

REPENSER LA LIMITE DE L'UNITÉ URBAINE DE STRASBOURG ET SON LIEN À LA CAMPAGNE, UTILISER L'ARC AGRICOLE À L'OUEST DE LA MÉTROPOLE COMME UNE INTERFACE ENTRE STRASBOURG ET SA PÉRIPHÉRIE

Franges urbaines, espaces agricoles, intermodalité, mobilité, proximité, loisirs, accessibilité

L'ouest de la métropole de Strasbourg est un territoire qui depuis les années 50 a été urbanisé. La périphérie de Strasbourg s'est agrandie, autour des villages sur les terres agricoles. La première couronne est entièrement urbanisée et constitue la banlieue de Strasbourg. La ville de Strasbourg et sa banlieue est un continuum urbain de 489 538 habitants. À l'ouest, la banlieue s'arrête sur un arc d'espaces agricoles séparant Strasbourg des premières villes de l'espace périurbain. Cet arc agricole est au sud-ouest un territoire largement soumis à l'aléa inondation qui constitue un frein à l'extension urbaine. Cette partie est constituée de grandes cultures céréalières, des prairies (proche des zones humides), des cours d'eau telles que la Bruche, le canal de la Bruche et le Muhlbach et des boisements alluviaux qui suivent les rivières. Le sud-ouest est également un secteur de gravières et d'anciennes gravières où était extrait du sous-sol les alluvions issues des rivières de la région. Le territoire est composé d'une ancienne ceinture de forts et fortins du XIX^{ème} siècle abandonnés et isolés dans les espaces agricoles et boisements. Le nord-ouest est un territoire agricole couvert en majorité de grandes cultures céréalières ponctuées de quelques boisements dans lesquels se succèdent les fortins de l'ancienne ceinture défensive, d'anciens vergers sur les coteaux de la colline de Hausbergen et proche des villes de Wolfisheim et Eckbolsheim. Le secteur nord-ouest n'est pas soumis à l'aléa inondation et sous l'initiative de l'Eurométropole, le secteur agricole entre Wolfisheim, Eckbolsheim et Oberhausbergen est amené à être urbanisé (classée en zone urbanisable sous réserve de modification du PLUI). Cette urbanisation comprend l'aménagement du projet routier de la voie de liaison intercommunale (VLIOuest), l'aménagement d'un pôle économique et de service et la construction de nouveaux logements. Le nouveau pôle économique a pour objectif de renforcer l'attractivité du territoire. Il s'articule sur le tracé d'une autoroute, les extensions des lignes de bus en site propre, la nouvelle ligne de tram (3 axes radiaux qui convergent vers le centre de la métropole) et surtout sur le projet routier de la VLIO. Cette route doit constituer un arc de circulation majeur dans l'Ouest de la métropole. Elle doit répondre aux besoins des habitants du périurbain encore très dépendant de la voiture individuelle aux quotidiens. La voiture est dans les secteurs périurbains encore peu concurrencée par d'autres moyens de transport, ce qui cause d'importants embouteillages sur les routes principales de l'ouest de la métropole.

Avec ce projet de développement (autour de 130 ha), le secteur nord-ouest va voir considérablement disparaître les espaces agricoles qui constituent un cadre de vie agréable pour les habitants du périurbain et de l'ouest de la banlieue. Ce projet semble aller à l'encontre des considérations de l'objectif ZAN (objectif pour 2050 que ne plus consommer de foncier agricole, naturel et forestier, pour l'urbanisation et la construction d'infrastructures) (pourtant, la métropole envisage l'urbanisation de 922 ha sur son territoire avant 2050 et l'application de la ZAN pour répondre à ses objectifs de développement et d'adaptation) (SCOTER 2025). L'urbanisation du secteur engendre un éloignement des espaces agricoles et boisements, supports de promenades et d'usages pour les habitants. Le projet de développement engendre une perte de terres arables (autour de 130 ha). Le projet d'urbanisation remplace et efface des éléments qui sont caractéristiques de ce territoire. Il entraîne la disparition des vergers et la fermeture de vues et ouvertures sur la campagne et les coteaux de Hausbergen. Enfin, la réalisation de la voie de liaison intercommunale fracture le territoire, notamment les zones humides du sud-ouest classées comme réservoir de biodiversité (secteur de la Bruche, du Muhlbach et du canal de la Bruche où vivent des espèces protégées comme le crapaud vert). Sur les communes d'Oberhausbergen, de Wolfisheim et d'Eckbolsheim, il y a un fort contraste entre l'espace agricole et l'espace urbain. Certaines formes urbaines comme les quartiers pavillonnaires et les zones industrielles et commerciales tournent entièrement le dos à l'arc agricole qui les entoure. La limite bâtie est clôturée et les espaces se juxtaposent sans communiquer entre eux. Ces espaces manquent d'un ancrage sur leur territoire.

Dans le secteur sud-ouest, le fort et les fortins sont isolés et peu accessibles. Ils sont hors des itinéraires cyclables et du réseau de transport en commun. Aujourd'hui mise à part le projet de la VLIO et de l'extension urbaine avec le pôle économique, il n'y a pas de projet dans l'arc agricole.

Étant habitant de l'ouest de la métropole de Strasbourg et vivant à distance du centre de la métropole, j'ai comme de nombreux périurbains toujours été dépendant de la voiture, pour me rendre à l'école, pour les loisirs et l'ensemble des trajets du quotidien. J'ai pris conscience que cette dépendance à ce moyen de transport a une grande incidence sur le territoire périurbain en participant à la dégradation du cadre de vie (la fragmentation des espaces agricoles et la clôture des villes et villages par les nouvelles extensions urbaines). Les villes et villages perdent progressivement leurs ancrages au territoire par l'éloignement et l'isolement des espaces agricoles. La remise en question du projet de la VLIO par la métropole et son potentiel abandon amène à repenser l'arc agricole ouest en se posant la question suivante :

Après l'abandon du projet routier, comment ouvrir et valoriser l'espace agricole entre la banlieue et le périurbain Strasbourgeois ?

L'abandon du projet de VLIO nécessite des alternatives aux déplacements motorisés en s'appuyant sur les réseaux de transports en commun, les pistes cyclables et les pôles d'intermodalités existants ainsi que les polarités du territoire périurbain. L'orientation d'un projet sans la nouvelle route aura probablement un impact sur la taille de la zone économique qui sera plus réduite. Les espaces entre certaines communes seront conservés et non urbanisés. Pour répondre aux besoins de la métropole, les implantations de nouvelles entreprises devront être pensées ailleurs sur le territoire, éventuellement sur des zones industrielles en réorganisation dans le sud de l'arc (potentiel site envisagé, le secteur de la Vigie, à étudier pour l'esquisse territoriale). Les nouvelles constructions pourront servir de marges et interfaces urbaines pour les secteurs industriels et résidentiels qui clôturent la ville et tournent le dos aux espaces agricoles. Les accès aux espaces agricoles supports de loisirs et de promenades devront être repensés pour s'articuler avec les différentes villes et villages, les centres-bourgs et la banlieue. Les connexions à cet espace doivent s'appuyer sur les transports en commun qui traversent l'arc, les chemins agricoles et venelles piétonnes ainsi que les portions de pistes cyclables à créer et raccorder aux réseaux existants. Les accès au fort et aux fortins peuvent être repensés pour utiliser ces infrastructures comme lieux de productions agricoles, ou support d'événement et d'exposition en lien avec les autres forts du territoire (musées militaires et locaux pour des associations). Le fort et les fortins peuvent aussi proposer des événements et expositions rattachées aux réserves de biodiversité (zone humide de la bruche ou coteau de Hausbergen), aux espèces protégées présentes dans cet arc...

Pour l'esquisse territoriale, l'échelle de travail envisagée est l'ensemble de l'arc agricole ouest. Cette échelle permet de dessiner les réseaux de transports alternatifs à la voiture individuelle (bus, pôles d'intermodalité, pistes cyclables, à définir au cours de l'année...). Pour l'esquisse opérationnelle, j'envisage de travailler à l'échelle des communes de Wolfisheim et Eckbolsheim, dans un secteur entre deux villes entre les zones humides de la Bruche et la plaine agricole du nord-ouest de l'arc agricole.

Le projet de l'arc agricole pourrait être porté par différents acteurs, la métropole et les communes concernées ainsi que les agriculteurs en particulier ceux représentant des associations foncières des communes concernées (Wolfisheim, Oberhausbergen et Eckbolsheim).

Méthodologie :

Pour la construction du mémoire et du projet de TFE, j'envisage de travailler et d'enquêter sur plusieurs thématiques :

- La mobilité dans le périurbain et les alternatives possibles,
- Le rapport des habitants du périurbain ou banlieusard aux espaces agricoles de proximités,
- Les typologies de franges urbaines,
- L'agriculture dans l'Eurométropole, les circuits courts,
- Les relations entre les agriculteurs et autres usagers des chemins agricoles et espaces agricoles
- Les habitats et besoins de deux espèces emblématiques de l'arc ouest, le crapaud vert et le hamster d'Alsace (pour le dessin d'un arc agricole qui soit favorable à ces espèces),
- Les projets de développement des communes (Wolfisheim, Eckbolsheim et Oberhausbergen) et de la métropole

En ce qui concerne la mobilité, j'envisage de produire des cartes des différents modes de transports en commun présents sur le territoire.

Cette production de cartes et d'analyses des tracés me permettra de mieux comprendre le maillage existant et les actuels dysfonctionnements (comparer les traces des lignes de transports aux axes les plus empruntées par les voitures) À ce travail s'ajoute une carte du réseau cyclable et des chemins agricoles. L'ensemble de ces travaux doit me permettre d'identifier plus précisément des secteurs isolés et les connexions à créer. Ce travail, concernant les mobilités, va être complété par des recherches sur des projets menés par la métropole de Strasbourg et des métropoles similaires comme Bordeaux, ou Nantes à propos de projet de mobilités et des alternatives à la voiture individuelle. Ce travail de recherche doit me permettre d'identifier des données chiffrées sur les distances moyennes parcourues par trajet par différents modes de transport (études sur l'Eurométropole de Strasbourg). Cette recherche me permettra de mieux comprendre ce qui fonctionne ou ne fonctionne pas aujourd'hui dans les projets de mobilités et alternatives à la voiture individuelle dans les trajets du quotidien.

Pour le rapport et la perception des habitants de l'espace agricole de proximité, je compte m'appuyer sur des études faites sur le secteur ou des situations similaires ailleurs en France. J'envisage d'enquêter auprès des habitants des bourgs, de la frange urbaine et de la banlieue pour identifier les usages de ces espaces agricoles et les motifs de déplacement dans l'arc agricole. Ce travail de recherche vise aussi à faire ressortir les attentes et besoins de ces populations. L'objectif est de comprendre quel paysage attire le plus les habitants (formes, motifs, composantes, surfaces, diversité). Ce travail doit être complété par une cartographie des espaces de sports et loisirs (ex. Vita boucles).

Lors de mes visites de site, je vais également rechercher les accès à l'arc agricole et les différentes typologies de franges urbaines pour identifier des premiers secteurs et accroches pour le projet. Pour mieux comprendre l'agriculture dans la métropole, j'envisage de rechercher les débouchés des principales productions de l'arc ouest (les filières agricoles en Alsace). Ce travail de recherche des circuits de production se base sur les travaux de la chambre d'agriculture et potentiellement sur les travaux de la métropole et du SCOTER. Le travail doit être complété par le repérage des ventes en circuits courts et actions menées par l'Eurométropole en faveur d'une production locale. L'objectif est de comprendre comment s'organise la production agricole sur le territoire et le réseau autour de la ville de Strasbourg. Cette enquête doit faire ressortir de potentiels nouveaux acteurs qui pourraient s'insérer dans le réseau existant (les débouchés pour les déchets agricoles et la production d'énergie...). Cette enquête va être menée sur les principales filières concernées, comme le blé, le maïs, les fruits et les légumes. L'objectif est de comprendre l'actuel potentiel nourricier de cet espace.

Pour comprendre les relations entre les agriculteurs et les autres usagers des espaces agricoles je dois réaliser des entretiens auprès des responsables des associations foncières des différentes communes concernées (Wolfisheim, Eckbolsheim et Oberhausbergen). Ce travail passe par l'identification des usages et usagers des espaces agricoles en périphérie de ville (promeneurs, cyclistes, chasseurs...) (ils sont majoritairement identifiés dans l'enquête auprès des habitants). Cette enquête doit permettre d'identifier des secteurs de tensions et les pressions subis sur les espaces agricoles. L'enquête doit aboutir à une spatialisation des secteurs de tensions et conflits d'usages sur le territoire.

L'enquête sur les espèces emblématiques de l'arc agricole Ouest se base sur les études menées sur les espèces (crapaud vert et hamster d'Alsace). Ces études vont permettre de me donner quelques clés et données pour orienter et adapter le projet de TFE pour créer des espaces favorables à ces espèces.

Je souhaite rencontrer et échanger avec les élus des communes de Wolfisheim, Eckbolsheim et Oberhausbergen et la métropole, sur leurs visions concernant l'évolution de leurs communes par rapport aux projets métropolitains en réflexion dans l'arc agricole ouest. Ces rencontres permettront de confronter les différentes visions du secteur agricole et d'identifier les secteurs de tensions. L'échange avec les maires permet avant tout d'enrichir le diagnostic et de nourrir le projet pour le rendre plus cohérent aux attentes des différentes communes.

Enfin, j'envisage de chercher des projets qui puissent me donner des pistes pour le TFE (parcs agricoles, projet du parc de la Deûle, projet du parc agricole de Milan, la mobilité dans certaines métropoles française comme Grenoble...) L'ensemble de ces recherches, enquêtes et travaux d'analyse du territoire et des zones de tensions vont me servir pour la production d'esquisses.