

Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg

Commission de suivi

**ARTICULER URBANISATION
ET TRANSPORTS EN COMMUN**

Compte rendu du 13 octobre 2006
à Strasbourg

Membres du Syndicat mixte présents :

Monsieur Jean Daniel ZETER, Président de la Communauté de communes du Kochersberg, Maire de Stutzheim-Offenheim
Monsieur Daniel HOEFFEL, Président de la Communauté de Communes de l'Ackerland, Maire de Handschuheim
Monsieur Xavier MULLER, Président de la Communauté de Communes de la Porte du Vignoble, Maire de Marlenheim
Monsieur Claude KERN, Président de la Communauté de Communes de la basse Zorn, Maire de Gries
Monsieur Pascal MANGIN, Vice Président de la Communauté urbaine de Strasbourg
Monsieur Frédéric LE JEHAN, Conseiller communautaire
Monsieur Eddie ERB, Maire d'Oberschaeffolsheim
Monsieur Philippe CHARTIER, Maire de Lipsheim
Monsieur Jean Paul LINGELSER, Adjoint au maire de Nordhouse
Madame Annick de MONGOLFIER, Conseillère communautaire de la Communauté urbaine de Strasbourg

Membres des Personnes publiques associées présents :

Monsieur Benoît LOOS, Région Alsace, Direction des Transports
Madame Clara JEZEWSKI- BEC, Région Alsace, Direction de l'Aménagement du territoire
Madame Jacqueline TRIBILLON, Communauté urbaine de Strasbourg, service de la Planification urbaine
Monsieur Jean-Claude CLAVERIE, Direction Départementale de l'Equipement 67
Monsieur Xavier CORRIHONS, Direction Départementale de l'Equipement 68
Madame Patricia GOUT, Direction régionale de l'Equipement

Monsieur Michel REVERDY, Directeur du Syndicat Mixte pour le SCOTERS
Madame Christine SANCHEZ-MARTIN, Syndicat Mixte pour le SCOTERS
Monsieur Hervé LEROY, Directeur de l'ADEUS
Mme Géraldine MASTELLI, ADEUS
Monsieur Benoît VIMBERT, ADEUS

Monsieur Jean Daniel ZETER, maire de Stutzheim-Offenheim anime la commission « Articuler urbanisation et transports en commun ». Il rappelle le sujet de ce deuxième atelier : l'accès à la gare et de l'organisation urbaine, abordé à travers les cas pratiques de Lipsheim et Fegersheim. Il remercie les maires de ces communes ainsi que les maires de Marlenheim et Kilstett qui ont accepté de se prêter à ce travail pour la prochaine réunion.

M. Pascal MANGIN accueille les participants à l'hôtel de Ville de Strasbourg.

Après une présentation de l'ADEUS (cf document ci-joint), Monsieur ZETER propose d'engager le débat.

Itinéraires piétons-cycles

M. Jean Daniel ZETER souligne le changement de mentalités vis-à-vis des impasses dans les lotissements : très demandées par le passé pour garantir des espaces calmes, elles sont de moins en moins souhaitées par les habitants puisque les places de retournement servent aux « rodéos » de mobylettes. A Stutzheim-Offenheim, des liaisons piétons-cycles sont aujourd'hui réalisées dans ces espaces et permettent également le passage des réseaux.

M. Eddie ERB remarque que tout le monde souhaite un logement au calme, ce qui pose problème pour réaliser des liaisons piétons-cycles vers la gare.

Pour Mme Annick de MONGOLIER, les évolutions de société font que les lotissements pourraient se retrouver sans les aménagements nécessaires parce qu'ils n'ont pas été prévus au départ. Les bandes cyclables, les itinéraires cyclables et le jalonnement vers la gare permettent d'anticiper ces risques.

Monsieur Jean Daniel ZETER souligne que le Conseil général du Bas-Rhin s'attache à étudier toutes les possibilités offertes au vélo suivant les situations et à anticiper les évolutions. En effet, l'intérêt particulier du moment est parfois contraire à l'intérêt général, voire même à l'intérêt particulier à long terme. Les élus doivent aujourd'hui se mêler de ce qui se passe dans le quartier, ce qui n'est pas dans leurs habitudes, notamment à la campagne.

Monsieur Xavier MULLER rappelle que les pistes cyclables sont utilisées par les collégiens et promeneurs du dimanche, par pour aller travailler ou aller à l'épicerie en semaine. Comment changer cet état d'esprit ?

Densité autour des gares

M. Philippe CHARTIER, maire de Lipsheim, précise que sa commune se trouve aujourd'hui à 9 minutes du centre de Strasbourg, ce qui rend l'enjeu de la gare particulièrement fort, d'autant plus que le contexte routier est problématique (RD1083 saturée...). L'amélioration de son accès est en cours de réalisation avec un passage sous-terrain.

L'urbanisation aux abords de la gare reste un problème délicat : installations hétéroclites (pompiste, gens du voyage...), nuisances sonores (voie routière et voie ferrée), configuration particulière en limite de deux communes.... Le POS de 1982 est aujourd'hui caduque, la commune prend en compte ces enjeux à travers l'élaboration d'un PLU et s'intéresse aux mesures mises à disposition des élus.

M. Xavier MULLER rappelle les trois éléments majeurs à concilier dans l'articulation entre urbanisation et transports en commun :

- créer des liaisons piétons-cycle entre quartiers,
- garantir des places de stationnement à proximité de la gare,
- urbaniser autour des gares.

M. Jean Daniel ZETER rejoint M. MULLER et estime que la même réflexion doit être menée pour les arrêts de bus.

M. Pascal MANGIN souligne la nécessaire priorité à donner à l'urbanisation par rapport au parking pour ne pas banaliser l'usage du foncier autour des gares. Les collectivités ne semblent pas toutes sur cette longueur d'onde, notamment la Région qui favorise les parkings. M. MANGIN rappelle que le bruit des trains est une contrainte que l'on sait aujourd'hui gérer dans la construction de logements. Par ailleurs, la question des parkings vélo à la gare reste fondamentale : ils doivent être abrités, sécurisés, aménagés. Le rez de chaussée de certains logements pourrait abriter les parkings vélos, voire les services qui leur sont liés.

M. Claude KERN signale que la SNCF met en place des parkings à vélo sécurisés très appréciés sur la Communauté de communes de la Basse Zorn. Par contre, il reste très difficile d'aménager la gare de Kurtzenhouse. La Communauté de Communes a pris la compétence, mais est bloquée depuis 3 ans par les divergences de vues sur le foncier entre SNCF (qui accepte de mettre à disposition le terrain) et RFF (qui veut le vendre).

M. Benoît LOOS, Région Alsace, pense que ces divergences de stratégie entre la SNCF, qui souhaite fournir un service supplémentaire, et RFF, qui souhaite une valorisation pécunière de son foncier, vont cesser rapidement avec la fin du partage du foncier entre ces organismes. La situation devrait donc se débloquer.

M. Philippe CHARTIER rappelle que le tronçon de 3^{ème} voie entre Sélestat et Strasbourg est en cours : le parcellaire de RFF et de la SNCF est mobilisé. La commune souhaite densifier, mais se retrouve face au changement de tracé pour agrandir la RD 1083 et aux contraintes de recul par rapport à la voie.

M. Jean Paul LINGELSER estime que la 3^{ème} voie va augmenter l'offre et donc aussi la nécessité de parkings.

Pour M. Frédéric LE JEHAN, la question centrale est comment créer des mécanismes incitatifs et coercitifs pour que les acteurs agissent tous dans la même direction de densification. Quelle est la palette d'outils qui vont intervenir dans le cadre du PLU ? Comment utiliser les opportunités foncières dans des secteurs qui ont attiré des implantations hétérogènes et difficilement relocalisables (gens du voyage, ferrailleurs...) ?

Quelle priorisation par rapport aux secteurs où la collectivité a l'ambition d'urbaniser, notamment parce que l'urbanisation y est plus facile (moins de nuisances, de concentration de flux...), mais qui sont moins pertinents pour l'accès à la gare ? Quelles possibilités pour les communes qui n'ont plus la place de densifier ?

M. Jean Daniel ZETER rejouit M. LE JEHAN : la difficulté est de remplir la caisse à outils avec des éléments contraignants. Que peut proposer le SCOTERS ?

M. Jean Claude CLAVERIE prône un diagnostic du PLU ciblé par rapport aux orientations du SCOTERS, notamment par rapport à l'étalement urbain et l'utilisation de la gare, afin d'avoir des outils de réflexion. Par exemple, lorsque la gare est excentrée par rapport au village, faut-il créer un « nouveau village » autour de la gare ou favoriser le rabattement efficace ?

M. Xavier MULLER estime que l'analyse des cas de Dachstein gare et Geispolsheim gare pourraient être riches d'enseignement.

M. Daniel HOEFFEL souligne que les tramways suburbains se sont créés en pleine nature pour éviter d'imposer des nuisances, et que finalement les habitants s'en sont rapprochés. Le bruit des trains est-il réellement plus facile à supporter qu'un défilé continu de voitures ?

M. Benoît LOOS, Région Alsace, évoque les études qui montreraient que le bruit ferroviaire est mieux perçu que celui de la route grâce aux périodes de calme.

M. Frédéric Le JEHAN prône la densification mixte activités et habitats pour résoudre les problèmes de nuisances à proximité immédiate des voies.

M. Pascal MANGIN estime que l'usage du train va être modifié par l'arrivée du TGV. Une nouvelle clientèle va être créée, beaucoup moins dans l'arbitrage train/voiture. Ce nouvel usage est à prendre en compte et milite pour la densification et la localisation de l'habitat à proximité de l'offre TER reliée à l'offre TGV.

M. Jean Daniel ZETER souligne l'augmentation de 13% des passagers bus en 1 an grâce au réajustement des fréquences de bus à Stutzheim-Offenheim qui facilite les ruptures de charge.

M. Benoît LOOS, Région Alsace, rappelle que la Région dispose d'une boîte à outils intéressante avec le Programme de réaménagement des gares.

Avec le service tramway de la CUS, la question du dimensionnement des parkings vélos et voitures est également étudiée : ainsi, on considère en général que, sur l'aire d'attractivité de la gare, 80% des personnes viennent en mode doux et 20% en voiture. Si la gare est excentrée entre 4 communes comme à Limersheim, l'accès est uniquement voiture. Le dimensionnement des types de parkings est réalisé sur ces bases. Compte tenu des habitudes, un parking voiture, même faiblement dimensionné, est toujours nécessaire pour assurer le succès du transport en commun.

En parallèle, certaines entreprises comme Lilly ou le Crédit Mutuel mettent en place des navettes bus à la gare d'arrivée.

Mme Patricia GOUT, DRE, estime que le P+R a un impact important qui dévalorise la gare. Il y a des choix de dimensionnement à faire pour garder un espace public qualifié. Comment les encadrer ?

Concernant le transport des vélos, M. Benoît LOOS, Région Alsace, signale que le TER est victime de son succès avec le droit d'accès gratuit au vélo : le coût d'une place de vélo dans le train est de 20 000 euros quand il n'est que de 1 500 euros en gare. L'objectif est donc de favoriser les trajets domicile travail avec un vélo au départ et un à l'arrivée plutôt que le transport du vélo.

M. Hervé LEROY, ADEUS, souligne que cela plaide pour l'intégration paysagère et urbaine des parkings à vélos afin de ne pas déqualifier les abords des gares.

M. Frédéric Le JEHAN estime que « dimension paysagère » ne doit pas signifier « nappe de parking plantée », car ce type d'espace n'a aucune mutabilité. Dans le même ordre d'idée, M. Le JEHAN rappelle que la densification aux abords de la gare est à mettre en balance avec les besoins futurs d'extension ferroviaire : les infrastructures sont là pour un siècle, les problématiques de doublement de voies vont continuer à se poser (cf 3^{ème} voie, TGV...). Il faut se préserver des marges de manœuvre.

Amélioration de l'offre ferroviaire

M. Jean Daniel ZETER estime que les réflexions du SCOTERS n'ont d'intérêt que si l'offre ferroviaire se bonifie. Quelle marge de capacité reste-il ?

M. Benoît LOOS, Région Alsace, note effectivement une saturation en heure de pointe due à la forte augmentation de 10% par an de la fréquentation des TER. Cette augmentation est encore plus forte que celle anticipée par la Région Alsace (5-6% par an ce qui était déjà un objectif ambitieux). Plusieurs mesures vont être mises en place pour augmenter la capacité :

- En 2007 : 32 voitures CORAIL grandes lignes modernisées rejoindront le parc pour les intercités (Sélestat-Strasbourg notamment) soit +28% de places assises en plus
- En 2009 : pleine capacité (3^{ème} voie) et nouveaux autorails

De nouvelles commandes sont en cours, mais il faut savoir que le délai est de 4 ans.

M. Benoît LOOS, rappelle quelque chiffres : Actuellement sur l'axe nord-sud, sur 100 trains : 50 sont des TER, 25 du fret, 25 des trains grandes lignes. Sur l'axe Mulhouse/Bâle le nombre de trains de fret est passé de 50 à 30 en 5 ans.

M. Pascal MANGIN estime que la SNCF a tiré une croix sur le fret.

M. Daniel HOEFFEL rappelle que l'alternative fret n'est pas seulement route/rail, mais aussi voie d'eau. Le canal Rhin Rhône est à reconstruire comme une alternative sérieuse.

M. Pascal MANGIN estime que le succès du 2nd terminal à conteneur du Port de Strasbourg permet d'être optimiste sur l'avenir de la voie d'eau.

Conclusion

M. Jean Daniel ZETER souligne l'importance de différencier les secteurs où il existe une gare en zone urbanisée (Lipsheim...), où une gare est excentrée (Limersheim...), les secteurs desservis par un autre mode (TCSP ouest, bus). Il faut analyser tous les types existants et proposer des solutions en fonction. Il paraît également indispensable de hiérarchiser les problématiques : l'usager cherche avant tout un gain de temps, avant la qualité de l'espace public. Un sondage des attentes des usagers serait intéressant.

Vu l'importance de ces questions d'accès à la gare et d'organisation urbaine, M. Jean Daniel ZETER propose de confier à l'ADEUS la réalisation de fiches de synthèse qui permettront au fur et à mesure de constituer un Guide de bonnes pratiques pour les Plans Locaux d'Urbanisme. Ces fiches seront validées en commission et mises à disposition de l'ensemble des élus du SCOTERS.