



Association des *usagers* des Transports Urbains
de l'agglomération Strasbourgeoise

BISCHHEIM, le 10 mai 2019

Contribution à l'enquête publique **Modification n° 2 du Plan local d'urbanisme (PLU)** **de l'Eurométropole de Strasbourg**

La modification n°2 du PLU permet de s'interroger une nouvelle fois sur l'articulation entre l'aménagement des territoires et les offres de transport. La recherche d'une meilleure combinaison entre déplacements et urbanisme est affirmée dans la note de présentation : il s'agit de créer « un lien transport/urbanisme plus fort ».

Cette volonté d'une meilleure articulation est salubre. Trop souvent, au regard des choix passés, l'impression était grande que l'une et l'autre de ces thématiques était pensée sans être intégrée dans une logique d'ensemble.

Concernant la politique des déplacements sur l'agglomération strasbourgeoise, l'orientation avait pour objectif de limiter le trafic automobile en développant un réseau tramway, une politique cyclable volontariste et une desserte TER renforcée. Cependant, comme le souligne le rapport « Ouvrons le débat » en automne 2017 dans le cadre du Grenelle des mobilités, cette politique a atteint ses limites :

- « limites financières d'abord, car le développement de l'offre en transports en commun, notamment dans les secteurs les moins densément peuplés, est très coûteux pour la collectivité en termes d'investissement comme d'exploitation »,
- « limites en termes de fonctionnement ensuite avec des infrastructures proches de la saturation sur certaines liaisons pour presque tous les modes ».

Un tel constat pourrait laisser croire que cette volonté d'articuler plus fortement transport et urbanisme s'exprimerait dans le PLU. Certes, dans la note de présentation de la modification n°2, cette orientation est affirmée. Mais, l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « déplacements », qui est la traduction réglementaire et la pièce opposable aux autorisations d'urbanisme, n'est pas concernée par la modification n°2.

ASTUS se propose d'examiner les principaux points évoqués en lien avec les déplacements du projet de modification.

1. L'inscription d'un emplacement réservé sur le tracé du projet de Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO) à Eckbolsheim

Ce futur axe structurant de l'ouest de l'agglomération, support d'urbanisation, doit intégrer une voie réservée dans chaque sens pour les transports en commun.

ASTUS est satisfaite de la prise en compte des transports en commun dans la réalisation de ce projet. Les aménagements destinés aux modes doux devraient s'articuler avec les autres modes de transports collectifs que sont le futur TSPO entre Strasbourg et Wasselonne et un futur bus à haut niveau de service ou BHNS de rocade, destiné à relier sur le long terme, le quartier du Neuhof à la gare de Lingolsheim pour sa partie sud.

Pour ASTUS, ce projet de BHNS doit à terme constituer une véritable ligne de rocade structurante permettant de joindre le sud et le nord de l'agglomération, sous condition de réalisation de la seconde phase de la VLIO, en complémentarité du réseau bus existant. Si ASTUS soutient ce projet, elle restera attentive quant à sa réalisation effective.

Cependant, ASTUS s'interroge sur la présence, dans le projet de VLIO tel que présenté en 2014, d'une « branche Est » vers Lingolsheim, non expliquée et justifiée, s'agissant d'une pénétrante et non d'une voie de rocade, avec certes, l'aménagement d'une piste cyclable sur sa partie nord, **mais sans ligne de transport en commun potentielle inscrite dans le PLU.**

2. La redéfinition du tracé de principe de la voie de liaison entre Vendenheim et Lampertheim

Cette liaison plus directe entre la commune de Lampertheim et le pôle d'échanges de la gare de Vendenheim pourrait profiter à l'actuelle ligne 74, sans nécessairement desservir la Zone Commerciale Nord (ZCN).

Elle est toutefois conditionnée à la **réalisation de la partie Ouest du pôle d'échanges multimodal de la gare de Vendenheim** dans la continuité de la partie Est existante.

3. Le réaménagement de la Zone Commerciale Nord (ZCN)

L'engagement de certaines opérations d'aménagement laisse à penser que transport et urbanisme ne sont pas intégrés dans une logique d'ensemble.

De ce point de vue, la Zone Commerciale Nord (ZCN) en est un exemple flagrant : il s'agit d'un projet de renouvellement urbain et commercial se traduisant par la requalification Nord en zone d'habitat et l'aménagement de la zone d'activité. L'enjeu est présenté page 192 du document concernant les OAP métropolitaines :

« En effet, la Zone Commerciale Nord connaît un problème structurel dû à un vieillissement des équipements commerciaux et au développement de friches dans certains secteurs. Elle est aujourd'hui vieillissante, monofonctionnelle et connaît des difficultés dans son fonctionnement urbain qui pourraient générer une perte d'attractivité.

Elle a été aménagée à une époque où le développement économique et urbain était exclusivement lié à l'automobile. Son essor rapide a entraîné d'importantes difficultés de circulation, des problèmes de congestion et de saturation liés à sa fréquentation »

La Zone Commerciale Nord est une des plus grandes zones commerciales de France avec 150 000 m², elle rayonne sur une zone de chalandise d'environ 600 000 habitants. Cette zone connaît des difficultés de par les choix d'aménagements qui ont été décidés, notamment en favorisant la voiture.

Pourtant, un projet de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) a été adopté par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg par délibération du 30 septembre 2016 décidant de créer de nouveaux pôles commerciaux au Nord, au Centre et au Sud de la ZAC. Dans le PLUI adopté le 16 décembre 2016, comme le remarque la mission régionale d'autorité environnementale dans un avis délibéré sur la modification n°2 du PLUI de l'EMS du 13 février 2019, une place prépondérante était accordée au mode routier au détriment des modes actifs (vélos et piétons). De plus, le surdimensionnement des places de parking avait pour conséquence une consommation d'espace entraînant une artificialisation des sols nuisible à la biodiversité.

Certes, dans la modification n°2 du PLUI, des évolutions visent à développer les modes doux « par l'insertion des voies piétonnes en pied de commerce et de manière à créer une continuité de parcours entre les différents commerces » ou en privilégiant « le stationnement des cycles à proximité des entrées de commerce ». Il s'agit encore de « mutualiser autant que possible les espaces de stationnement et leurs accès ».

Cependant, les évolutions proposées dans la modification n°2 ne remettent pas en cause la logique initiale qui favorise le déplacement en voiture dans la ZCN. Ce choix ne peut que renforcer les effets de congestion qui sont constatés actuellement. Ainsi, les communes de Vendenheim et de Lampertheim connaissent des engorgements répétés aux heures de pointe ; les habitants sont bloqués dans des embouteillages qui peuvent atteindre 30 minutes.

Ainsi, concernant l'aménagement de la ZCN, la priorité accordée au déplacement automobile est contraire à l'objectif affiché par le Programme d'Orientations et d'Actions (POA) de limiter l'usage de la voiture.

Dans le cadre du projet de restructuration de la Zone Commerciale Nord, des principes d'évolution envisagés en matière de circulation et déplacement pour alléger le trafic sur la RD263 portent notamment sur la priorisation des modes de transports en commun au niveau de Mundolsheim.

ASTUS préconise :

- l'aménagement de couloirs de bus et de priorités aux feux dans l'objectif d'amélioration de la régularité et de la vitesse commerciale de la ligne structurante L6,
- l'aménagement d'arrêts accessibles, équipés d'abris, de distributeurs automatiques de billets et de bornes d'information voyageurs, de part et d'autre du carrefour route de Brumath RD263 / route de Hoerdt RD64,
- à plus long terme, la création d'une ligne de tram plus capacitaire, via la route du Général de Gaulle / route de Brumath depuis Strasbourg, en direction de Vendenheim et du pôle d'échanges multimodal de la gare.

Dans l'attente de la requalification de la zone commerciale nord, ASTUS demande que soit créé **un arrêt au niveau de la rue des Mercuriales pour les lignes L6, 71, 74, 75 en direction des Halles.**

A terme, du fait de la superficie importante de la future zone agrandie, ASTUS suggère la **création de deux arrêts distincts**. L'arrêt actuel au nord de la RD 64 est certes en position centrale mais ignore les secteurs extrêmes de la zone. Un positionnement de part et d'autre du carrefour ne changera pas grand-chose. ASTUS préconise plutôt la création d'un arrêt au sud à mi-chemin entre l'échangeur d'accès à l'A35 et à la RD 64 et un au Nord entre la RD 64 et le giratoire de la rue des Artisans.

Ce dispositif à deux arrêts permettrait d'avoir une meilleure couverture de la zone. Ces arrêts devraient être associés à un système de traversées piétonnes protégées par feux, ce qui permettrait de donner une meilleure perméabilité entre les secteurs et de casser le statut trop marqué de voie rapide dans ce secteur pour la route de Brumath.

Une des problématiques qu'il faudrait casser sur cette zone est la quasi obligation aujourd'hui de reprendre sa voiture pour se déplacer, du fait de l'absence dramatique d'espace pour circuler à pied.

En complément, ASTUS tient à souligner plusieurs points de vigilance concernant le ban communal de Schiltigheim, en particulier le site Alsia.

En effet, ce site est d'une superficie de 70 ares et localisé au sud de la commune. Dans le cadre de la modification n°2, une reconversion du site d'activités industrielles UXb1 en zone mixte à vocation principale d'habitat IAUB est projetée suite à la relocalisation de l'entreprise.

Le projet prévoit le développement de 6 000 m² de surface de plancher, avec l'aménagement d'une voie nouvelle à destination de desserte locale qui sera connectée à une voie à créer, matérialisée par l'emplacement réservé SCH 129.

ASTUS propose qu'une partie du site déclassé reste dans le domaine public, afin de permettre la **création d'un silo à voitures comme poche de stationnement**, libérant de l'espace sur la route de Bischwiller pour l'aménagement de pistes cyclables.

Dans le secteur Sud de Schiltigheim, plus d'un millier de logements ont été construits ces quatre dernières années sans que les projets d'aménagement participent d'une réflexion d'ensemble, notamment la circulation et le stationnement. L'arrivée d'un complexe cinématographique MK2 pouvant accueillir 1 314 personnes et les projets futurs dont Alsia, ne peuvent que renforcer la congestion automobile.

La lecture des données SIRAC 2011 et 2018 ne laisse aucun doute à ce sujet :

données Sirac 2011 : l'entrée sud de la ville de Schiltigheim est ceinturée à l'Ouest par l'autoroute A35 (126 000 véhicules jour) au Sud Est par l'A350 (45 000 véhicules jour). Les axes Nord/Sud comme la route du Général de Gaulle (14 000 véhicules jour) et la route de Bischwiller (10 000 véhicules jour) sont également très empruntés. A noter enfin que la rue Saint Charles (12 500 véhicules jour) est fortement empruntée elle aussi.

données Sirac 2018 : route Général de Gaulle 15 000 voitures/jour et route de Bischwiller 14 000 voitures/jour »

Face à ces risques de congestion, les atermoiements des pouvoirs publics pour renforcer le réseau de transport en commun dans ce secteur de Schiltigheim, notamment une ligne de tramway, sont pour le moins inquiétants.

Accorder des autorisations de construire sans se préoccuper des conséquences en termes de transport, n'est-ce pas une façon de forcer la main aux responsables de demain ? Une fois coincés dans les embouteillages et ne trouvant pas de place pour se garer, les riverains exigeront des voies de communication et des places de stationnement, au détriment de la qualité de l'air et du bruit ambiant.

L'examen de ces deux cas (ZCN et site Alsia), dans la modification n°2 du PLUI, confirme les doutes que nous pouvons avoir sur la volonté d'articuler mobilités et urbanisme. Pourtant, page 12 du rapport de présentation du 16 décembre 2016, est affirmé comme enjeu pour le PLU :

« L'articulation entre urbanisation et déplacements, visant à privilégier les transports en commun et les modes dits actifs (marche, vélo...). »

De même, il est écrit page 60 de la note de présentation concernant le Plan de Déplacements Urbains que :

« Le PLU de l'Eurométropole de Strasbourg, document « trois en un », tient lieu de Plan de déplacements urbains (PDU) et de Programme local de l'habitat (PLH). Cette démarche a été l'opportunité de mieux formaliser le lien entre transport et urbanisme, au sein d'un document unique et réglementaire.

Le POA Déplacements du PLU correspond à l'ancien PDU arrêté en janvier 2012 et fixe les objectifs propres aux problématiques de mobilité à l'horizon 2030.

La mise en œuvre d'un PLU intercommunal a également permis de mieux lier les orientations de transports avec celles d'urbanisme dans une logique d'ensemble. « Parmi les grands objectifs affichés, on peut citer la diminution de l'usage individuel de la voiture par diverses actions, le développement de la marche et du vélo au quotidien ou encore la fluidification du trafic et la fiabilisation du temps d'accès à la métropole. »

Au regard des OAP de la modification n°2 du PLUI, nous constatons que la priorité en matière de déplacement est donnée à l'usage de la voiture, au nom d'une prétendue fluidité des flux, gage d'attractivité. Une telle conception des mobilités est contraire aux défis d'amélioration de la qualité de l'air et plus globalement de la qualité de vie sur l'agglomération strasbourgeoise.

Compte tenu du nombre important de projets en cours ou à venir sur le ban communal, ASTUS doute fortement de la capacité actuelle à absorber de nouveaux usagers potentiels sur le réseau déjà très sollicité en heures de pointe, qui le traverse du nord au sud. Ce constat a déjà été pointé dans la contribution lors de l'enquête publique sur la modification n°1 du PLU en 2017.

La restructuration du réseau de transport en commun sur le quadrant nord, opérée en août 2018, s'est traduite par une amélioration des anciennes lignes 4 et 6 aujourd'hui respectivement L3 et L6. Cette dernière a notamment été prolongée avec une liaison directe vers la Zone Commerciale Nord (ZCN) et les communes du Nord de l'agglomération. Si la fiabilité de ces deux lignes a pu être améliorée par des aménagements ponctuels (couloirs dédiés, priorités aux feux, stations apaisées), il subsiste des problèmes récurrents de capacité régulièrement constatés aux heures de pointes du matin notamment.

ASTUS insiste donc sur la nécessité impérieuse de créer à terme une liaison de TCSP (transport en commun en site propre), à savoir une ligne de tram sur fer, qui permettrait de desservir le Sud des secteurs en question vers Strasbourg et de rallier le Nord de l'agglomération, la commune de Bischheim et le quartier des Ecrivains dans une première phase, jusqu'au pôle d'échanges multimodal de la gare de Vendenheim par la route du Général de Gaulle / route de Brumath via la Zone Commerciale Nord dans un second temps.

Pour l'association ASTUS
François GIORDANI

