l'ADEUS, ainsi que de dessiner les premières approches pour l'atelier.

PRÉSENTATION DES TROIS JOURS D'ATELIER

LE 20 MARS 2019

Accueil des participants, visite de terrain (bus et vélo), identification des premiers ressentis pour préciser les orientations émises lors du pré-atelier et poser les fondements du concept qui sera proposé.

LE 21 MARS 2019

Séance de travail en trois groupes, production d'un concept, de principes d'aménagement et de programmation d'événements pour une première phase de mise en œuvre.

LE 22 MARS 2019

Finalisation et formalisation des rendus (éléments de discours et planches illustratives), restitution des ressentis, de l'analyse, des propositions et définition d'une première vision de boulevard métropolitain, en présence du Président de l'Eurométropole de Strasbourg, de représentants de l'État et des techniciens de l'Eurométropole.

PROBLÉMATIQUE DE L'ATELIER STRASBOURGEOIS

VERS UN SYSTÈME TERRITORIAL EUROMÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ

Une des particularités de cet atelier est qu'il s'inscrit dans la démarche du Grenelle des mobilités, portée par l'État, la Région, le Département du Bas-Rhin et l'Eurométropole de Strasbourg.

Il s'agit de dessiner les premières images d'un changement de système, qui voudrait passer de celui d'une ville-centre rayonnant au niveau européen et ignorant son environnement, à celui d'une aire métropolitaine puissante, transfrontalière, adaptée aux différents modes de vie, post-carbone, d'autant plus attractive et encore plus rayonnante.

Les déclencheurs et catalyseurs de cette évolution voulue par tous sont d'une part, un projet (engagé et clivant) de Contournement Ouest de Strasbourg (COS) et d'autre part, une quatrième ligne ferroviaire en cours de réalisation qui part de la gare de Strasbourg vers le nord pour des dessertes internes à l'Eurométropole, aux échelles de l'aire métropolitaine transfrontalière et européenne.

Un Grenelle des mobilités, lancé par la Ministre Élisabeth BORNE dans le cadre des Assises des Mobilités, fin 2017, après une très large concertation dans les territoires, a abouti début 2019 à un accord entre État, grandes collectivités et intercommunalités sur un bouquet de projets.

Ces projets, certes d'infrastructures, encore incomplets en termes de maillage, sont structurants notamment en matière de gouvernance, d'aménagement du territoire et d'innovations technologiques et organisationnelles.

Il est peu perçu que les projets lancés, s'agissant de contournement autoroutier et de confortement des capacités ferroviaires, sont des conditions pour réinventer un système de mobilités et le fonctionnement métropolitain correspondant.

Quel parti de réorganisation des mobilités peut-il être proposé dans le cœur de l'Eurométropole et dans l'aire métropolitaine, mais aussi autour de l'autoroute urbaine, dont la portion centrale passe à 800 mètres de la cathédrale de Strasbourg ?

Le déclassement du statut d'autoroute sur près de 26 kilomètres urbains, suite à la réalisation du COS, permettra un réaménagement potentiel d'environ 450 hectares en plein tissu urbain dense... la même superficie que les quartiers de la Neustadt ou la Grande Île, c'est-à-dire l'équivalent de l'hyper-centre de Strasbourg, une opportunité qui oblige.

L'atelier du Club Projet Urbain & Paysage de la FNAU a pour rôle de fournir des propositions dans une démarche très rythmée pour enrichir les réflexions des acteurs locaux. Ces propositions, grâce à la production de visuels, permettent d'accélérer la mise en cohérence et l'émergence opérationnelle de nombreux projets, de façon cohérente.

À partir des travaux de l'atelier et de l'ADEUS, l'État et l'Eurométropole de Strasbourg ont engagé depuis juillet 2019, un « Atelier des territoires ». Les résultats de l'ensemble de la démarche pourront nourrir une IBA©. En effet, l'Eurométropole de Strasbourg participe à la démarche Éco-cité et fait partie des agglomérations pilotes avec Nantes, Bordeaux et Esch-Belval pour proposer une IBA© et ainsi conforter la transformation du paysage et du fonctionnement strasbourgeois.

LES ATTENDUS

À la fois liens et coupures, les grandes infrastructures routières sont aujourd'hui, dans nombre de territoires, réinterrogées. Face aux enjeux qu'elles soulèvent pour l'accessibilité et l'attractivité des espaces qu'elles traversent, aussi bien denses que périurbains, quels doivent être leurs fonctions, leurs nouveaux usages et comment les rendre acceptables ?

La mobilité, son organisation, ses réseaux évoluent et doivent s'adapter aux nouveaux modes de vies, aux enjeux climatiques et aux besoins de proximité. Les réseaux ferrés, de transports collectifs, cyclables, et notamment les infrastructures routières, doivent en tenir compte et évoluer vers d'autres formes.

Inventé au siècle dernier, le système de déplacement basé sur la voiture individuelle atteint ses limites. Les progrès techniques feront certes diminuer la pollution atmosphérique, mais pas les nuisances sonores liées à la grande vitesse, ni la consommation d'espace et de temps urbain qui caractérisent l'autosolisme.

Comment de grandes infrastructures routières vécues comme un lien et comme une coupure deviennent-elles un bien commun au service d'un territoire métropolitain et aussi, s'agissant des espaces traversés, une ressource à mobiliser avec précaution ?

Trois échelles de réflexion ont été proposées à l'atelier pour construire une vision pour ce morceau de territoire.

LE FONCTIONNEMENT DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE

Le bouquet de projets proposé dans le cadre du Grenelle des mobilités aura un impact sur l'organisation du territoire. Ce premier regard extérieur consiste à analyser les conséquences spatiales des scénarios du Grenelle des mobilités à l'échelle de l'aire métropolitaine strasbourgeoise et transfrontalière. De leurs premières analyses, il était attendu d'identifier les points clés pour l'articulation de l'A35 avec le système de déplacements proposé à l'échelle du SCoT de la région de Strasbourg, de l'Ortenau et de Karlsruhe en Allemagne. L'objectif est d'arriver à donner les points d'enjeux à la transformation de l'A35 en boulevard métropolitain.

LE RÉAMÉNAGEMENT DE L'A35 ET DE SES ABORDS

Le deuxième regard attendu était d'afficher un programme cohérent face aux territoires traversés par l'A35, mais aussi par l'A351, la route du Rhin et les futures voies identifiées dans le Grenelle comme le Contournement Ouest de Strasbourg en cours de construction et la Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO).

Deux questions ont été posées à l'atelier :

- Quels sont les sites à valoriser pour créer des articulations est-ouest avec l'A35, les quartiers de Strasbourg et les communes de l'Eurométropole ?
- Quelles évolutions prévoir pour le secteur des gares de Strasbourg et Cronembourg et d'une future gare routière ?

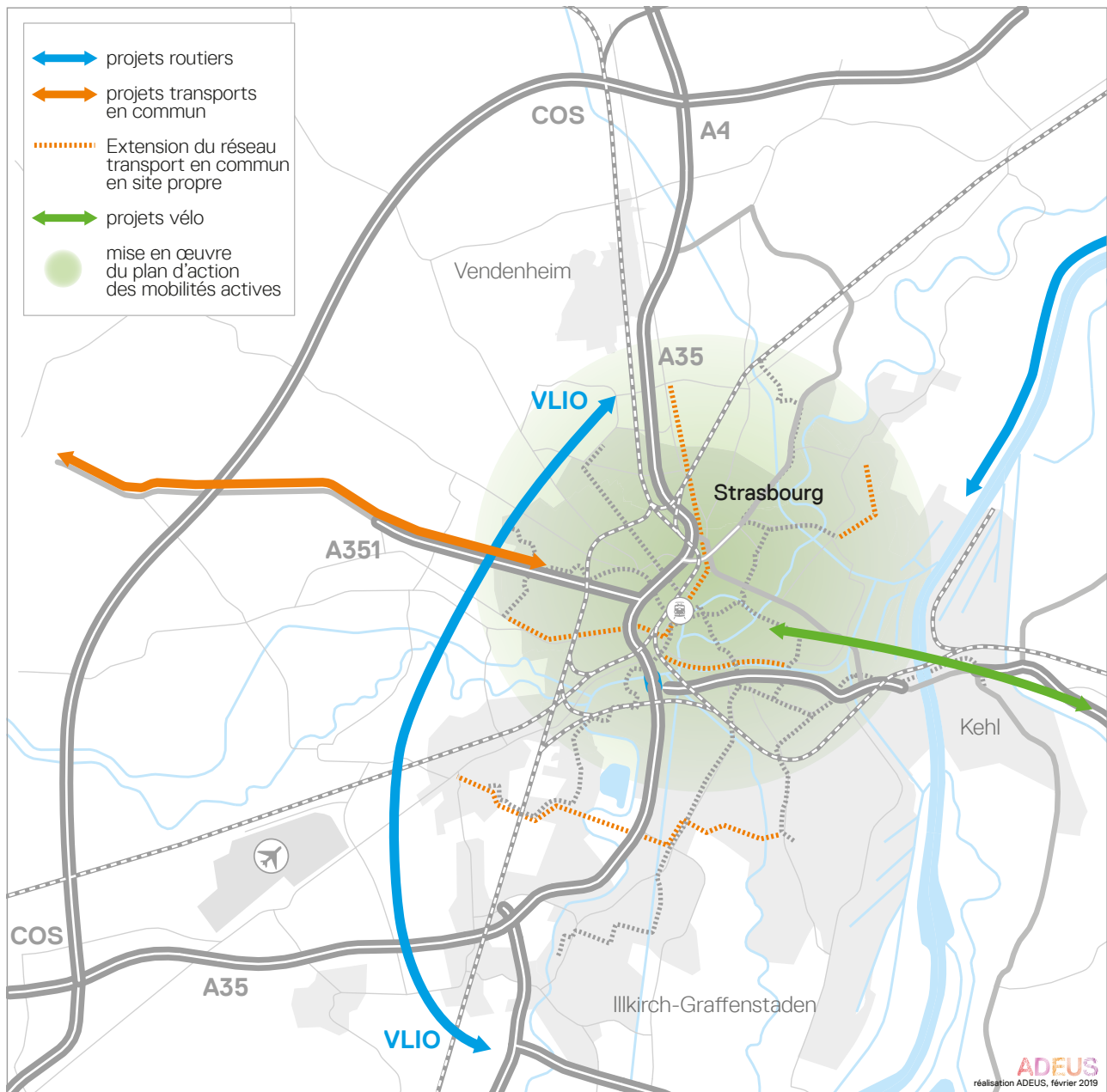
En fonction des différentes analyses, il a aussi été demandé de définir les tronçons du système autoroutier de l'A35 qui pourraient faire l'objet d'une transformation en boulevard métropolitain.

UNE PROPOSITION DE PHASAGE POUR DONNER ENVIE D'A35

Les propositions qui émergent de l'atelier concernent pour la plupart le moyen et le long terme, mais l'atelier visait également le court terme.

Aussi, la troisième attente consistait à penser une première phase qui amorce un changement de regard sur l'autoroute et ses abords, à travers différentes propositions éphémères et pérennes. Il s'agissait de proposer un concept de « festivalisation » avant ou pendant la mise en service du Contournement Ouest de Strasbourg, prévu pour 2020. Son contenu programmatique sera à mettre en lien avec le concept global de réaménagement.





Système d'infrastructures de déplacement dans l'aire métropolitaine transfrontalière de Strasbourg



LES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

RETOUR SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE ET DE L'A35

Le transport est l'un des secteurs clés du développement urbain de Strasbourg et ses environs. Sous le Second Empire, la révolution industrielle s'accompagne d'une révolution des déplacements. Le développement du réseau ferroviaire commence en 1841 avec l'aménagement de la ligne Strasbourg-Bâle, puis Paris-Strasbourg en 1852, Strasbourg-Kehl en 1861 et Strasbourg-Lauterbourg en 1876.

Du point de vue de la navigation, deux canaux seront creusés : le Canal du Rhône au Rhin (1834-1841), le Canal de la Marne au Rhin (1845-1853), ainsi que la canalisation du Rhin (1842-1876).

Un premier réseau de tramway construit entre 1886 et 1909 va également accompagner le développement urbain. Il fut démantelé en 1968 pour renaître de ses cendres en 1994 et s'étendre depuis 2017 en traversant le Rhin jusqu'à Kehl.

Du point de vue routier, les années 1960-1970 furent marquées par le développement des grandes infrastructures routières. La ceinture des glacis, ancienne zone *non aedificandi*, a été en partie investie par des infrastructures structurantes : A35, bretelles d'accès, voie ferrée, équipements. Le système autoroutier strasbourgeois s'est construit d'abord autour des pénétrantes extérieures avant de voir passer en son centre le contournement strasbourgeois que l'on nomme aujourd'hui l'A35.

Il faut noter que les tracés de la pénétrante Ouest (A351) et l'A35 assurent le rôle d'accès à l'Eurométropole, à l'instar des anciens tracés romains du *décumanus* d'est en ouest et du *cardo* du nord au sud.

Le système autoroutier en forme d'étoile, centré sur Strasbourg, se décompose en quatre grands axes :

- **Au nord**, l'A4 en provenance du nord-ouest (Saverne et Paris) rejoint l'A35 en provenance du nord-est (Lauterbourg et Allemagne), à hauteur de Vendenheim ;

- **À l'ouest**, l'A351 en provenance de Wasselonne ;
- **Au sud**, l'A35 au sud-ouest (Molsheim, Colmar et Mulhouse) rejoint la RD1083 (Erstein, mais aussi une partie des flux en provenance de Colmar et Mulhouse) à hauteur de l'échangeur de la Vigie ;
- **À l'est**, la route du Rhin dans le prolongement de l'E52 en provenance de Kehl et la RN353 en provenance d'Offenbourg permet de relier l'agglomération strasbourgeoise au réseau autoroutier allemand structurant (E35). Ces axes convergent au niveau du centre-ville de Strasbourg derrière la gare centrale.

LES TERRITOIRES TRAVERSÉS PAR L'A35

Une analyse territoriale réalisée en amont par l'ADEUS a permis de définir un référentiel organisé en 22 séquences, en vue de fournir des données qualitatives, mais aussi quantitatives et objectives sur les interactions entre l'infrastructure et les territoires traversés. Ce travail fait apparaître leurs caractéristiques, atouts, faiblesses et potentialités. Chaque séquence a fait l'objet d'analyses spécifiques constituées d'un état de lieux, d'un diagnostic environnemental ainsi qu'une identification des enjeux.

Ces travaux réalisés par l'agence d'urbanisme de Strasbourg sont consultables aux liens suivants :

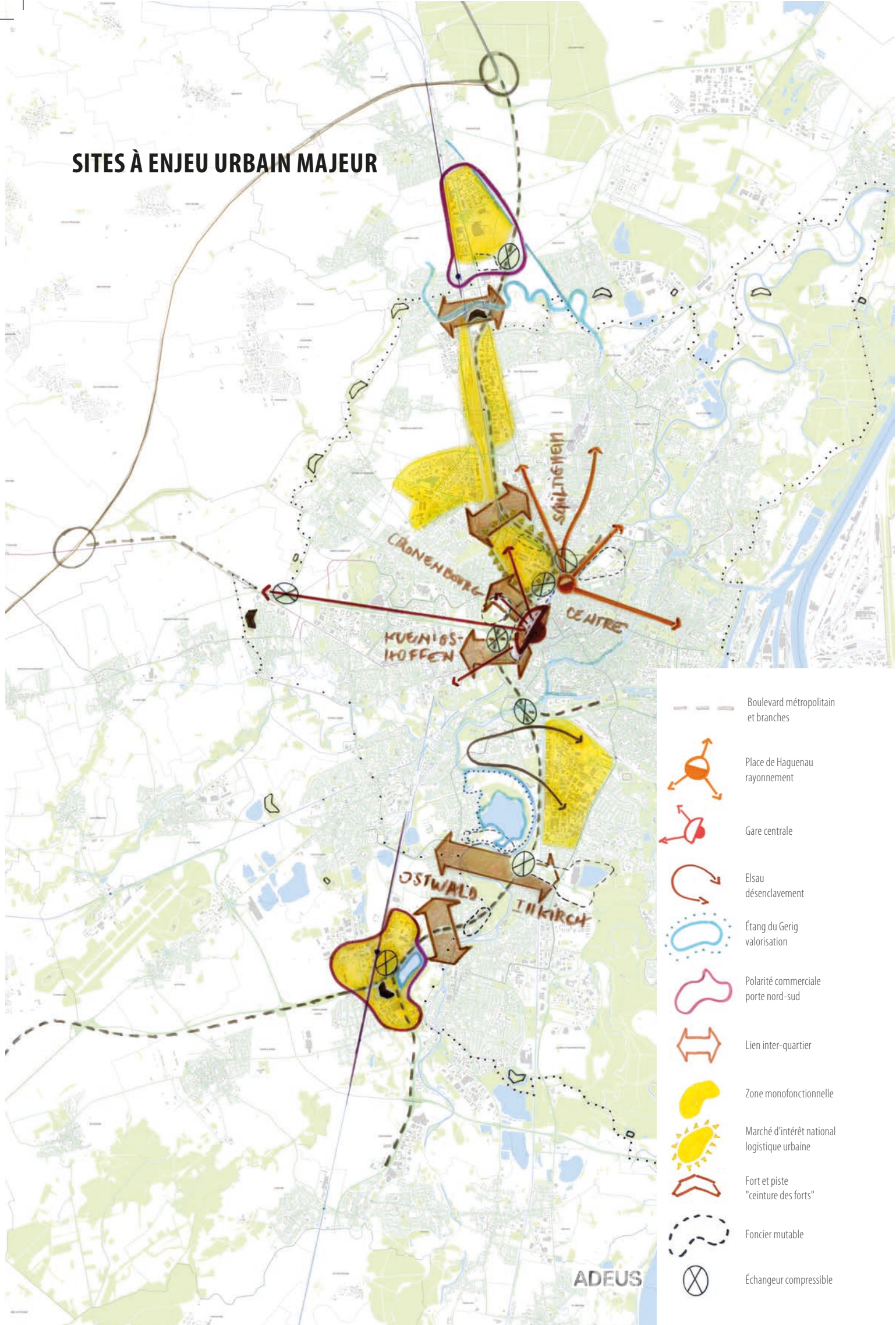
Le Grenelle des mobilités : www.adeus.org/productions/grenelle-des-mobilites?searchterm=grenell

Le réaménagement de territoires autour de l'A35 : www.adeus.org/productions/re-amenagement-des-territoires-autour-de-la35/

Le référentiel est accompagné de plans de synthèse qui restituent un diagnostic territorial à échelle métropolitaine (altimétrie, continuités écologiques et des bassins versants) ainsi que des plans d'enjeux (connexions multimodales et sites à enjeux urbains majeurs).



SITES À ENJEU URBAIN MAJEUR

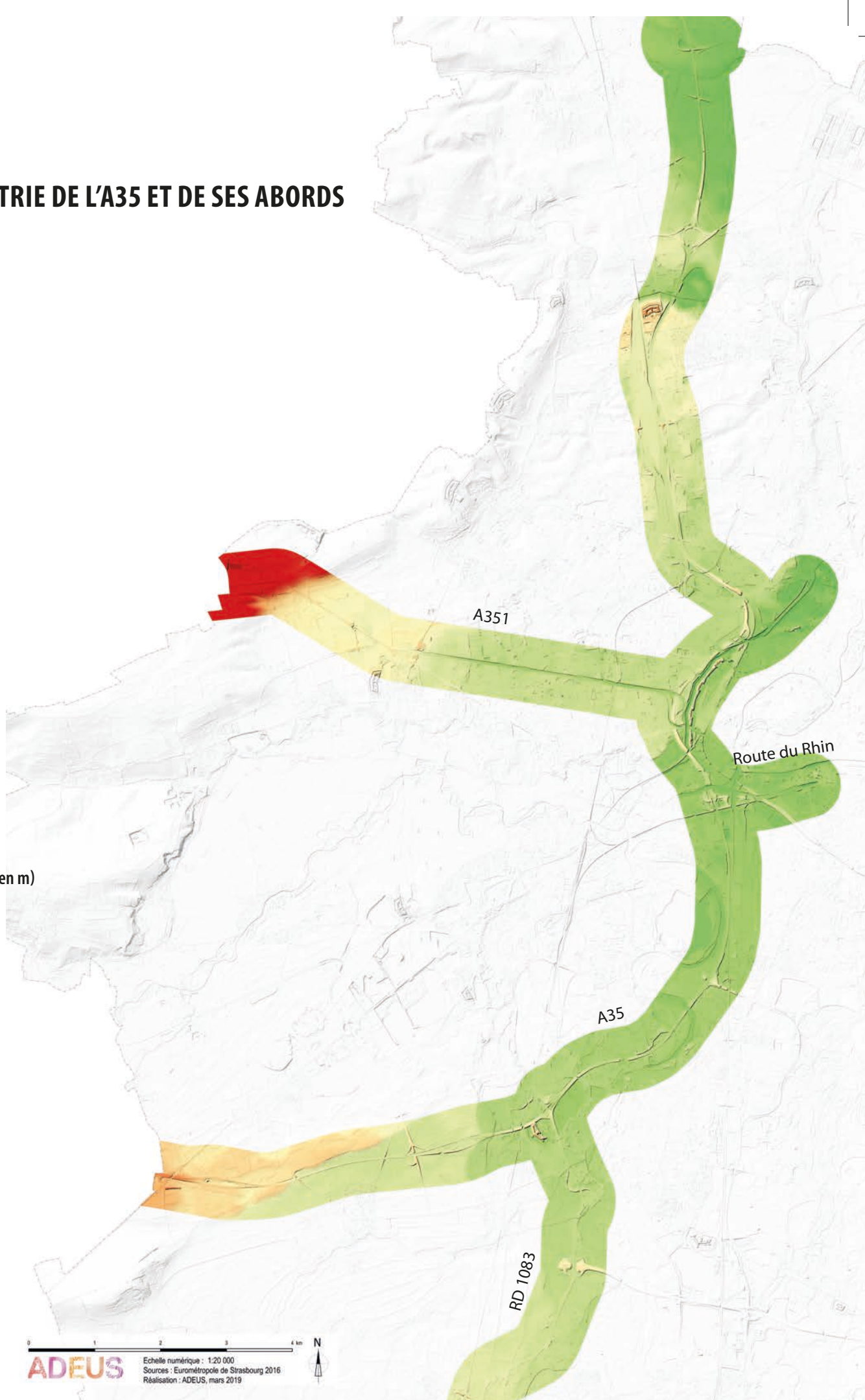
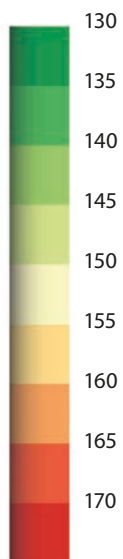


-  Boulevard métropolitain et branches
-  Place de Haguenau rayonnement
-  Gare centrale
-  Elsau désenclavement
-  Étang du Gerig valorisation
-  Polarité commerciale porte nord-sud
-  Lien inter-quartier
-  Zone monofonctionnelle
-  Marché d'intérêt national logistique urbaine
-  Fort et piste "ceinture des forts"
-  Foncier mutable
-  Échangeur compressible

ADEUS

ALTIMÉTRIE DE L'A35 ET DE SES ABORDS

ALTITUDES (en m)



LE GRENELLE DES MOBILITÉS

L'objectif de la démarche Grenelle est de traiter la congestion de la métropole strasbourgeoise. Plus largement, le Grenelle est une opportunité pour repenser son modèle de mobilité, et ainsi renforcer l'ancrage de l'Alsace au sein de l'espace rhénan. Le territoire de réflexion va au-delà du Bas-Rhin. Il concerne un espace transfrontalier qui s'étend globalement du nord au centre Alsace, des Vosges à la Forêt-Noire.

Il s'agit d'une démarche ambitieuse, qui englobe tous les modes de déplacements, les nouveaux usages et services, dans une approche systémique qui prend en compte les enjeux écologiques et sociologiques. La démarche du Grenelle a pour objectif que tous les acteurs du territoire s'accordent sur un bouquet de projets qui va redessiner le système de mobilité et l'aménagement de la région métropolitaine strasbourgeoise.

Le réaménagement de l'A35 est au centre de l'articulation des différents projets du Grenelle des mobilités de l'aire métropolitaine strasbourgeoise et transfrontalière. Le bouquet de projets qui concerne plus particulièrement le cœur de la métropole comprend :

- L'articulation de la requalification de l'A35 avec les grands projets d'infrastructure de l'aire métropolitaine, et notamment le Contournement Ouest de Strasbourg (COS), la voie de liaison Ouest (VLIO), la voie d'accès Nord du Port autonome de Strasbourg le long du Rhin, la 4ème voie ferrée près du faisceau ferroviaire principal de la gare de Strasbourg ;
- La requalification de l'A35, dans l'optique de dégager des marges de manœuvre pour accueillir des transports en commun en site propre ;
- Le développement d'espaces publics dévolus à la multi-modalité, de pôles d'échanges et notamment l'aménagement d'une nouvelle gare routière à Strasbourg près de l'A35 ;
- L'achèvement de la ligne de transport en commun en site propre ouest sur l'A351 et sa connexion avec la future gare routière de Strasbourg.

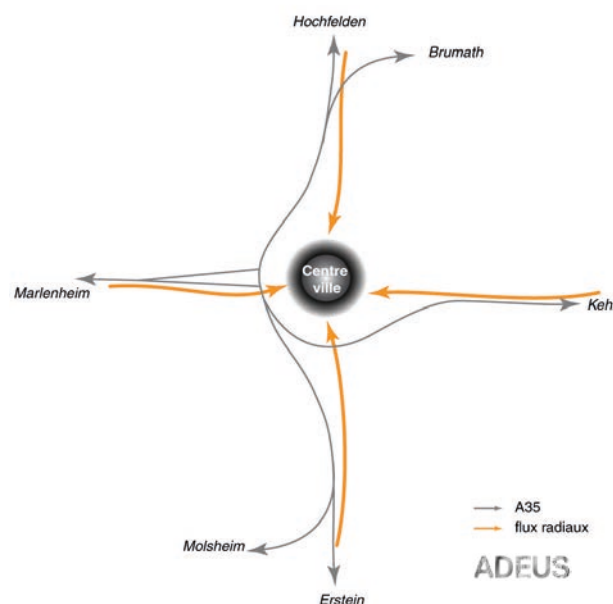
LA FAISABILITÉ DE LA TRANSFORMATION DE L'A35

Les modélisations de trafic qui ont été effectuées dans le passé n'ont pas intégré le virage qui a été pris dans le cadre du Grenelle : développement d'un Réseau Express Métropolitain (REM), changement de braquet dans l'usage des modes actifs, développement du covoiturage...

Aujourd'hui, une part importante du trafic sur l'actuelle A35 est du transit. Le COS est la réponse adaptée à ce trafic de transit, et l'objectif partagé par tous dans le cadre du Grenelle des mobilités, y compris de l'État, est d'avoir un trafic de transit pratiquement nul sur l'A35.

Le trafic restant sur l'A35 se décompose aujourd'hui en trois parts presque égales :

- **Un trafic à destination du cœur de métropole** (la ceinture des boulevards strasbourgeois) : ce trafic bénéficie généralement d'une très bonne offre de transports en commun urbains ou interurbains (éventuellement avec un rabattement automobile qui peut être nécessaire et un développement de l'offre aux heures creuses) ;

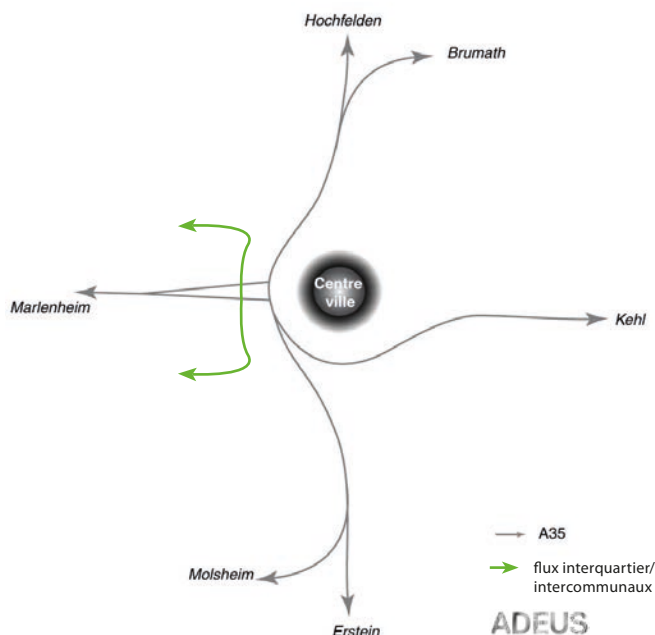


87 000 véhicules/jour sur l'A35 en lien avec le centre

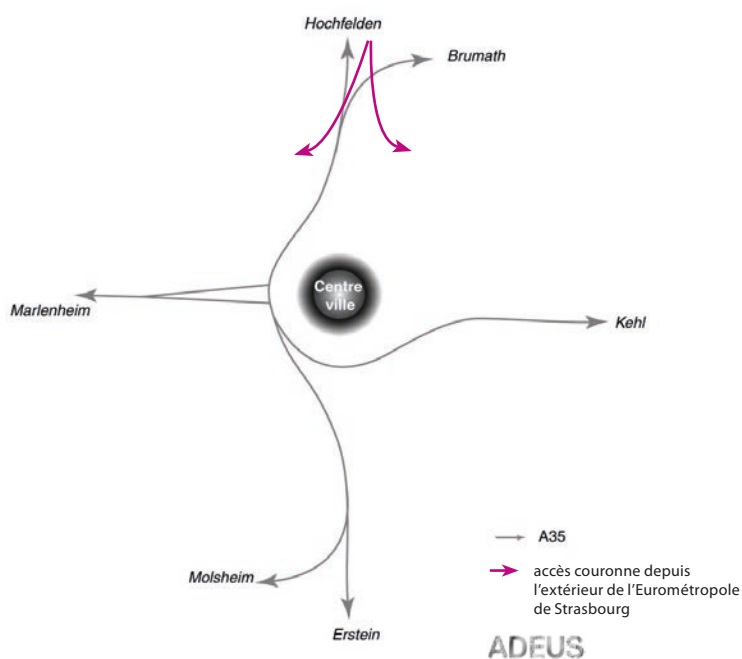
- **Un trafic interne à l'Eurométropole de Strasbourg** et même s'effectuant dans un périmètre allant de Hœnheim à Illkirch-Graffenstaden : ce trafic s'effectue sur des distances réduites, dans le cœur de cible des modes actifs, et notamment du vélo électrique, en plein développement ;
- **Un trafic en provenance de l'extérieur de l'Eurométropole** et à destination des pôles d'activités hors du cœur de métropole : ces trafics sont traditionnellement les plus complexes à desservir en transports en commun. Ils sont l'un des enjeux du REM à long terme via la diamétralisation de certaines offres de transports en commun qui, au lieu de s'arrêter en plein cœur de métropole pourraient continuer vers un ou plusieurs pôles périphériques de l'Eurométropole.

On le voit, une part importante de ces trois types de trafic routier sur l'A35 bénéficie dès aujourd'hui d'alternatives performantes. Utiliser ces marges de manœuvre impose comme premières conditions de :

- Renforcer une offre de transports en commun interurbains performante vers le cœur de métropole (projet REM) ;
- Changer de braquet dans le développement de l'usage des modes actifs pour :
 - réduire l'usage de la voiture des habitants pour les déplacements les plus courts ;
 - transférer une part du trafic de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) vers les modes actifs... pour faciliter l'usage des bus et tramways par les périurbains.
- Optimiser et développer les capacités en transports en commun urbains pour diffuser les flux interurbains vers tous les pôles de l'Eurométropole et pas uniquement vers le cœur de celle-ci (projets de maillage pour rejoindre les grands pôles de première couronne depuis l'extérieur de l'Eurométropole).

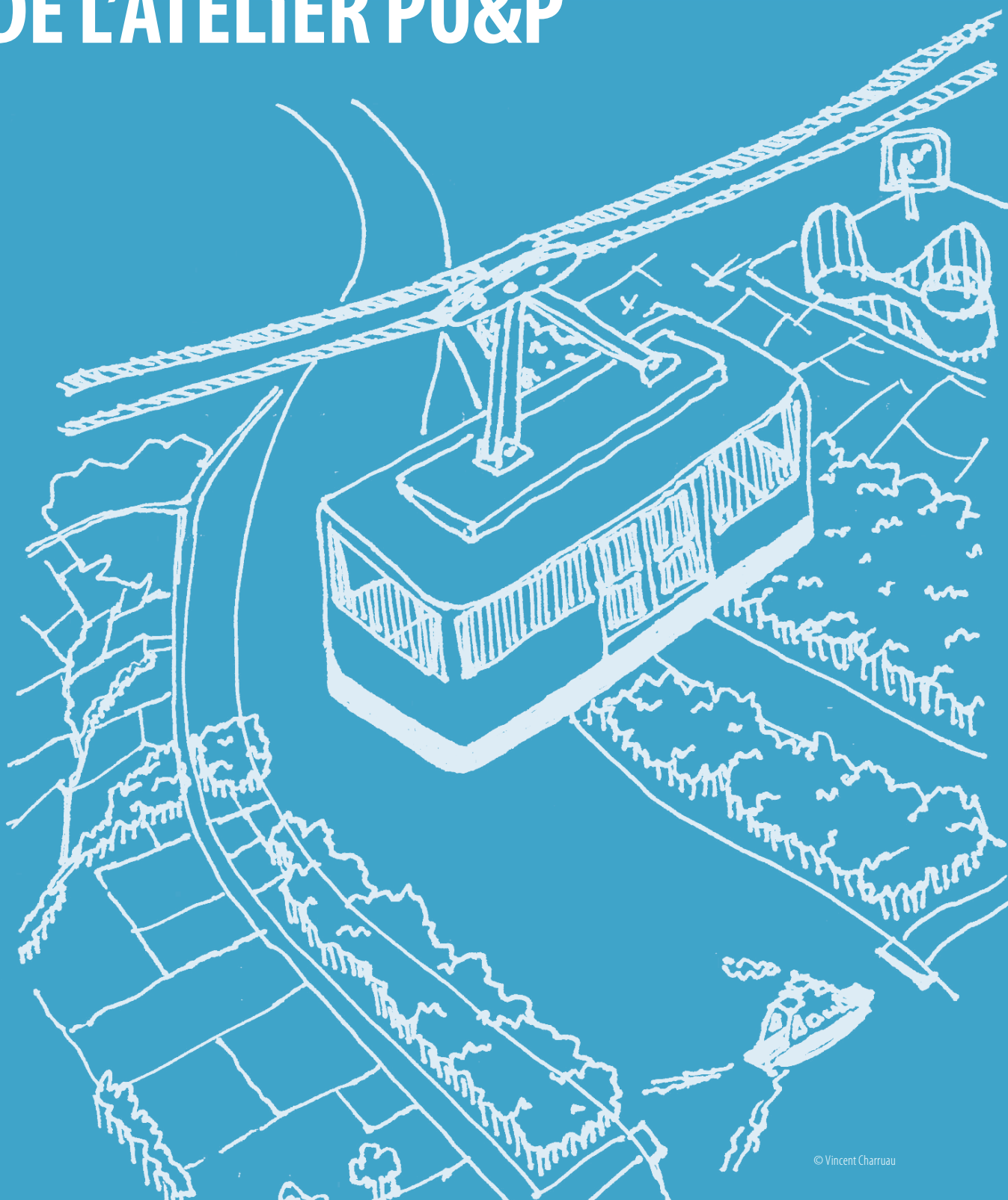


91 000 véhicules/jour sur l'A35 internes à l'Eurométropole de Strasbourg



98 000 véhicules/jour sur l'A35 entre l'Eurométropole de Strasbourg (hors centre) et le reste du Bas-Rhin

LES PROPOSITIONS DE L'ATELIER PU&P



UNE DÉCOUVERTE INATTENDUE DU POTENTIEL DE L'A35



© Vincent Charruau

Au terme de la première journée de terrain, la découverte de l'A35 dans la ville en apparence apaisée qu'est Strasbourg laisse une impression violente, s'agissant notamment du bruit ambiant. L'autoroute traverse des secteurs en opposition permanente, où de fortes contraintes s'exercent. L'omniprésence du bruit et de la vitesse, le manque d'articulation entre les rives des cours d'eau et le niveau infra, ainsi que la déshérence de certains espaces patrimoniaux remarquables, tels d'anciens sites industriels brassicoles, dessinent un état des lieux contrasté.

Néanmoins, l'A35 présente, par la richesse de ses sous-faces – constat inhabituel à propos des dessous autoroutiers qui sont généralement des « caches misères » –, autant de potentialités non négligeables, qui permettent de créer des communications avec d'autres espaces. Propre à Strasbourg par sa configuration singulière (sa ceinture des glacis, les différences de hauteurs...), l'infrastructure autoroutière offre des opportunités fortes qui plaident pour un maintien de sa structure.

Le travail de l'atelier a donc consisté à dévoiler le potentiel de cette infrastructure et l'intérêt de la valoriser comme support de projet par un processus

d'aménagement par séquences, pour à terme redonner une image positive de l'A35.

Les experts font part de leur émerveillement, avec une impression unanime de découvrir des lieux et des passages secrets : les dessous de l'A35 abritent des lieux étonnants par leur diversité, qu'il s'agisse des jardins familiaux et partagés, des équipements sportifs et nautiques, etc. Ils évoquent également l'impression de continuité qu'ils ont éprouvée tout au long du parcours cyclable, qui permet de relier ces lieux riches grâce aux possibilités de franchissement de l'infrastructure. La présence apaisante de l'eau comme fil conducteur est également mentionnée.

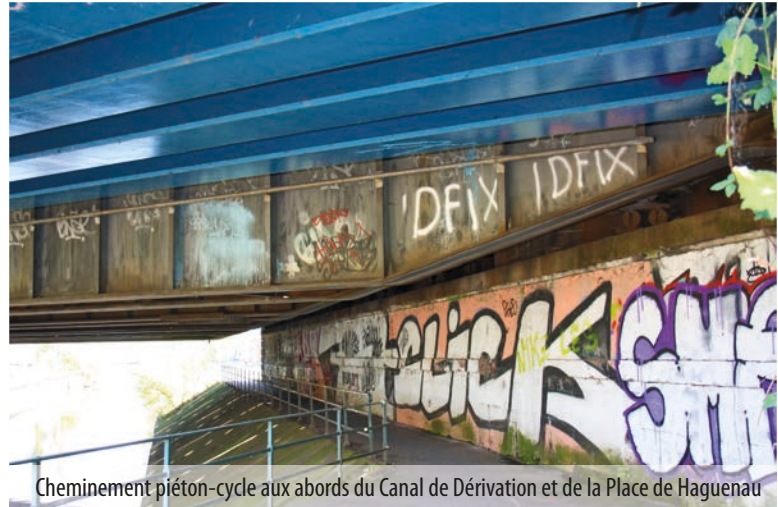
Les experts soulèvent par ailleurs la difficile articulation entre l'infrastructure autoroutière et ses rives, l'omniprésence du bruit et l'absence de lisibilité du système de déplacements. Ils évoquent l'absence de visibilité des atouts paysagers et environnementaux de la métropole strasbourgeoise depuis l'infrastructure et les zones d'activités économiques dont l'impact paysager est négatif. La rupture entre les espaces produit une confrontation parfois violente de l'infrastructure et des territoires traversés.



Parc naturel urbain / Montagne Verte - Koenigshoffen



Canal du Rhône au Rhin : port de plaisance



Cheminement piéton-cycle aux abords du Canal de Dérivation et de la Place de Haguenau



Rue des Foulons en butée sur l'A35, Montagne Verte - Strasbourg



Ceinture des Glacis : secteur arrière-gare



L'A35 aux abords de la rue de l'Embranchement - Schiltigheim



Arrière-gare de Strasbourg



Parc du Glacis - Strasbourg



Sous l'A35 à l'entrée de ville de Schiltigheim



Bunker, Parc du Glacis - Strasbourg



Skatepark - Cronenbourg



Nécropole nationale de Strasbourg - Cronenbourg



Jardins familiaux - Schiltigheim

DES CONSÉQUENCES DES PROJETS DU GRENELLE : ORGANISATION DU TERRITOIRE, ARTICULATION DES RÉSEAUX

« Oberrhein » : une métropole transfrontalière à articuler





En croisant le périmètre de développement de l'espace métropolitain du SCOTERS avec l'échelle du Grenelle des mobilités, l'atelier a pointé la nécessaire évolution de l'aire de fonctionnement métropolitaine qui fait référence depuis le début des années 2000.

À une heure de Strasbourg, l'espace du Rhin supérieur représente une population de plus de six millions d'habitants, de part et d'autre du Rhin entre Karlsruhe et Bâle. Il réunit des territoires de frange, ayant beaucoup en commun, en particulier des enjeux de ressources et environnementaux, mais qui pâtissent de systèmes institutionnels et de modes d'exploitation différents. Si le Grenelle des mobilités a des impacts locaux qui s'inscrivent principalement dans une logique nord/sud, le fonctionnement transfrontalier demeure insuffisamment pris en compte.

Une meilleure exploitation du potentiel des liaisons transfrontalières permettrait en effet à l'« Oberrhein » d'exister pleinement à l'échelle européenne et internationale, aussi bien au niveau logistique avec l'axe du Rhin, qu'aux niveaux touristique et économique avec les aéroports et hubs multimodaux.

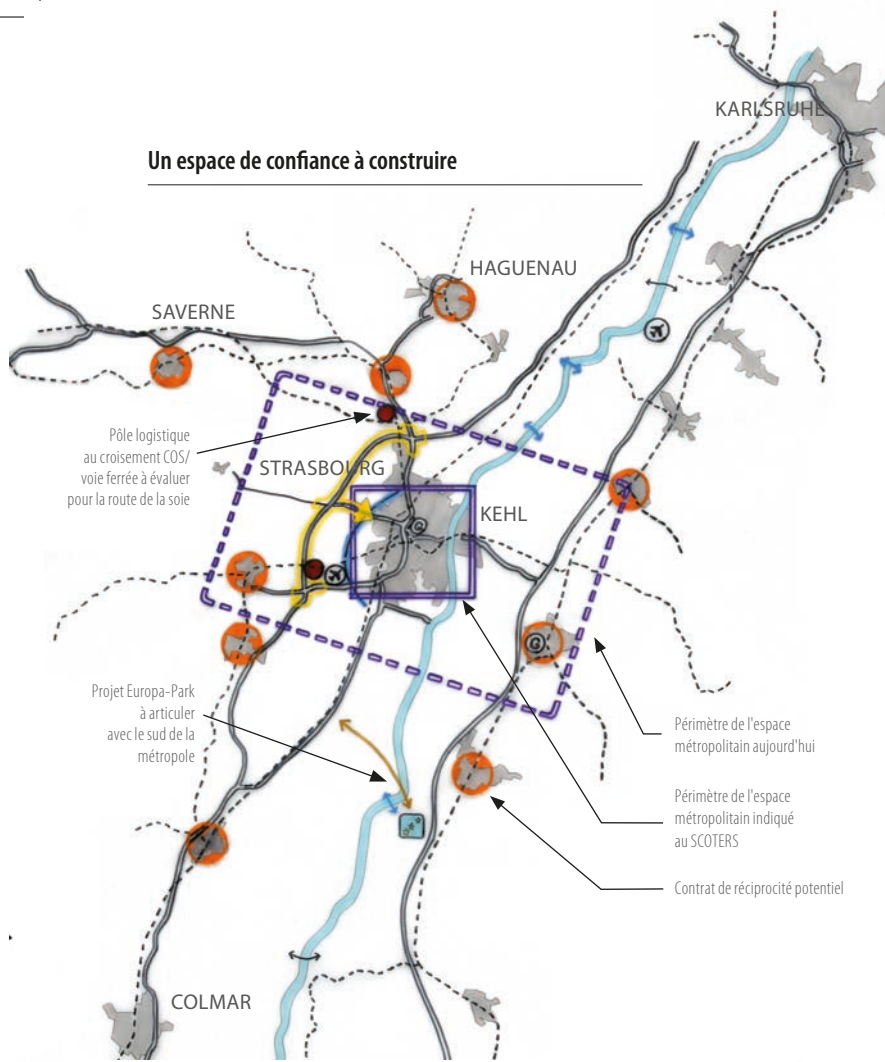
Une autre problématique transfrontalière constatée et potentiellement fortement impactante sur l'organisation des déplacements est celle de la présence ou de l'implantation d'équipements majeurs à proximité du Rhin. Que ce soit l'implantation de l'entreprise Zalando ou l'extension d'Europa Park, le besoin en accès et en stationnement est l'un des points à prendre en compte dans la problématique transfrontalière, d'autant que les franchissements sont rares sur cette partie du Rhin. L'aménagement d'un téléphérique pourrait répondre partiellement à cet enjeu s'il est appréhendé comme une véritable infrastructure d'aménagement du territoire au sud de l'Eurométropole, au-delà de sa seule fonction de transport.

L'« Oberrhein »

-  Renforcement des connexions routières à grande échelle pour le COS
-  Opportunités de relocalisation des HUB route-route
-  Des liaisons transfrontalières à créer
-  Des portes d'échelle nationale



Un espace de confiance à construire



Le Grenelle des mobilités fait évoluer l'espace métropolitain identifié au SCOTERS

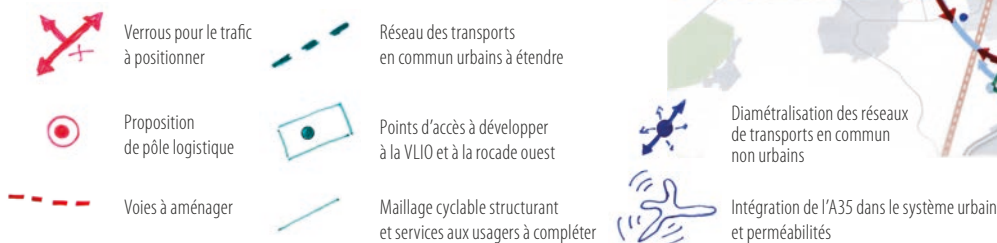
À ce titre, l'atelier propose d'élargir le périmètre de réflexion de l'organisation de l'espace métropolitain strasbourgeois à une échelle qui permet d'intégrer l'ensemble du système de déplacements, y compris les différents liens est-ouest, pour à terme « réussir à franchir le Rhin ». En abordant cette nouvelle échelle d'organisation du territoire, de nouvelles problématiques émergent, comme par exemple le positionnement futur de la logistique ferroviaire, avec l'ambition de capter les flux économiques de la future route de la soie. Afin de répondre à cet objectif, il a été proposé d'approfondir la faisabilité à long terme d'implanter des pôles logistiques aux portes d'entrées nord et sud de l'Eurométropole, aux intersections entre le COS et la voie ferrée. L'articulation avec les deux ports de Strasbourg et de Kehl reste nécessaire.

Réorganiser le système des déplacements pour apaiser l'A35

Du point de vue des déplacements routiers, la transformation de l'A35 et la mutation des territoires qu'elle traverse sont conditionnées par la diminution des nuisances liées au trafic routier. Les mesures proposées visent les objectifs de limitation du trafic, de déconcentration de la pollution de l'air, de diminution des nuisances sonores...

Un système de verrous est proposé à la jonction entre l'A35 et le COS (au nord et au sud) et entre l'A351 et le COS (à l'ouest). Ce dispositif a pour fonction d'aiguiller et de fluidifier le trafic qui n'a pas nécessité à traverser le cœur de la métropole. Du point de vue logistique, une réflexion sur le déplacement des activités de fret en amont de ces verrous est à poursuivre. Le maillage du système des déplacements en direction de l'Allemagne est à compléter pour un meilleur fonctionnement transfrontalier.

Un nouveau système de déplacement



En accompagnement du projet de voie de liaison Ouest (VLIO), une attention particulière devra être portée aux articulations avec le réseau de transports en commun urbains et les infrastructures cyclables (en lien avec la démocratisation du vélo à assistance électrique). Le développement d'un système de mobilité décarbonnée, multimodale et partagée semble pertinent pour les territoires aux portes de la métropole en alternative à la voiture individuelle.

Enfin, le groupe préconise de développer une réflexion à propos de la frange ouest du cœur historique de Strasbourg, où se conjuguent les enjeux de transformation de l'A35, d'extension du centre urbain, d'évolution du site de la gare et de préservation d'espaces de nature.

VERS UN NOUVEL USAGE DE L'A35 AVEC UNE INFRASTRUCTURE CONSERVÉE

Le second groupe a poursuivi et approfondi ce travail en proposant une vision de l'évolution de l'A35, la considérant comme une réelle opportunité pour l'Eurométropole de Strasbourg de répondre aux mutations actuelles.

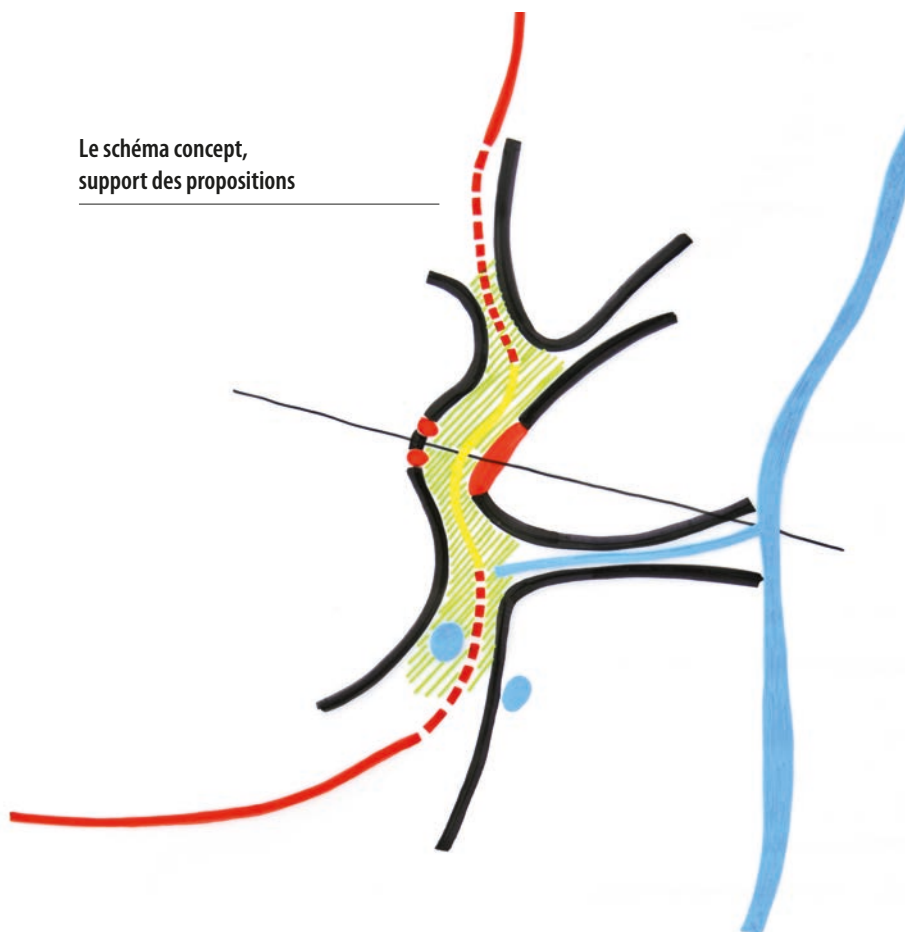
L'infrastructure a cette particularité d'avoir tenu à distance le développement urbain, et protégé ainsi des espaces naturels et non bâtis, qui constituent un potentiel dont la ville pourra bénéficier.

À l'approche du cœur de la métropole, le statut de l'infrastructure est progressivement apaisé, sans pour autant qu'elle ne change fondamentalement dans son profil. Le parti proposé est de composer avec l'infrastructure et de rétablir une relation entre la ville et ses composantes naturelles.

L'approche qui a guidé la réflexion se décline en plusieurs principes :

- l'A35 et ses territoires comme une continuité verte à laquelle s'associent de nouveaux usages ;
- un changement progressif des usages de l'A35 ;
- la lecture de la silhouette urbaine depuis les points hauts de l'A35 ;
- la conservation des viaducs et des talus qui les accompagnent. Ce choix autorise les expérimentations quant aux changements d'usages et préserve les emprises de l'infrastructure pour les besoins de mobilité des générations futures ;
- la maîtrise des vitesses selon les séquences traversées ;
- la préservation des écosystèmes urbains présents aux abords et sous l'infrastructure.

Le schéma concept,
support des propositions



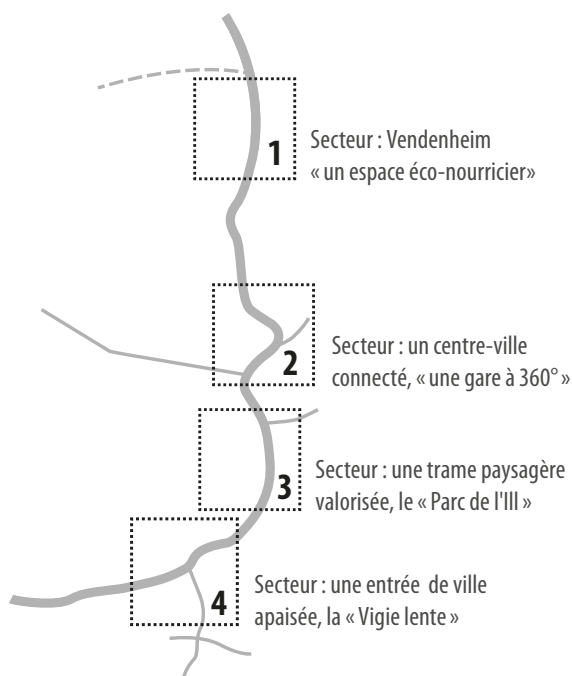
Rocade Ouest, quartier de la Gare, Montagne Verte, Koenigshoffen et Elsau, Strasbourg

« L'A35 versus transitions », une opportunité de renouveler le système des mobilités

La vision proposée est de passer d'une « A35 versus transits », d'une modernité datée reposant sur les hydrocarbures et l'hyper mobilité automobile, à une « A35 versus transitions », qui traduit une idée renouvelée des mobilités apaisées et partagées et qui propose des usages nouveaux sur les espaces qui longent l'ouvrage. En définitive, l'infrastructure est peu modifiée mais son paysage et les formes de mobilité qu'elle accueille évoluent vers un modèle plus durable, avec une réorganisation des emprises dédiées à l'automobile et des espaces publics comprenant notamment un mode de transport en commun en site propre et une liaison cyclable.

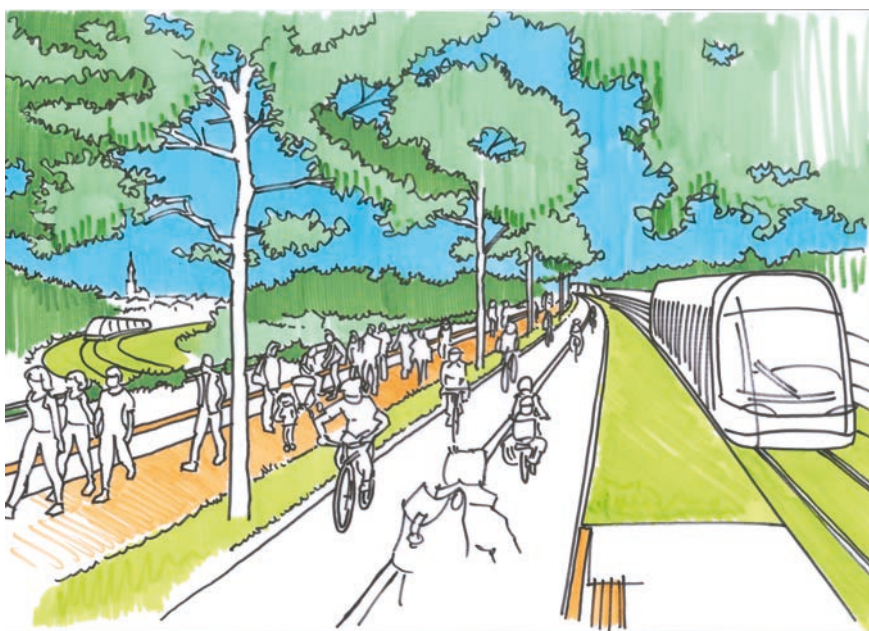
Le concept s'affirme en quatre séquences à l'échelle des 26 kilomètres de l'A35, par un travail de valorisation des richesses du territoire que sont le réseau hydrographique composé de nombreuses rivières et gravières, la trame verte, ainsi que la ceinture des forts à l'ouest.

Les quatre séquences



HIER (XX^e SIÈCLE) L'A35 VERSUS TRANSITS LA CEINTURE VERTE TRANSFORMÉE EN AUTODROME

OU UNE CERTAINE IDÉE DE LA MODERNITÉ
DORÉE AU PÉROU ET
À L'HYPERMOBILITÉ AUTOMOBILE



DEMAIN (XXI^e SIÈCLE) L'A35 VERSUS TRANSITIONS LA CEINTURE VERTE RÉHABILITÉE DANS SA VOCATION

OU UNE IDÉE RENOUVELÉE DE LA MOBILITÉ
À L'ÈRE POST CARBONE ET
DE L'ANTHROPOCÈNE

L'« espace éco-nourricier »



Ville et nature réconciliées, l'affirmation d'une nouvelle identité en appui sur 4 séquences

1

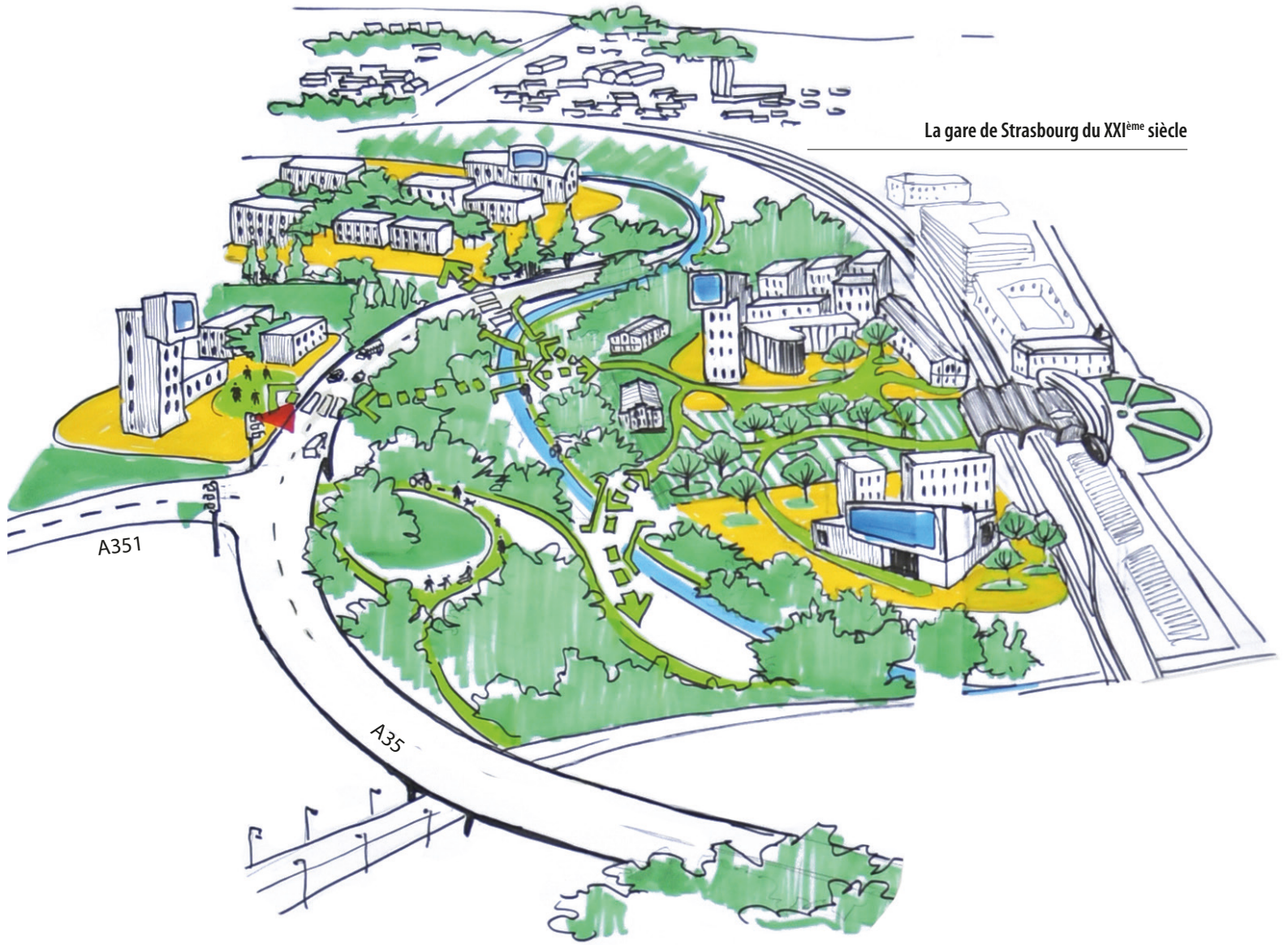
La première séquence correspond à un « espace éco-nourricier ». La production alimentaire et le sol reconnu comme ressource deviennent des éléments forts du pôle d'activités économiques de Vendenheim.

Le secteur offre 700 hectares agricoles, soit un potentiel pour le développement du maraîchage en capacité de nourrir l'ensemble des établissements élémentaires et collèges de l'Eurométropole.

La seconde séquence « Cœur à 360° » correspond au secteur de la gare centrale de Strasbourg, situé à la jonction de l'A35 avec l'A351, actuellement mono-orientée vers le centre-ville et bloquée par l'ancien glacis militaire à l'est. L'enjeu est de faire de la gare de Strasbourg un pôle d'articulation métropolitain entre le cœur de ville et les quartiers ouest de Strasbourg qui assure la vocation de rotule sur l'axe structurant de développement est-ouest (du Rhin à la porte Ouest de l'Eurométropole). Le projet proposé bénéficie de la mise à niveau du carrefour de l'A351 avec l'A35.







Le développement proposé tire parti des emprises ferroviaires et du glacis, non comme rupture mais comme trait d'union vers l'ouest. Le potentiel de l'emprise ferroviaire, offert par le déplacement du site de maintenance de la SNCF sur la gare de Cronembourg, permet de réaliser une première phase du renouvellement urbain et d'y accueillir la gare routière. En outre, l'apaisement de l'A35 permet une urbanisation essentiellement développée sur des emprises déjà artificialisées pour une valorisation des espaces de nature, des équipements publics et des délaissés autoroutiers qui composent cette partie de la ceinture verte de Strasbourg.

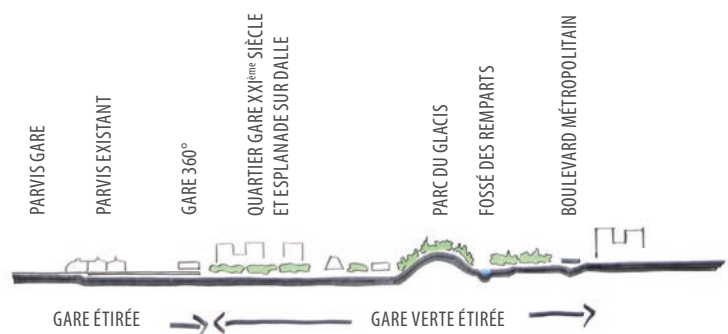
La gare de Strasbourg du XXI^{ème} siècle



Ville-nature réconciliées

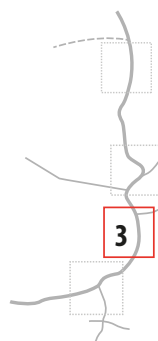
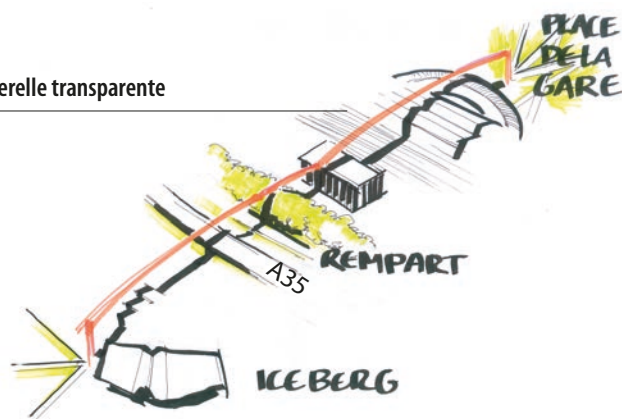


-  Trame verte à valoriser
-  Esplanade sur dalle entre la gare et la gare basse
-  Trame bleue à valoriser
-  Espace à développer
-  Liaison modes doux
-  Proposition de localisation de la gare routière



Parmi les propositions pour faire du « Cœur à 360° » un espace d'articulation, le groupe propose la création d'une passerelle transparente comme un geste artistique reliant la place de la gare au quartier de Cronenbourg et offrant un point de vue sur la ville.

Une passerelle transparente



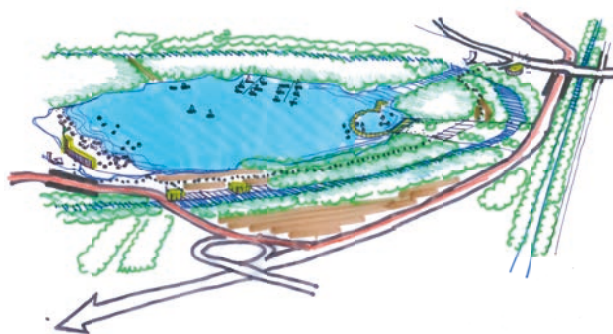
La séquence suivante, intitulée « Parc de l'III », concerne un secteur fragmenté par l'autoroute, le méandre de l'III et le Canal du Rhône au Rhin, qui enclavent fortement le quartier de l'Elsau. La présence de l'imposante gravière du Gerig, peu visible, et d'une séquence paysagère déqualifiée, offre l'opportunité d'imaginer et de révéler le futur « ÉcoParc » de la métropole.

La proposition du groupe est de transformer ce secteur en espace de loisirs et de réserve de biodiversité, support à de nouveaux usages (loisirs nautiques, éveil à l'environnement...). À la fois

nouveau parc d'équipement métropolitain et lieu de ressourcement dans un contexte de réchauffement climatique, « l'ÉcoParc » devient un lieu attractif pour tous les habitants de la métropole et un espace naturel de proximité accessible aux riverains. Sur cette séquence, la transformation de l'A35 se concrétise notamment par :

- l'implantation d'un transport en commun à haut niveau de service ayant vocation à désenclaver les quartiers et communes ouest de Strasbourg et de l'Eurométropole ;
- la liaison fluviale entre le parc et le centre de Strasbourg ;
- la réalisation d'un carrefour à niveau pour retrouver du lien avec la zone d'activités de la Plaine des Bouchers ;
- la requalification de l'entrée nord, espace de transition vers le cœur métropolitain ;
- l'apaisement de la circulation et la valorisation des abords de l'A35 par des séquences paysagères.

-  Convergence de liens entre le Gerig, la Plaine des Bouchers et l'Elsau
-  Voie à prolonger entre Illkirch et Ostwald
-  Portes sur le boulevard
-  Pôle événementiel
-  Accès cycle au parc
-  Équipements générateurs des flux
-  Séquence paysagère majeure à valoriser
-  Pistes cyclables structurantes pour un nouveau réseau
-  Espace public
-  Front urbain à constituer
-  Espace public à créer



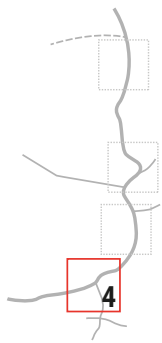
Les propositions pour le plan d'eau :

- Une réserve de biodiversité
- Une base nautique
- Trois équipements
- Un espace pédagogique
- De nouvelles pistes cyclables
- De nouvelles aires de jeux
- Un parcours de santé



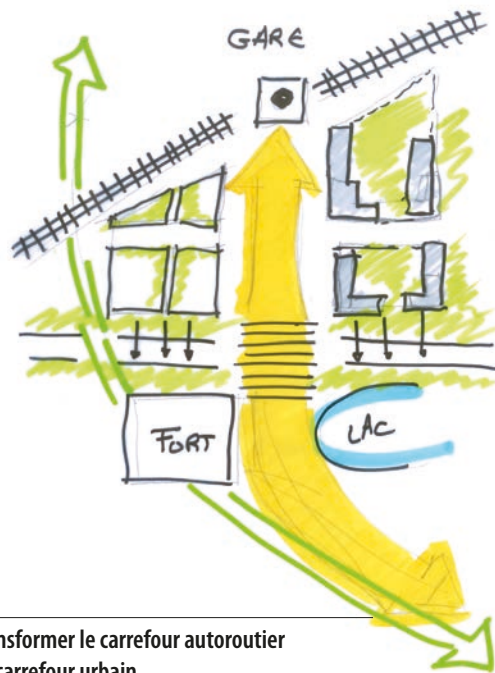
La « Vigie lente »

-  Boulevard métropolitain
-  Réseau express métropolitain et gare intermodale à développer
-  Eau
-  Piste cyclable existante et à prévoir
-  Ceinture des forts à valoriser
-  Espace public à recomposer entre le lac Achard et la gare
-  BHNS
-  Front bâti / renouvellement urbain à prévoir
-  Nouvelle porte vers le boulevard urbain
-  Zone d'activités à revoir
-  Valorisation des espaces agricoles vers la gare et les quartiers
-  Espace public à prolonger



La dernière séquence, dite de la « Vigie lente », à l'entrée sud de l'agglomération, correspond à un secteur actuellement noué par un échangeur autoroutier, qui produit des coupures fortes entre le fort Lefebvre, le lac Achard et la zone économique de la Vigie. L'objectif est de transformer ce carrefour autoroutier entre l'A35 et la RN83 en carrefour urbain, proposant la connexion d'un Bus à haut niveau de service (BHNS) entre la gare de Graffenstaden et le campus d'Illkirch. Le parti d'aménagement imaginé vise, à terme, à transformer l'image du secteur pour affirmer sa situation de porte d'entrée eurométropolitaine en créant un quartier autour d'un espace public majeur qui relie la "ville qui travaille" de la Vigie et la "ville habitée" d'Illkirch-Graffenstaden.

Au-delà de l'évolution du noeud routier, les principes d'aménagement proposent aussi de révéler la trame verte (ceinture verte de la route des Forts) et bleue (lac Achard), de renouveler la zone commerciale de la Vigie (optimisation de sa desserte et de son foncier, végétalisation) et de requalifier les façades urbaines le long de l'A35.



Transformer le carrefour autoroutier en carrefour urbain

Un boulevard métropolitain, des vitesses apaisées / Une reconfiguration de l'A35 vers une vocation de boulevard métropolitain

L'apaisement des vitesses pratiquées sur l'A35 permet la mutation de l'infrastructure autoroutière vers une vocation de boulevard et d'opérer la couture d'est en ouest des territoires traversés.

Plus qu'une voirie, le boulevard métropolitain est un axe transformé qui traverse un territoire regroupant une diversité de lieux qui sont autant de points de franchissement de l'A35. Aussi, les perméabilités est-ouest permises par la requalification de l'infrastructure favorisent non seulement l'amélioration des liaisons, mais également la diffusion de nouveaux projets entre les quartiers et les communes de l'Euro-métropole de Strasbourg.

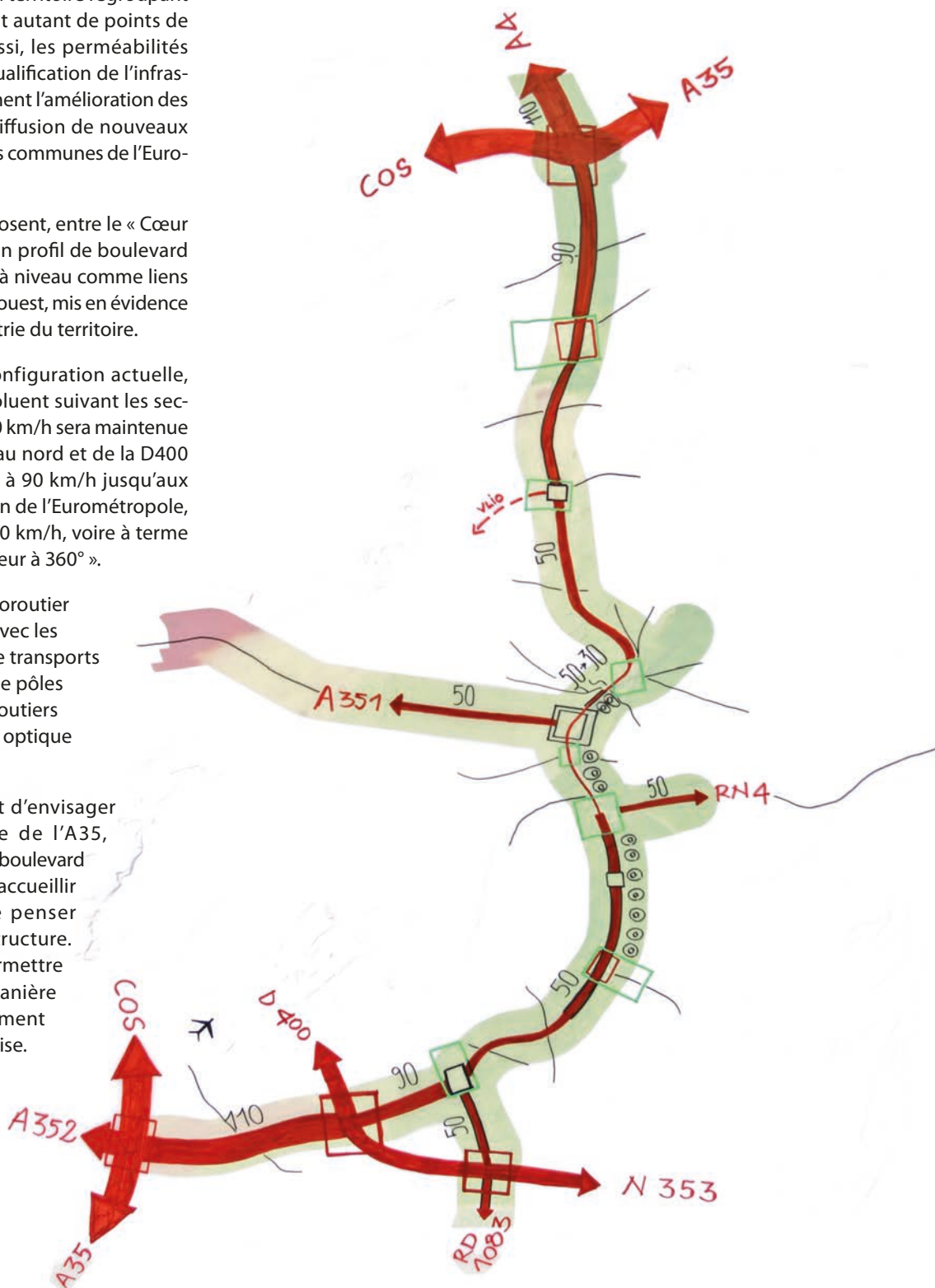
Pour ce faire, les experts proposent, entre le « Cœur à 360° » et l'étang du Gerig, un profil de boulevard jalonné par quatre carrefours à niveau comme liens possibles de transversalité est-ouest, mis en évidence par le génie du lieu et l'altimétrie du territoire.

Si l'autoroute conserve sa configuration actuelle, les vitesses de circulation évoluent suivant les secteurs. La vitesse actuelle de 110 km/h sera maintenue jusqu'au croisement du COS au nord et de la D400 au sud, avant d'être abaissée à 90 km/h jusqu'aux portes de la métropole. Au sein de l'Eurométropole, la vitesse n'excédera pas les 50 km/h, voire à terme les 30 km/h sur le secteur « Cœur à 360° ».

Les connexions au réseau autoroutier sont pensées en articulation avec les réseaux viaire, ferroviaire et de transports en commun avec la création de pôles multimodaux. Les diffuseurs routiers participent également à cette optique de limitation du trafic.

Ces propositions permettent d'envisager une transformation douce de l'A35, notamment au niveau du futur boulevard métropolitain, permettant d'accueillir de nouveaux usages et de penser l'adaptabilité de cette infrastructure. Cette transformation doit permettre de modifier l'image et, de manière plus générale, le fonctionnement de la métropole strasbourgeoise.

Boulevard métropolitain



DONNER ENVIE D'A35 : UNE ÉTAPE À PRÉVOIR À COURT TERME

Partir de l'existant

L'A35 n'est pas qu'une infrastructure. Elle est faite de courbes qui s'élèvent et se rapprochent parfois du sol naturel, constituant ainsi un paysage, une architecture, un objet à la fois fonctionnel, confortable et esthétique. À court terme, il est possible de faire projet avec l'A35 en partant de l'existant, de ses caractéristiques physiques comme de la diversité des lieux qu'elle traverse et qu'elle dessert : l'eau, les lignes ferroviaires, la ceinture des forts, les promontoires, les petites vallées.

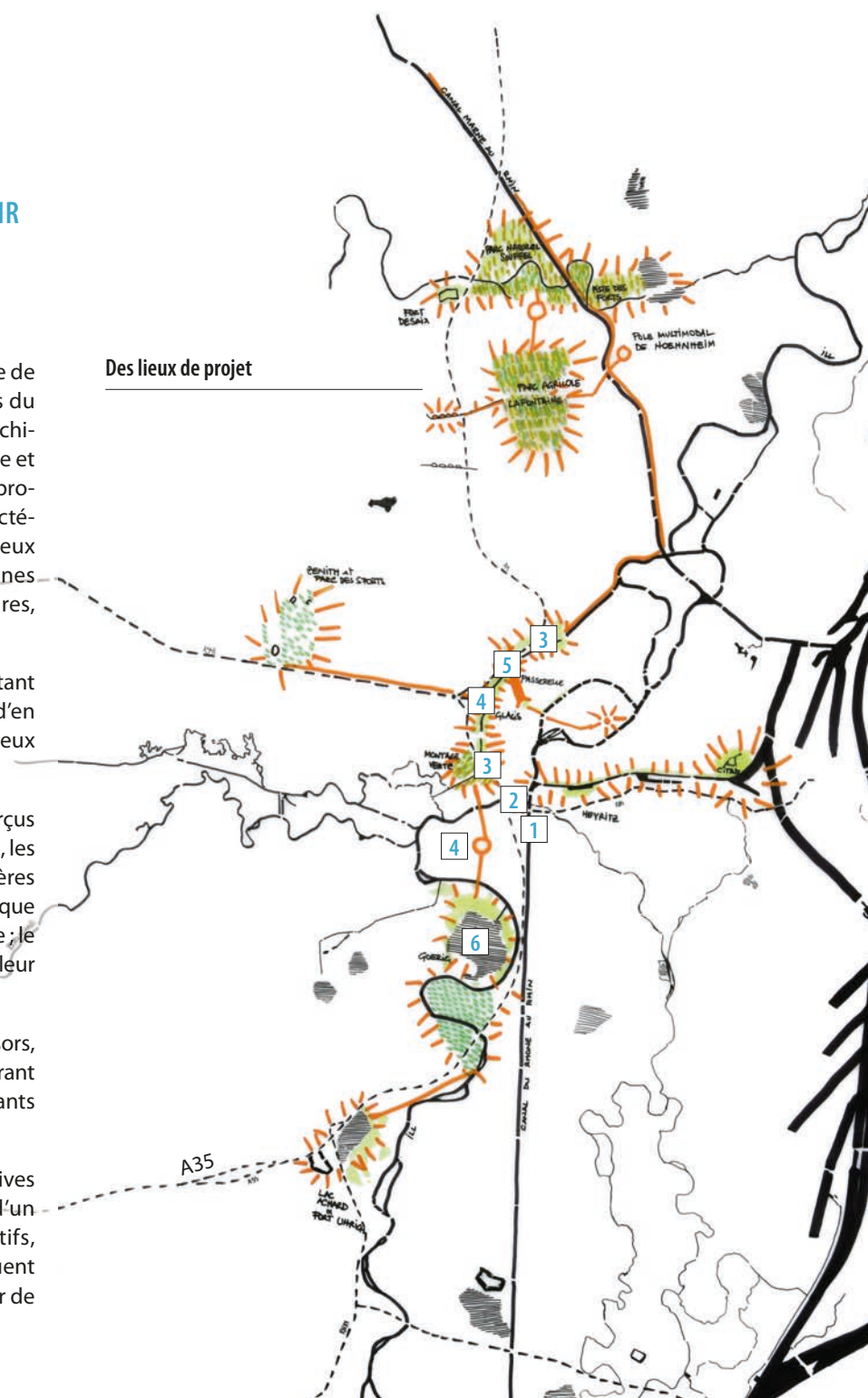
Le premier principe consiste à « faire avec » l'existant en potentialisant les lieux qui bordent l'A35 afin d'en transformer l'image. Le long de l'infrastructure, deux familles de lieux se distinguent.

La première famille regroupe des lieux chocs, perçus négativement, mal-aimés comme les échangeurs, les murs anti-bruit, les pylônes électriques. Ces repères sont les supports idéaux d'une intervention artistique contemporaine, de l'œuvre d'art à la performance ; le détournement d'image où le réenchâtement de leur fonction technique initiale est à inventer.

La seconde famille de lieux est celle des petits trésors, des pépites qui forment un collier de strass entourant l'A35. Ces lieux peuvent réconcilier tous les habitants des quartiers et des communes avec l'A35.

La Montagne Verte, les espaces d'activités sportives et les jardins familiaux en font partie. L'idée d'un « Biergarten » ou de nouveaux jardins associatifs, ainsi que la mise en place d'animations constituent des moyens d'animer et de faire briller ce « collier de strass ».

Des lieux de projet



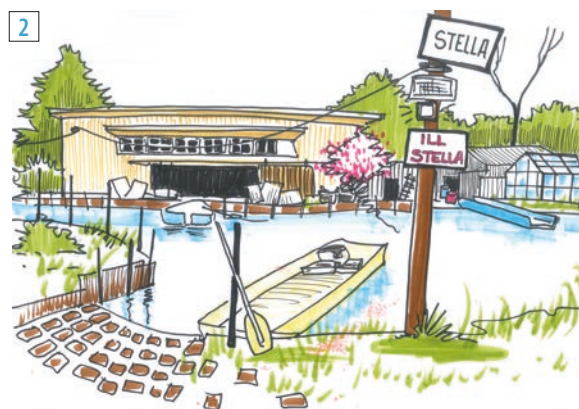
Écluse du Canal du Rhône-au-Rhin

1



Île Stella

2



Transformer le bruit en sons

Le second principe consiste à détourner et transformer une fragilité – l'omniprésence de bruit lié à la circulation – en une force, des sons « qui redonnent le la/là ». L'organisation de concerts à côté et sur l'A35, la projection de jeux de lumières sous les voûtes de l'A35 – dont les couleurs se modifient en fonction des flux circulatoires – et la mise en place de parcours sonores autour de l'eau (découverte des sons, création d'espaces de silence, implantation d'œuvres d'arts sonores et cinétiques), auxquelles participeraient les habitants et les usagers, peut redonner une vie riveraine et faciliter une acceptation de l'infrastructure.

Le trafic transformé en son, puis en lumière, puis en mouvement offre alors une boucle sensorielle continue qui rend visible le métabolisme de l'A35 et de ses pulsations urbaines.

Composer avec les complexités de l'infrastructure

Le troisième principe assume la complexité actuelle qu'entretient l'A35 avec le sol en valorisant les points hauts, les points bas, la diversité des passages et des modes de déplacement... le tout dans un contexte arboré. Autrement dit, il s'agit d'affirmer que l'A35 constitue dans l'épaisseur de ses contacts avec les villes, un véritable parkway en relief, un nouveau parc urbain.

Les nombreuses traversées inférieures piétonnes et cyclables offrent des qualités exprimables en facilité d'accès, en lien entre les quartiers et en qualité de paysages (de belles sous-faces autoroutières, des vues charmantes sur les rivières, des ruptures



Jeux de lumière projetés sous les voûtes de l'A35



Le bruit du trafic transformé en son

d'ambiances étonnantes...). Les actions à engager sont nombreuses. La première d'entre elles porte sur un renforcement des liaisons cyclables et piétonnes afin de les rendre davantage accueillantes et confortables. Cet aménagement des sous-faces infrastructurelles pourrait se faire connaître à l'occasion d'événements éphémères comme un marathon ou un carnaval, servant à expérimenter les nouveaux itinéraires. La construction d'une passerelle transparente entre le quartier de Cronenbourg et la gare participerait à cette même idée de potentialiser la richesse des vues offertes à proximité de l'A35.

Jeux d'eau et installations artistiques

3

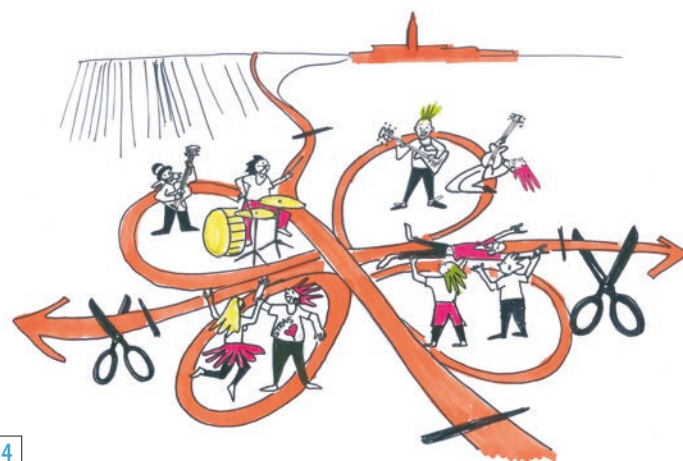


La festivalisation pour se réappropriier les territoires de l'A35

Le quatrième principe fait rayonner de manière générale les lieux, les équipements et tous les quartiers proches des voies rapides (A351, A35/A4, route du Rhin) de l'Eurométropole en mobilisant un principe de festivalisation. L'organisation d'événements festifs fera vivre ces lieux et donner du sens au nouveau parc urbain. La population, la scène artistique et musicale, les associations seraient associées étroitement dans le cadre d'appels à projet.

Les thèmes de la musique et de la fête comme vecteur de convivialité redonneraient du sens à cette infrastructure et permettraient aux populations de se les réapproprier, notamment par des appels à projet.

Ont été évoqués, entre autres, la création d'un festival des cultures urbaines à (et sur) l'étang du Gerig, le lac Achard, l'animation du parc du Heyritz et la valorisation des lieux d'activités agricoles.



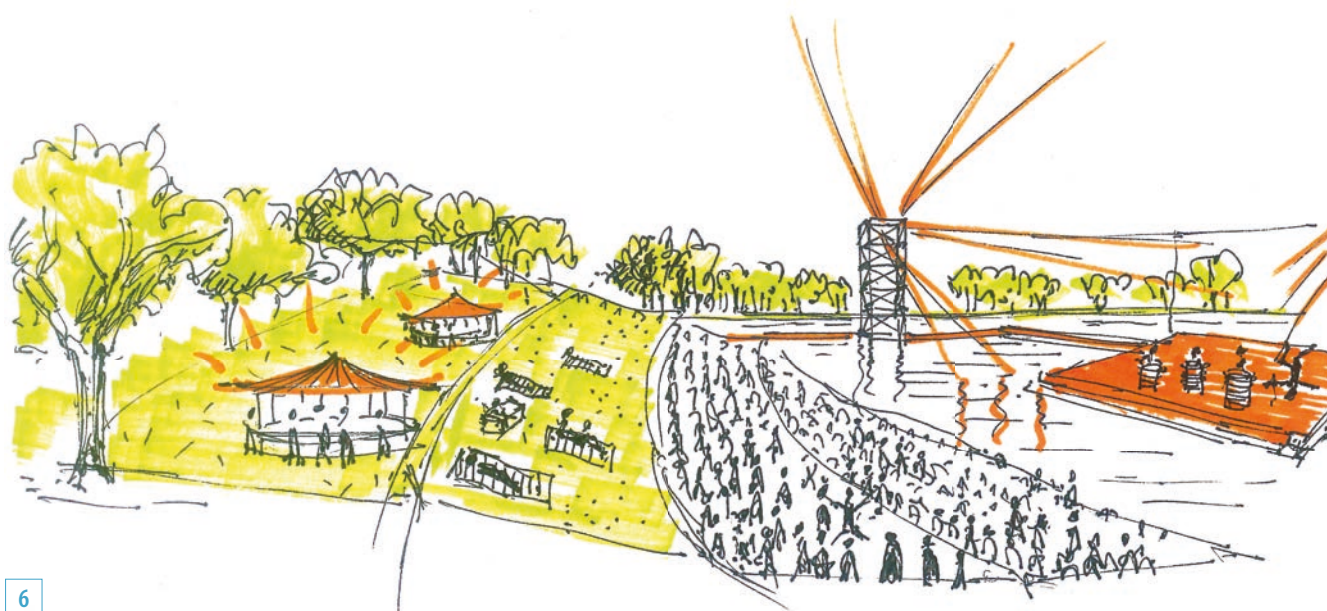
4

Des bretelles en musique



5

La grande fête



6

Le lac des signes

L'INTERVENTION DES ÉLUS ET DES PARTENAIRES

Robert HERRMANN, Président de l'ADEUS et de l'Eurométropole de Strasbourg

L'hypothèse proposée de composer avec la trame verte et bleue confirme ce que l'on pensait pour que la ville se réconcilie avec la nature. La gare à 360° s'impose, travailler sur les mobilités actives, transformer le plus rapidement possible les modalités de transport pour l'ensemble de l'Eurométropole, investir les champs de la santé et du bien-être de la population sont les bons axes à suivre. Vos travaux vont être le fondement dans lequel nous allons nous installer pour les suites de nos réflexions dans « l'Atelier des territoires ».



Laurent DARLEY, Directeur régional adjoint de la DREAL Grand Est

Des interventions et des propositions rafraîchissantes, pour certaines inhabituelles et étonnantes, qui toutes s'appuient sur le report des poids-lourds en grand transit sur le contournement autoroutier. C'est le point de départ essentiel, qui oblige à une réflexion sur la qualité de l'air, les vitesses et les mobilités, et ouvre ainsi le champs des possibles pour la transformation de l'A35 et de ses abords.



François DE HEDOUVILLE, Directeur de la Maison de Strasbourg à la Région Grand Est

Impressionnant d'avoir réussi à nous émerveiller avec des productions réalisées en si peu de temps et qui donnent envie de Strasbourg, capitale du Grand Est ; sentiment d'un phare qui s'allume et offre l'espérance de projets nouveaux.



Philippe GINTZBURGER, Chargé de mission, Direction de la Culture de la Ville de Strasbourg

Un travail collectif, de petites idées magiques créant une synergie. La partie événementielle proposée comme une grande fête est une belle opportunité pour fédérer l'ensemble des acteurs de la culture et la population sur le territoire concerné. Aller au-delà d'une réflexion collective tout en restant vertueux budgétairement pour la collectivité.



Anne PONS, Directrice générale de l'ADEUS

Un exercice habile, périlleux, mais calculé. Un exercice pro, efficace, nourri de vingt années d'expériences d'ateliers FNAU. Il permet d'ouvrir des réflexions pour l'A35 et ses abords, pris en conséquence pour l'évolution du plan de circulation de l'Eurométropole et de son tissu urbain, à l'instar des réflexions du Grand Paris, de Barcelone, à New-York, qui font basculer ces villes dans le XXI^{ème} siècle.



REMERCIEMENTS



L'ADEUS tient à adresser ses remerciements à l'ensemble des acteurs qui ont participé à la réussite de l'atelier Club Projet Urbain & Paysage de Strasbourg 2019 :

Au Président de l'ADEUS et de l'Eurométropole de Strasbourg, Robert HERRMANN, et à la directrice générale de l'ADEUS, Anne PONS, qui ont accueilli le club

À la Déléguée nationale de la FNAU, Brigitte BARIOL-MATHAIS, représentée par Karine HUREL

Les membres du Club Projet Urbain & Paysage de la FNAU (cf. p.39)

Aux techniciens de l'Eurométropole qui ont participé à l'atelier : Éric CHENDEROWSKY, Éric FONTENIT, Cyril GÉRARD, Philippe GINTZBURGER

À Rachid KANDER, du **Club Ville aménagement**, directeur de la SEAu à Clermont-Ferrand, et Tristan SIEBERT, doctorant ENSAS Strasbourg, AMUP-IBA

À l'ensemble du personnel de l'ADEUS impliqué dans l'atelier : Vincent PIQUEREL (chef de projet), Fabienne COMMESSIE, Anne PONS, Hélène BERNARD, Sylvie BLAISON, Florence BOURQUIN, Anne-Laure CARRÉ, Nathalie GRIEBEL, Stéphane HAMM, Lison ISENMANN, Bruno JANSEM, Youssef KATIRI, Timothé KOLMER, David MARX, Sophie MONNIN, Pierre-Olivier PECCOZ, Pierre REIBEL, Janine RUF, Jean-Yves SAUTER, Anna TRENTINI, Benoît VIMBERT

Aux acteurs du territoire présents qui par leurs remarques ont déjà fait cheminer les orientations proposées par l'atelier : Robert HERRMANN Président de l'ADEUS et de l'Eurométropole de Strasbourg, Laurent DARLEY Directeur Régional de la DREAL, Christophe FOTRE Directeur et Arnaud REVEL Directeur adjoint DDT du Bas-Rhin, Emmanuel WEISTROFFER et Christine MORIZOT de la Préfecture du Bas-Rhin, Isabel DIAZ Cheffe du Bureau des stratégies territoriales au Ministère de la Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales,

Pierre LAPLANE Directeur Général de l'Eurométropole de Strasbourg, François de HEDOUVILLE Directeur de la Maison de Région de Strasbourg Région Grand Est, Pascal PFEIFFER Directeur Général et Olivier SCHMITT Directeur de l'aménagement à la CCI Alsace-Eurométropole, Marc BIZIEN Directeur territorial Grand Est et Florence KRAEMMER Référente exploitation à SNCF Réseau, Stéphane BABILLOTTE Directeur du Marché d'intérêt National, Frédéric ROSSANO Directeur de l'AMUP, Volker ZIEGLER de l'ENSAS, Philippe STREBLER Directeur du PETER Sélestat Alsace Centrale, Jessy MUCKENSTURM du SCOTERS, Elsa GRANDEMANGE du PETER Alsace du Nord, Lydie DELOFFRE, Philippe MEYOUR et Sophie MOSSER de la DREAL, Rémy VELLUET de la DDT 67, Guillaume SIMON, Édouard MANINI, Thalie MARX, Véronique PETITPRÉ, Guillaume GENOYER, Éric FONTENIT de l'Eurométropole de Strasbourg.



À Vincent P. de la part des animateurs et des participants de l'atelier du Club Projet Urbain & Paysage

2 OCTOBRE 2019

PROJET URBAIN & PAYSAGE

SÉMINAIRE À LA FNAU

D'UNE RIVE À L'AUTRE,
L'URBANISME MÉDITERRANÉEN,
MYTHE OU RÉALITÉ ?



© F. Roustan

La Canée en Crète



© F. Roustan

Mosquée au Maroc

« Machine à faire de la civilisation », gréco-romaine, judéo-chrétienne et islamique, la population méditerranéenne tente depuis des décennies, voire des siècles, de se créer une identité commune.

La construction des villes n'échappe pas à cette quête.

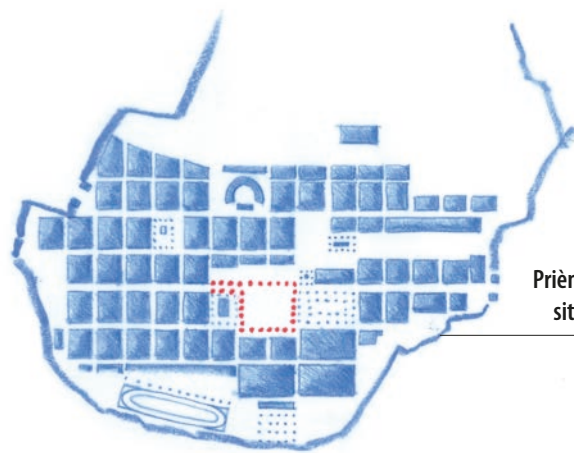
Or, si nous avons une très bonne connaissance des urbanismes de la méditerranée, nous ne trouvons pas ou peu de réflexion sur une comparaison et une recherche de points communs qui auraient eu des répercussions sur l'ensemble du bassin.

Le type méditerranéen est un mot-valise, relevant plus du marketing, s'avérant très souvent galvaudé. Une méconnaissance de l'histoire des formes et des modes de construction résulte en une dénaturation et un mauvais emploi. Il s'agit donc de redonner un sens à ce vocabulaire de l'urbanisme méditerranéen, qui remonte à plusieurs siècles et qui s'inscrit dans des dimensions climatiques, sociales, culturelles...

Si les différences culturelles et climatiques ont influencé les modes de vie et l'urbanisme des villes méditerranéennes, il ne s'agit en aucune façon de les opposer encore et toujours, mais de les traiter de manière égale et voir en quoi elles se rejoignent et en quoi elles s'éloignent, pour aborder la question de l'urbanisme méditerranéen et de son universalité.

Cette recherche tente de répondre à :

- l'existence d'une méditerranée, véritable élaboration conceptuelle du XVIII^{ème} siècle et dont les limites sont encore aujourd'hui sujettes à débat ;
- la bicéphalité de celle-ci, dont il serait malavisé de nier les différences culturelles qui se révèlent entre christianisme et islam et qui influencent encore aujourd'hui les modes de vie de ses vastes aires.



Agora

Et à comprendre aujourd'hui :

- la quête permanente du méditerranéen de se réunir avec les autres hommes de sa société, de se protéger du climat auquel il est soumis et enfin, la façon dont il habite et peuple son territoire.

Aujourd'hui, l'urbanisme et l'architecture sont pensés de façon générique et standard. L'émergence d'un urbanisme international a vu le jour dès lors que notre société occidentale est devenue libérale. Pour attirer habitants et touristes et être attractif à l'échelle européenne, on assiste à une répétition des programmes remportant des succès ailleurs et devenant des modèles.

Or, il s'agit aussi de se poser la question de l'identité. Clamer un urbanisme méditerranéen, c'est parler d'une possible identité méditerranéenne qui répond encore aujourd'hui à notre volonté de développement durable et du vivre ensemble : sur quoi repose-t-elle ?, que veut dire être méditerranéen ?

C'est l'objet de cette recherche qui, en toute humilité, souhaite entrouvrir une porte que, j'espère, beaucoup d'entre vous emprunteront lors de la parution d'un livre très prochainement.

Frédéric Roustan

La casbah d'Alger à l'arrivée des français en 1848



Mosquée

Priène, cité antique grecque située en actuelle Turquie

Urbanisme méditerranéen, d'une rive à l'autre Regards de l'Agam n°86 - www.agam.org/fr/publications/regards-de-lagam/regards-de-lagam-n86.html



La Valette, Malte

© J. Verriot



Bastia

© F. Roustan



Canogli, Italie

© F. Roustan



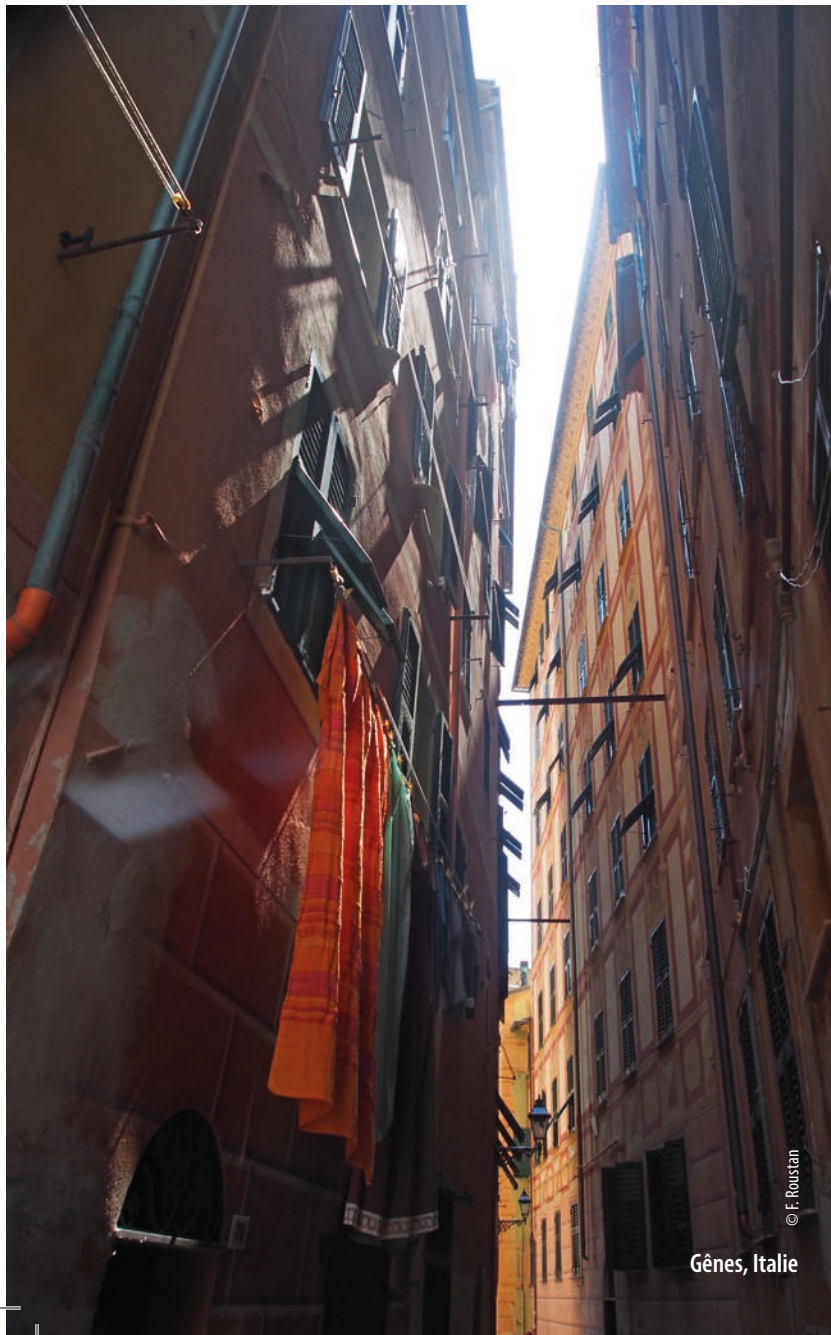
La Médina, Casablanca - Maroc

© F. Roustan



Grèce

© F. Roustan



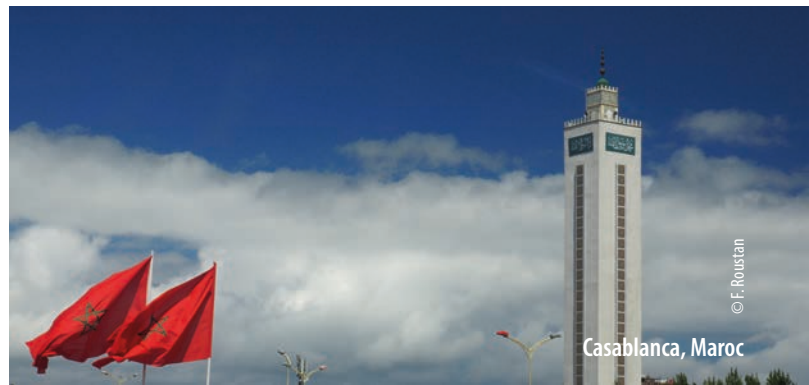
Gènes, Italie

© F. Roustan



Casablanca, Maroc

© F. Roustan



Casablanca, Maroc

© F. Roustan



La corniche, Beyrouth - Liban

© J.B. Roustan

LES PUBLICATIONS

DU CLUB PROJET URBAIN & PAYSAGE

2001

BAYONNE

LES ENJEUX DES RIVES DE L'ADOUR



Profiter du projet d'échelle régionale de Tram-Train et en faire un enjeu de composition urbaine dans un secteur de renouvellement stratégique pour la commune et l'agglomération.

2002

ANGERS

RIVES DE VILLE



Avoir une réflexion d'ensemble dans le cadre d'un projet urbain des "Rives de la Maine" en profitant de l'adaptation et du traitement de la traversée d'Angers après la réalisation du contournement de l'autoroute A11.

2003

BESANÇON

RENOUVELLEMENT URBAIN ENTRE RIVES DE VILLE ET RIVIÈRE



Sur les rives du Doubs, donner à 2 sites industriels, dont l'un emblématique, les Prés-en-Vaux, une vocation urbaine et l'autre, Casamène, une vocation économique.

2004

LE HAVRE

LES MAGASINS GÉNÉRAUX UN ESPACE DE RECONQUÊTE



Garder l'originalité de la mixité actuelle au travers de sa nécessaire évolution sur un site représentant les grandes entités paysagères du territoire : la mer, le centre-ville, la costière et le plateau.

2005

LORIENT

LE RADE DE LORIENT, UN ESPACE À AFFIRMER



Affirmer la relation entre l'espace maritime et l'espace terrestre comme élément de permanence et de cohérence dans une rade aux multiples identités, aux usages divers en tension.

2006

AVIGNON

RIVES DU RHÔNE & TRANSVERSALITÉ INSTITUTIONNELLE



Faire des déplacements un support de projets de territoire, de la requalification urbaine et paysagère un enjeu de développement, de l'eau un élément fédérateur et porteur de projets sur un territoire aux multiples facettes.

2007

TOULOUSE

CARBONNE 2031 TOULOUSE AIRE URBAINE



Comment favoriser l'émergence d'un pôle urbain qui s'intègre dans un projet plus vaste couvrant toute l'aire urbaine de Toulouse.

2009

REIMS

L'AXE REIMS – BAZANCOURT EN DÉBAT



Proposer un projet et une gouvernance pour un développement hiérarchisé et harmonieux dans l'agro-paysage et l'axe Reims-Bazancourt.

2010

AMIENS

RÉÉCRIRE LE DIALOGUE ENTRE LA VILLE ET SON FLEUVE



Comprendre la ville d'aujourd'hui et imaginer celle de demain en tenant compte de son positionnement, des différents visages de la Somme et de l'affirmer. D'une ville centre à une Métropole économique.

2011

BREST

QUEL RÔLE POUR LES RIVES DE LA PENFELD ? ... AU CŒUR DE LA VILLE !



Réconcilier les deux rives dans la ville de demain. La Penfeld doit pouvoir porter l'intensité urbaine de la métropole en se constituant comme le cœur névralgique d'une trame d'espaces publics organisés à partir de quartiers environnants.

2012

CLERMONT-FERRAND

UNE STRATÉGIE URBAINE MÉTROPOLITAINE DANS LA PERSPECTIVE DE L'ARRIVÉE DU TGV ?



Fabriquer le standard de la ville de demain, durable et solidaire avec comme laboratoire le site de Saint-Jean/Catroux.

2013

MARSEILLE

SAINT-ANTOINE ET GRAND PORT MARITIME, UNE CENTRALITÉ DE NIVEAU MÉTROPOLITAINE



Recréer du lien entre les histoires urbaines qui se confrontent. Intégrer des fonctions et des sites que tout pousse à isoler. Travailler sur l'épaisseur de la limite ville-port pour donner une ambition métropolitaine.

2015

CLERMONT-FERRAND / RIOM

ATELIER DE RIOM VISITE IN SITU-LYON EXPERTISE CHÂLON-EN-CHAMPAGNE



Ouvrir le débat sur l'ambition et le devenir de ce territoire dans la stratégie métropolitaine Clermont-Vichy Auvergne

2016

LA MARTINIQUE

ATELIER DE SAINT-PIERRE PROJET URBAIN ET RISQUE INONDABILITÉ 2015



Transformer Saint-Pierre de ville en pays d'art et d'histoire et la replacer dans un contexte territorial plus large en hiérarchisant les projets.

2017

LE HAVRE-FÉCAMP

ATELIER DE FÉCAMP AMÉNAGER L'INTERFACE VILLE-PORT DE L'AGGLOMÉRATION FÉCAMP CAUX LITTORAL



Faire naître un cœur d'agglomération et construire un projet d'ensemble pour élaborer un PLUi.

2019

STRASBOURG

ATELIER DE STRASBOURG - REGARDS EXTÉRIEURS SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DES ABORDS DE L'A35



Des premières images pour le réaménagement de l'A35 avec de nouveaux usages et une redéfinition du fonctionnement urbain.

LISTE DES PARTICIPANTS AU CLUB PROJET URBAIN & PAYSAGE

UNE FORMULE INÉDITE !

L'atelier de Strasbourg a réuni des personnes du réseau de la FNAU de 19 agences différentes, ainsi que des membres extérieurs, urbanistes, architectes et paysagistes locaux, venus enrichir la réflexion de leur bonne connaissance et pratique du terrain.

LES ANIMATEURS

Marseille : AGAM - Frédéric **ROUSTAN**

Strasbourg : ADEUS - Yves **GENDRON**

LES PARTICIPANTS DES AGENCES D'URBANISME

Angers : AURA - Isabelle **LEULIER-LEDEOUX**

Avignon : AURAV - Anne-Lise **MAICHERAK**

Bayonne : AUDAP - Fanch **RUPELLAN**

Bayonne : AUDAP - Clémence **TEULLE**

Bordeaux : A'URBA - Jean-Christophe **CHADANSON**

Brest : ADEUPA - Jérôme **De CRIGNIS**

Caen : AUCAME - Thomas **BOUREAU**

Clermont-Ferrand : Delphine **MONNIER**

Clermont-Ferrand : Corinne **ZUKOW LOUP**

Dunkerque : AGUR - Vincent **CHARRUAU**

Le Havre : AURH - Tony **DANIEL DIT ANDRIEU**

Lille : ADULM - Juliane **SCHULTZ**

Lyon : URBALYON - Claire **BOISSET**

Marseille : AGAM - Frédéric **ROUSTAN**

Montbéliard : ADU - Cathy **KUHN**

Mulhouse : AURM - Pier-Maël **ANEZO**

Paris : IAU-IDF - Paul **LECROART**

Paris : IAU-IDF - Dominique **RIOU**

Perpignan : AURCAR - Louise **CHASSET**

Perpignan : AURCAR - Cora **LONGO**

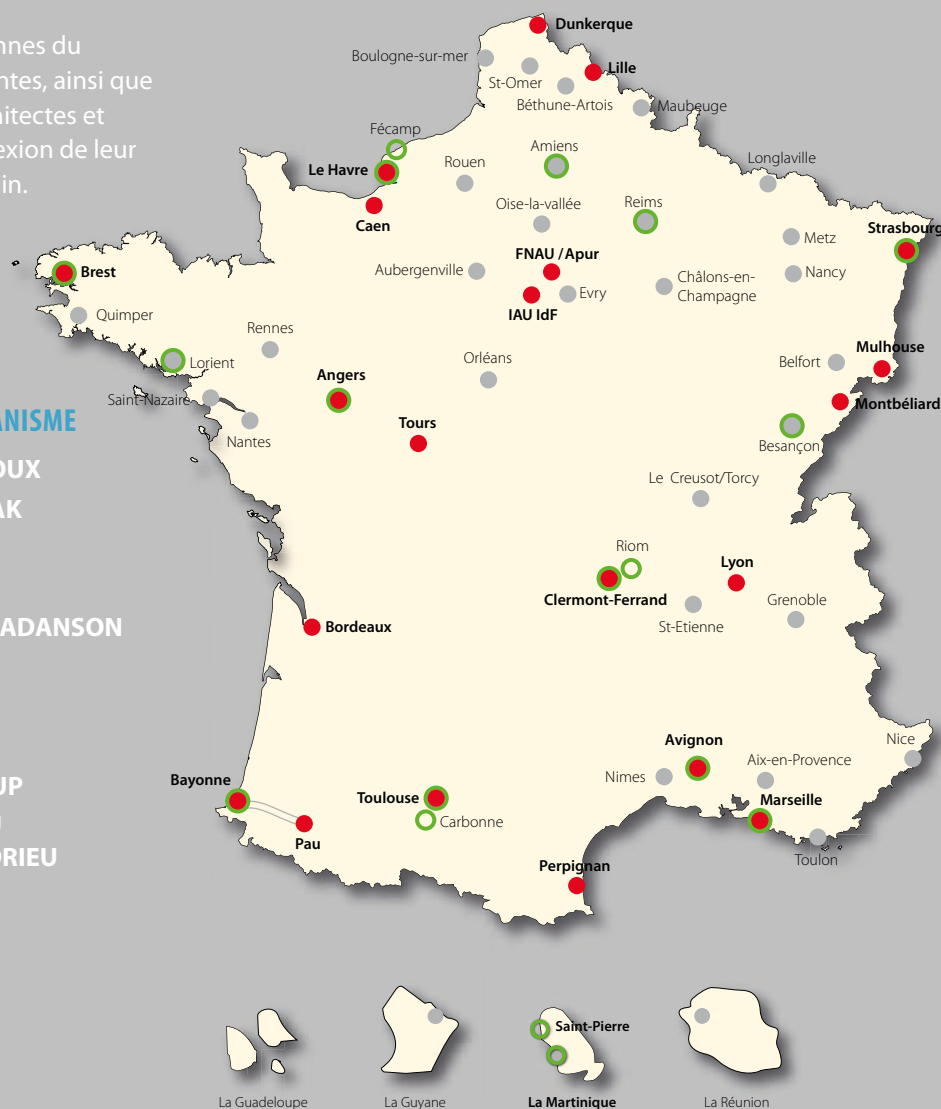
Strasbourg : ADEUS - Yves **GENDRON**

Strasbourg : ADEUS - Vincent **PIQUEREL**

Toulouse : AUAT - Guillaume **OUALLET**

Tours : ATU - Fanny **MAIRE**

Tours : ATU - Céline **TANGUAY**



● Agences présentes lors de l'atelier 2019

○ Agences ayant déjà accueilli un atelier



La vidéo de l'atelier est visible sur le site de l'ADEUS <http://www.adeus.org/>

et sur youtube <https://youtu.be/MigEMvMYZy4>

CLUB PROJET URBAIN & PAYSAGE

Comité de rédaction

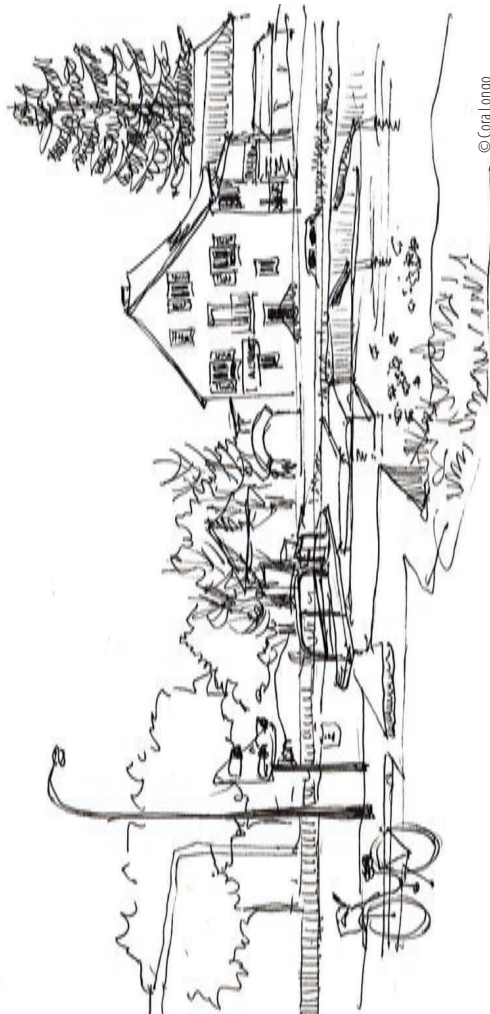
Yves GENDRON
Frédéric ROUSTAN

Comité de relecture

Claire BOISSET
Thomas BOUREAU
Jean-Christophe CHADANSON
Jérôme DE-CRIGNIS
Yves GENDRON
Rachid KANDER
Cathy KUHN
Cora LONGO
Vincent PIQUEREL
Dominique RIOU
Frédéric ROUSTAN
Céline TANGUAY
Corinne ZUKOW

Directrice de publication

Brigitte BARIOL-MATHAIS



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise



AGENCE D'URBANISME
DE L'AGGLOMÉRATION
MARSEILLAISE



FÉDÉRATION
NATIONALE
DES AGENCES
D'URBANISME