

THNS 2013 – Strasbourg à l'ère de la grande vitesse : une métropole qui ralentit pour être créative

- *Cristiana MAZZONI, Professeur de Projet urbain à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg et Directrice du Laboratoire « Architecture, Morphologie/Morphogenèse Urbaine et Projet » EA-7309, ENSA/INSA de Strasbourg*
- *FAN Lang, Architecte de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg, actuellement Doctorante au Laboratoire « Architecture, Morphologie/Morphogenèse Urbaine et Projet » EA-7309, ENSA/INSA de Strasbourg*

Introduction de la présentation

La présentation est centrée sur la ville de Strasbourg, lue à travers la coordination et l'articulation entre la grande vitesse ferroviaire (alors que Strasbourg se trouve au croisement des couloirs à grande vitesse nord-sud et est-ouest) et les modes de transport liés à la mobilité lente, tels que le tramway ou le tram-train. Cette intervention fait écho aux travaux menés au sein du Laboratoire « Architecture, Morphologie/Morphogenèse Urbaine et Projet » (de l'ENSA et l'INSA de Strasbourg), dont certains programmes de recherche sont financés par les Ministères français de l'Environnement, du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE) et de la Culture et de la Communication (MCC). Les recherches citées dans cette présentation (inscrites dans les programmes POPSU/MEDDE et IMR/MCC) s'inscrivent dans une approche liée aux sciences humaines et sociales, avec une réflexion sur les acteurs en jeu dans les projets métropolitains transfrontaliers et leurs cultures de projet, sur l'impact des lignes ferroviaires sur la qualité de vie et des espaces construits, et sur la perception de ces espaces par les habitants. La question de l'énergie, de la performance environnementale, économique et sociale des territoires autour des gares et des voies ferrées, ainsi que de l'économie de la créativité (recherches menées en collaboration avec le laboratoire BETA de l'Université de Strasbourg) fait aussi partie des sujets abordés.

Cette présentation se situe également dans le cadre de l'accord entre l'ENSA Strasbourg et l'Université Tongji (le College of Architecture and Urban Planning plus précisément) portant sur la constitution d'un Double Master en Urbanisme et Architecture. Cet accord devrait être signé au mois d'avril 2014.

Strasbourg, réseaux et mobilités



Une métropole en réseau

Strasbourg est une métropole de l'est de la France, près de la frontière avec l'Allemagne, et est traversée par le Rhin, l'un des grands fleuves en Europe.

Concernant le bassin de vie qui intéresse la ville, il va au-delà de l'agglomération strasbourgeoise (composée de 470 000 habitants), dans un rayon d'1h50 de route par rapport au centre dense. 9 millions d'habitants vivent dans ce territoire élargi.

Strasbourg est en effet une « ville-archipel » qui s'est construite en réseau, avec d'autres villes alentour.

C'est une spécificité du développement des villes le long du Rhin (faisant partie de la fameuse « Banane bleue » européenne) au cours de l'histoire. Alors que Paris constitue un modèle de développement métropolitain fortement radioconcentrique, il s'agit ici d'un modèle de développement par pôles, d'une grappe de villes reliées entre elles suivant l'idée d'articuler les longues et les courtes distances.

Le travail mené notamment par la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS), un acteur important dans les champs politique et technique de l'aménagement du territoire, met en avant l'idée qu'une ville ou une métropole qui accueille la grande vitesse doit porter toute une réflexion sur la lenteur et sur l'articulation fine entre ces deux modes de déplacement. Pour être durables, les projets liés à la mobilité doivent intégrer les temps longs de la transformation des territoires mais également les temps courts, les temps de la pause, dus aux correspondances par exemple, pause pouvant être utilisée de diverses manières.

Parmi les acteurs transfrontaliers qui travaillent notamment au lien entre les territoires à l'est et l'ouest du Rhin, il a été cité la Communauté Urbaine de Strasbourg, avec qui un Observatoire de la fabrique métropolitaine sur les questions portant sur la mobilité est en projet, mais il y a également l'Eurodistrict et la Conférence du Rhin supérieur qui regroupe des acteurs politiques et du monde universitaire. Ces projets transfrontaliers, où la science est un pilier important, s'effectuent entre la France, l'Allemagne et la Suisse.

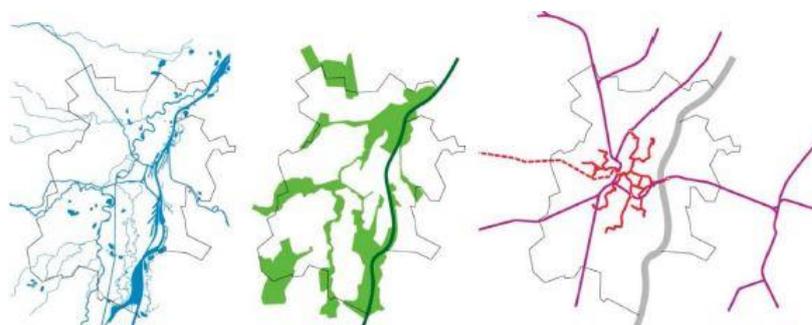
Situation géographique et réseaux



La géographie de Strasbourg est marquée par son fleuve, le Rhin, et deux chaînes montagneuses qui délimitent à l'est et à l'ouest une plaine. Celle-ci accueille une multitude de petites et moyennes communes mises en réseau, depuis les années 1960 et 1970, surtout par la route et l'autoroute, ainsi que le montre la carte ci-contre. Elle met en lumière cette « capillarité de veines » reliant les noyaux urbains et elle révèle également la figure de l'archipel métropolitain évoqué précédemment.

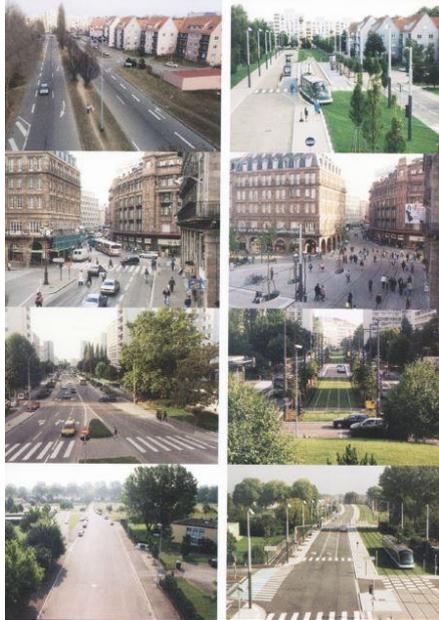
À ce réseau d'infrastructures se juxtapose un réseau hydraulique composé non seulement du Rhin, mais aussi de canaux et de rivières qui ont joué historiquement un rôle important dans l'urbanisation. Sur ce point, si l'articulation entre l'eau et la ville a été quelque peu oubliée au cours de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle, on revient aujourd'hui sur cette articulation complémentaire de façon importante.

Enfin, les espaces naturels constituent la trame verte qui constitue un troisième réseau, en complément des deux précédemment cités, formant ainsi des paysages anthropiques et naturels en « dialogue ».



Les mobilités lentes, douces

Strasbourg a été l'une des premières villes de France à se doter d'un tramway moderne dans les années 1980. Ce réseau de mobilités lentes s'inscrit dans le cœur métropolitain et favorise l'interconnexion avec d'autres moyens de transports en commun tels que le train à grande vitesse, le bus ou la bicyclette (qui peut être transportée dans le tramway dans des espaces dédiés).



Dans le domaine des mobilités douces, la ville a aménagé un ensemble de réseau de pistes cyclables et a développé un « Plan piétons » qui vise à redonner l'espace public au piéton et à réduire la voiture individuelle en centre-ville.

Les photos ci-contre montrent l'avant et l'après de l'arrivée du tramway dans le centre urbain, avec l'aménagement des espaces environnants par l'accueil de pistes cyclables ou de « couloirs verts » qui prennent une place de plus en plus importante dans la ville.

Dans ce champ de la mobilité durable, d'autres réflexions portent par exemple sur la voiture électrique ou le covoiturage.

Le rôle du réseau ferroviaire léger dans l'urbanisation

Les réseaux ferroviaires légers constitués par le tramway ou le tram-train permettent toute une réflexion sur la qualité des espaces nouvellement créés. Les stations et les gares peuvent en effet jouer un rôle très important en tant que catalyseur d'une nouvelle urbanisation, qui répond à une série d'indicateurs économiques mais également à un ensemble de réponses qualitatives sur la valeur de l'espace.

Ainsi, par exemple, le prolongement de la ligne C du tramway à Strasbourg s'effectue au-delà du Rhin et permet de construire de part et d'autre du fleuve de nouveaux quartiers, à Strasbourg et à Kehl,



en renforçant l'articulation entre les deux villes transfrontalières. Comment l'arrivée de telles infrastructures de transport peut-elle favoriser la qualité de vie ?

C'est ainsi que le passage du tramway par dessus le Rhin permet de saisir l'occasion de créer deux équipements : coté France, un marché des cuisines du monde, faisant écho à la particularité culturelle de ce territoire transfrontalier, puisque 100 nationalités s'y côtoient, et, côté Allemagne, un musée de la typographie et du livre, en souvenir de la publication de l'œuvre de Voltaire en ces mêmes lieux, interdit en France au XVIIIe siècle.

Par ailleurs, un centre technologique qui développe des activités de recherche appliquée et des prestations de service innovantes dans le domaine de la construction et de l'aménagement durables (Nobatech), a développé un outil d'évaluation des impacts environnementaux (Nest) que nous expérimentons actuellement à l'échelle de la CUS (recherche IMR/MCC). Il devrait nous permettre d'évaluer les performances environnementales, économiques et sociales des nouveaux quartiers de gares, tant à l'échelle du bâtiment, qu'à celles des quartiers et de l'agglomération.

Le tram-train comme articulation entre centre et périphérie

Beaucoup de villes en France s'intéressent au développement du tram-train et des innovations qui l'accompagnent, et suivent notamment l'exemple de Karlsruhe en la matière. L'enjeu consiste à évaluer de quelle manière le tram-train, lié au ferroviaire léger, qui permet d'emprunter les mêmes lignes ferroviaires que celles du tramway, peut avoir un impact intéressant sur la conception et le développement urbain des territoires, notamment sur l'articulation entre les territoires de périphérie et les centres urbains.

