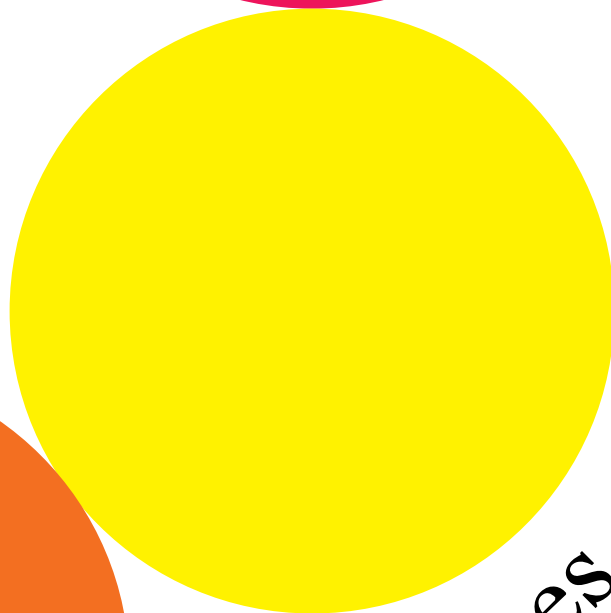
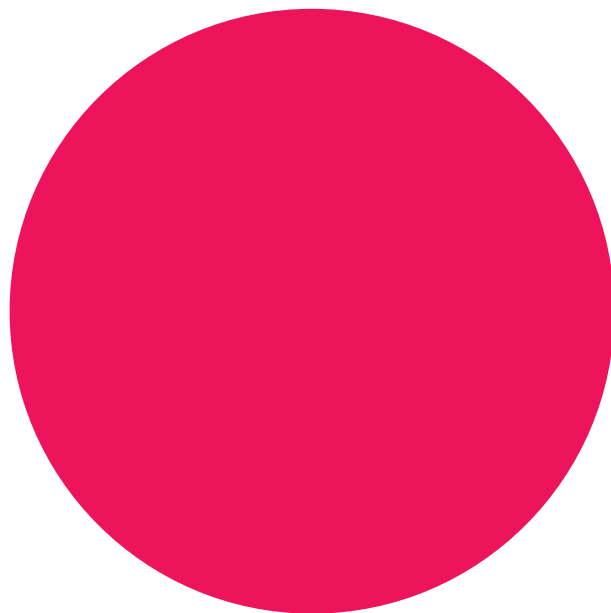


Deux-Rives
Zwei-Ufer

4 quartiers
en projet



Deux — Rives
SPL
STRASBOURG



Strasbourg, capitale européenne et ville rhénane

Le projet urbain Deux-Rives / Zwei-Ufer traduit l'ouverture de Strasbourg sur le Rhin et l'Allemagne.

Il illustre la volonté de faire de sa situation transfrontalière un espace urbain continu, à la mesure du renforcement des relations franco-allemandes et de l'affirmation de Strasbourg comme capitale européenne. Abritant le 2^e port fluvial de France et un patrimoine industrialo-portuaire atypique, Strasbourg se révèle également comme Ville-Port.

L'extension du tramway vers la ville allemande de Kehl et le développement des quatre quartiers Citadelle, Starlette, COOP et Rives & Port du Rhin marquent la nouvelle étape du grand projet urbain.

Deux-Rives Zwei-Ufer

- 06—09 ... par Roland Ries
Un projet urbain et un projet européen
- 10—13 ... par Henri Bava
*Placer l'eau au cœur du projet
et créer du lien*
- 14—17 ... par Alexandre Chemetoff
La fabrique d'une ville coopérative
-

18—19

Les grandes étapes & chiffres clés

20—21

La carte des 4 quartiers

Les 4 quartiers

- 22—25 ... Citadelle
28—33 ... Starlette
36—41 ... COOP
44—47 ... Rives & Port du Rhin
-

La fabrique

- 26—27 ... des logements
34—35 ... des sols, des espaces publics
et de l'énergie
42—43 ... culturelle et citoyenne
48—49 ... des mobilités et espaces verts
-

50

Les acteurs du projet

Un projet urbain et un projet européen



Toni Vetrano, Maire de Kehl, et Roland Ries, Maire de Strasbourg, devant le pont Beatus Rhenanus © Jérôme Dorkel

Roland Ries
Maire de Strasbourg
et Président de la SPL
Deux-Rives

Roland Ries explique comment le projet des Deux-Rives instaure une relation résolument nouvelle entre la ville et son fleuve. Le Maire de Strasbourg, Président de la SPL Deux-Rives, est l'initiateur du tramway transfrontalier et du grand projet urbain.

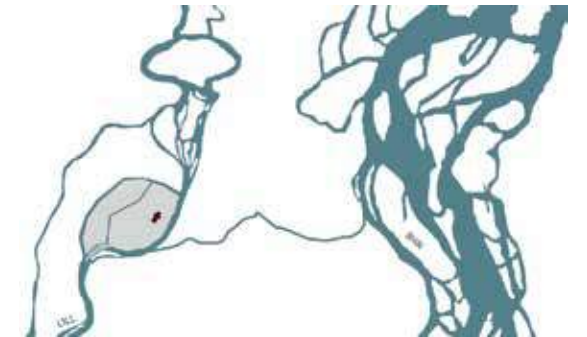


Depuis 2017, un tramway franco-allemand © Vincent Muller

Strasbourg s'est construite en tournant le dos au Rhin qui matérialise la frontière avec l'Allemagne. Avec le projet des Deux-Rives, c'est tout à fait autre chose qui se produit.

RR — C'est en effet un véritable renversement par rapport à des siècles d'histoire et c'est aussi, de ce point de vue, une renaissance. La géographie, en premier lieu, explique le phénomène. Le Rhin était un fleuve marécageux mais aussi très sauvage. Les terrains dont nous parlons étaient souvent inondés. C'est pourquoi le premier port de Strasbourg s'est développé sur les rives de l'Ill et non du Rhin! Le danger des crues a perduré jusqu'aux grands travaux de canalisation du fleuve à la seconde moitié du XIX^e siècle.

Le poids de l'histoire des nations explique aussi l'éloignement par rapport au fleuve. Il faut bien sûr parler des trois conflits successifs : la guerre de 1870 et l'occupation prussienne suivies des 1^{ère} et 2^e Guerres mondiales. En 1918, quand la France reprit Strasbourg, l'état d'esprit était avant tout revanchard. Les français chassent de la ville les « colons prussiens » sans ménagement et bien sûr sans compensation.



1— Le Rhin au Moyen Âge, un fleuve marécageux

Les rives du Rhin ont ainsi toujours tenu le rôle de « zone tampon » qui nous protégeait de notre ennemi héréditaire, d'abord la Prusse puis l'Allemagne.

À l'issue de la Seconde Guerre mondiale, qui une fois encore avait fait des millions de morts sur le continent européen, l'état d'esprit a enfin changé. Je retiens une date, celle de 1949 quand fut créé le Conseil de l'Europe, ici à Strasbourg. Des esprits éclairés tels Maurice Schumann, Winston Churchill, Alcide de Gasperi et Charles de Gaulle – même s'il n'était pas farouchement européen – ont dit « Maintenant, ça suffit ».



© Jelena Perusinovic



De gauche à droite : Toni Vetrano, Harald Krapp, Alain Fontanel et Roland Ries en 2016, sur les rails du tramway en chantier
© Vincent Muller

Le projet des Deux-Rives est donc tourné vers l'Europe ?

C'est un projet urbain et c'est un projet européen.

Les deux aspects se superposent. Une vision différente et ambitieuse de l'Europe s'est développée dans la volonté sans cesse réaffirmée de construire l'Europe du quotidien et des préoccupations concrètes des habitants. Le concept de « l'Europe de Strasbourg », est aujourd'hui, plus que jamais, indispensable. C'est vraiment l'Europe politique que ce projet illustre, au sens vrai du mot grec « polis », c'est-à-dire la vie de la cité.

Je me souviens de l'époque où les projets, par exemple ferroviaires, s'arrêtaient à la frontière comme si, au-delà, il s'agissait d'une terra incognita. C'est pourquoi j'ai pensé que l'extension du tramway devait se faire à l'Est plutôt que vers l'Ouest, alors que le débat sur cette question était vif au sein de la municipalité. D'ailleurs, le tronçon vers la gare de Kehl est aujourd'hui l'un des plus fréquentés. L'idée était de créer ainsi un axe d'urbanisation qui corrige les séquelles de l'histoire.

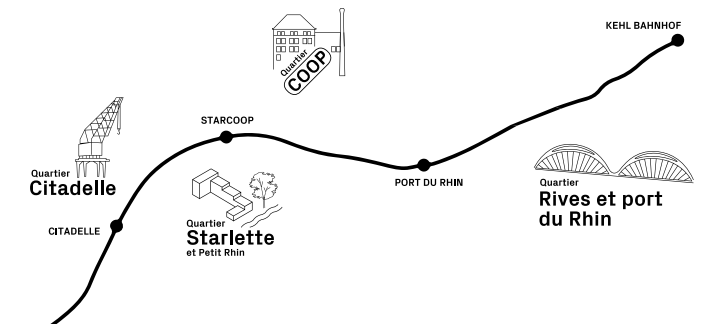
Comment le projet s'est-il décidé puis dessiné ?

Le projet des Deux-Rives s'inscrit dans une certaine idée de la ville qui prend à contre-pied le modèle des années 1950 ou 1960. À cette époque, la ville proliférait hors les murs en consommant des terres agricoles. J'ai, depuis longtemps, adopté cette orientation consistant à construire la ville sur la ville. Les transformations du port nous offrent une opportunité formidable, celle de reconvertir un secteur industriel en nouveaux quartiers de ville sans s'étaler sur des espaces naturels.

À vrai dire, ce grand projet n'est pas une idée récente. Pierre Pflimlin, Maire de Strasbourg de 1959 à 1983 et dernier Président du Conseil de la IV^e République, avait déjà imaginé une utilisation de ces terrains, le long de la Route Nationale 4. Nous étions sortis des affrontements entre France et Allemagne et les bateaux venant du Rhin accostaient quai des Alpes, face aux trois silos à grains. Cette dimension historique explique pourquoi, à partir de 1997, on s'est attaché à la configuration de l'ensemble de l'axe urbain.



Arrêt de tram StarCoop © Jérôme Dorkel



Le projet enjambe des bras du Rhin et se compose de plusieurs quartiers...

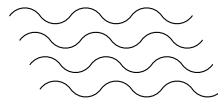
C'est avant tout un axe urbain qui établit une continuité au sein d'une zone fragmentée. En 2008, nous avons missionné urbanistes et architectes pour travailler sur l'ensemble du secteur. Bernard Reichen, urbaniste, et Alfred Peter, paysagiste, ont alors produit un premier schéma directeur. Leur analyse de l'ensemble du secteur les a amenés à parler de ce territoire portuaire comme d'une juxtaposition de « bulles urbaines » enfermées sur elles-mêmes. Il fallait alors ouvrir ces bulles pour bâtir un secteur cohérent avec de l'habitat, des bureaux, des commerces, des équipements publics et culturels, toutes les activités qui font la ville.

Ce 1^{er} schéma de Reichen et Peter a dessiné le tracé très structurant de la nouvelle ligne de tramway. Et il a eu l'audace de s'écarter de la Route Nationale 4, l'actuelle avenue du Rhin. **Le tramway, dès lors, a pu devenir la véritable colonne vertébrale du projet, anticipant et accélérant le développement du secteur.** Nous avons d'ailleurs deux arrêts sur la ligne qui sont encore « fantômes » mais déjà équipés et configurés pour

l'arrivée des tout premiers habitants. C'est audacieux car, en général, on part de la ville et de l'habitat existant pour configurer les transports. Mais, cette fois-ci, nous avons fait passer une ligne au milieu de nulle part, si j'ose dire. Et ce tramway a un autre mérite, plébiscité par les habitants dès sa mise en service : il établit une connexion directe et fluide entre l'Allemagne, le quartier du Port du Rhin et le centre-ville de Strasbourg.

À l'issue de ce grand travail sur le schéma directeur, j'ai souhaité injecter du neuf, poser un nouveau regard sur la deuxième phase du projet. C'est ce que nous avons fait en 2015 avec Henri Bava, chef d'orchestre de l'équipe « Territoire », qui intervient à l'échelle des 74 hectares, et Alexandre Chemetoff, qui dirige l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine de la COOP. Leur approche est à la fois délicate et engagée. Délicate parce qu'elle conserve le patrimoine et les sédiments de l'histoire, engagée parce qu'elle privilégie le réemploi et l'exemplarité environnementale. Ces valeurs inspirent le projet que nous portons aujourd'hui.

Placer l'eau au cœur du projet et créer du lien



Le territoire du projet © Agences TER+51N4E+LIST

Henri Bava
Agence TER
Paysagiste, urbaniste

Avec le projet urbain des Deux-Rives, Strasbourg se révèle au travers du paysage et s'affirme comme ville-port. Henri Bava raconte comment la géographie rhénane a inspiré sa vision du projet.



Les Halles Citadelle © Izenman-ADEUS



Henri Bava © Vincent Mullier

Quelle approche a guidé votre analyse du territoire ?

HB — Quand on aborde un projet, surgit d'abord un sentiment d'ensemble qui inspire la façon d'agir sur le territoire. Pour le projet Deux-Rives, ce premier sentiment est celui d'un port industriel, d'un territoire rhénan qui, tout en conservant des activités portuaires, vient faire pont, établir un lien, entre la France et l'Allemagne. L'impulsion est partie du tramway, avec la participation de la ville de Kehl. De telles coopérations transfrontalières ne sont pas si courantes. Il est rare aussi qu'une infrastructure de transport précède un grand projet urbain. On doit cette infrastructure intelligente, qui va créer de nouvelles centralités au cœur des quartiers, à Alfred Peter et Bernard Reichen qui ont travaillé sur le schéma directeur du grand projet urbain Deux-Rives.

C'est sur la base de ce schéma directeur qu'une compétition a été lancée et que nous avons travaillé. Un élément m'est apparu absent de la réflexion menée jusque-là : comment prendre en considération la vallée du Rhin et replacer le cours du fleuve au cœur du projet ? **En effet, le territoire n'est pas seulement un lien Est-Ouest, c'est également une inscription Nord-Sud majeure, celle d'une vallée enserrée dans un massif forestier.** Des deux côtés de la vallée du Rhin, le massif constitue une même entité géologique. Nous avons voulu renforcer cette inscription Nord-Sud en partant à la découverte des anciennes forêts alluviales. Nous faisons ainsi le lien entre la forêt de la Robertsau, au Nord, et celle du Neuhof, au Sud, toutes deux réserves de biodiversité classées Natura 2000.

Le projet évoque ainsi la vallée avant la canalisation du Rhin au XIX^e siècle par Tulla, un ingénieur allemand de Karlsruhe qui a créé une importante infrastructure portuaire des deux côtés du fleuve. Aujourd'hui, les canaux forment comme des veines qui irriguent le quartier et redessinent les anciennes îles du Rhin. En inscrivant le flux des mobilités douces et les promenades piétonnes le long de ces artères, nous renouons avec la géographie insulaire du fleuve.



Le futur Parc du Petit Rhin, arrêt de tram StarCOOP © Agences TER+51N4E+LIST



2—Vue aérienne en 1943 : le canal du Petit Rhin traverse le territoire



3—Vue aérienne en 1978 : le Petit Rhin a été comblé mais son lit se devine encore

C'est notamment le cas du Parc du Petit Rhin qui révèle un ancien canal ?

En étudiant le site, nous nous sommes rendu compte que cette friche était un canal jusque dans les années 1950. Avec ses alignements d'arbres, ses ponts et déjà un tramway, le canal du Petit Rhin² donnait au site un caractère véritablement urbain. Nous ne construisons pas à partir de rien. Aujourd'hui, le canal est devenu un « no man's land » légèrement en creux dans le sol. Nous avons choisi d'utiliser cette trace historique Nord-Sud pour créer un parc linéaire, un espace de nature qui structure le cœur du port³. La topographie porte ainsi la mémoire de la présence de l'eau. Dans ce parc, des noues recueilleront les eaux pluviales du quartier.

Comment se traduit concrètement l'atmosphère d'une « ville-port » ?

L'urbanisme est entièrement guidé par la relation à l'eau. Les façades sont mises à distance des quais pour que l'on puisse longer les bassins et que les rives plantées recueillent l'eau de pluie des ruelles et des venelles. Une végétation naturelle locale peut dès lors se développer spontanément. Partout, nous avons poussé la désimperméabilisation de la voirie au maximum. Les rues, des allées et des venelles plantées, sont toutes orientées de façon transversale afin de toujours déboucher vers l'eau. Les quais deviennent, quant à eux, des lieux de rencontre et de rassemblement.

Nous retrouvons une double identité architecturale, celle du port et celle Strasbourg. Mais rappelons-nous que Strasbourg a plusieurs identités : la Neustadt y contribue autant que la ville médiévale. On ne peut ignorer la beauté de l'ère industrielle et les vertus du métal, de la brique, du béton même et, bien sûr, du bois. Strasbourg en témoigne. **Nous prescrivons des matériaux naturels, durables, qui vieillissent bien.** La brique, notamment, renoue avec l'identité portuaire et se caractérise par sa vaste palette de couleurs. En ce qui concerne les volumes, l'architecture vise la robustesse de l'ère industrielle mais aussi la finesse. C'est ainsi que nous jouons avec les ouvertures démultipliées et les loggias caractéristiques de l'esthétique portuaire.

Chaque quartier est-il particulier ?

Chaque quartier est singulier parce que la relation à l'eau est partout pensée en fonction de la qualité particulière des lieux. Si chacun a son intensité et son caractère propre, tous les quartiers sont des lieux de destination. C'est une évidence pour la COOP mais il y a des points d'animation partout, que ce soit sur les rives du Rhin, la promenade plantée, les quais - parce que c'est le tout qui fait ville.



Citadelle © Agences TER+51N4E+LIST

Le quartier Citadelle est un quartier principalement piétonnier, pensé comme une cité-jardin. Ses rues plantées sont délestées des voitures par deux parkings situés près du tramway, pour mieux interconnecter les transports. Les immeubles restent assez bas, ils comptent 2 à 4 étages pour s'aligner avec la volumétrie des hangars existants sur la zone portuaire en activité. Seules quelques émergences marquent, par leur inscription en hauteur, le passage du tramway.



Starlette © Agences TER+51N4E+LIST

Le quartier Starlette autorise plus de hauteur, avec une architecture en gradins qui offre des terrasses et ouvre des vues à l'Ouest vers la cathédrale de Strasbourg. Les allées publiques alternent avec les allées privées jardinées, réalisées par les opérateurs, ainsi que des cœurs d'îlots plantés.



Rives & Port du Rhin © Agences TER+51N4E+LIST

Le quartier Rives & Port du Rhin prolonge le tissu urbain existant et s'arrête à 60 mètres du fleuve pour laisser place à une promenade linéaire arborée. Cet espace vert instaure un dialogue avec le Jardin des Deux-Rives et renforce son lien avec le quartier. Dans ce secteur, on se permet d'augmenter la hauteur des bâtiments pour se placer en cohérence avec l'échelle généreuse du territoire, car le Rhin atteint 450 mètres de large.

L'aménagement est aussi un travail paysager

Là où se situaient auparavant les différentes îles du Rhin, on retrouve aujourd'hui les différents quartiers. Le canal Vauban, le Rhin et le bassin de la Citadelle structurent le site et les berges plantées deviennent des artères centrales. Le tramway traverse l'ensemble et ouvre des perspectives. L'axe Nord-Sud de l'urbanisme, conjugué à l'axe Est-Ouest du tramway, donne au territoire un aspect très visuel, très dynamique, un effet cinématique.

C'est un travail sur le paysage mais c'est aussi un travail sur le sol. Les sols ont servi de plateforme portuaire et ils sont devenus stériles. En faisant des sondages pour étudier le terrain, nous avons retrouvé en profondeur les terres alluviales et fertiles du fleuve. Sans aucun apport de terre extérieure, en utilisant les ressources disponibles sur le site, et en évitant par conséquent les allers-retours de camions, nous allons renverser l'ensemble, traiter le sol pour le renaturer. Nous allons, en quelque sorte « ressusciter la terre ».

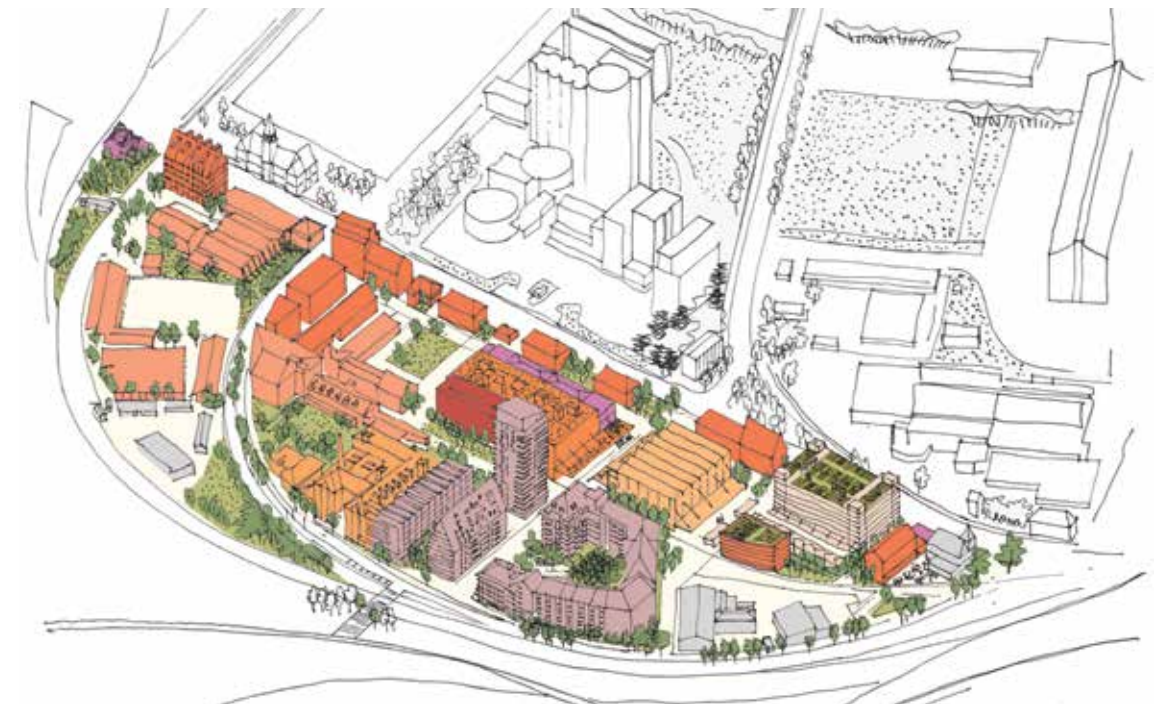
La fabrique d'une ville coopérative

Alexandre Chemetoff
Architecte, urbaniste,
paysagiste



Alexandre Chemetoff © Vincent Muller

Cœur battant du projet urbain, le quartier COOP se réinvente aujourd'hui à partir de son histoire, se connecte au centre-ville de Strasbourg et à la ville allemande de Kehl. Une interview d'Alexandre Chemetoff.



Plan-Guide Coop 2019 © A. Chemetoff

Quel sens donnez-vous au Plan-Guide sur le site de la COOP ?

AC — À la COOP, la méthode choisie est celle du plan guidant les actions, se constituant au fil du temps en s'enrichissant des apports successifs des réalisations concrètes. Maîtres d'œuvre des espaces publics et de la transformation de plusieurs bâtiments, l'Union Sociale, la Cave à Vins, sur le site de la Demi-Lune ; Les Ateliers-Bois, la Menuiserie, le Préau, l'Ancien Garage, le Grand et le Petit Garage et la Maison d'Angle, sur le site de la Virgule, nous sommes aussi chargés d'imaginer et d'accompagner la réalisation d'autres projets existants et nouveaux, comme l'Administration et la Nouvelle Administration. La construction du quartier de la COOP est un projet vivant qui s'enrichit des premières expériences, s'amende et se perfectionne chemin faisant.

Quel rôle jouent l'histoire et la géographie ?

Une photographie d'un livre consacré à la COOP Alsace a attiré notre attention⁴. On y voyait les bâtiments proches des rives du Petit Rhin. Cette image fût un révélateur. La COOP n'était pas un site industriel abstrait de son contexte mais une composition située.

Souvent on dit que la ville vient au bord du Rhin, comme si elle accomplissait pour la première fois ce mouvement. De nombreux témoignages construits indiquent qu'elle s'était déjà engagée de part et d'autre du fleuve, et notamment au tournant du vingtième siècle. Le tramway franchissait alors le Rhin et les constructions s'approchaient des rives de part et d'autre de son cours. **La ville ne vient pas au bord du Rhin, elle y revient.**



4—Années 30 : Vue de la COOP Alsace et du Petit Rhin, en arrière-plan

La mutation de ce site historique, dont les constructions furent édifiées à partir de 1911, se poursuit aujourd'hui, ouvrant un dialogue entre un héritage et une vision de l'avenir à plus de cent ans de distance. Il ne s'agit pas seulement d'une attention portée au contexte, mais d'une manière de se servir de ce qui est là comme de la matière première de la construction d'une ville située historiquement et géographiquement.



Cafés, bureaux et commerces se regroupent autour de la place de la Sérigraphie © A. Chemetoff



La Sérigraphie avant travaux © A. Duboys Fresney

Le photographe Arnaud Duboys Fresney a dressé, comme un préalable au projet, un inventaire exhaustif de l'état des lieux. Le protocole de ce relevé photographique était volontairement objectif. Il est ressorti de ces images où presque aucun personnage n'apparaît, un portrait saisissant de vie. Ce que révèlent ces photographies, au-delà du relevé, c'est la présence encore sensible d'un autre patrimoine. Celui immatériel d'une aventure humaine née au début du XX^e siècle, porteuse d'une vision généreuse de la ville, celle des cités jardins, des écoles de plein-air, des bains populaires, des jardins familiaux, du sport, de la santé et de la culture pour tous.

Que représente pour vous la COOP ?

Au moment même où l'entreprise achevait son parcours, l'idée dont elle est porteuse n'a rien perdu de sa pertinence et prend une nouvelle actualité. Le goût des choses, le partage, la mixité des fonctions et des usages, les vertus du plein-air et de l'exercice, un sens de l'épargne et de la dépense mesurée comme celui de la fête, l'art dans la ville, le réemploi, l'amélioration de l'existant et une esthétique de la frugalité sont des valeurs qui pourraient **faire vivre aujourd'hui l'idée coopérative comme une culture de la ville.**

La ville industrielle est-elle une ressource pour édifier une ville contemporaine ?

Le caractère urbain de la ville industrielle, lorsqu'elle vint s'implanter au bord du Rhin, est un trait de caractère singulier de la COOP et plus généralement des premiers aménagements de la ville portuaire. La Capitainerie comme la Maison d'Angle, l'Ancien Garage de la Virgule comme les premiers bâtiments de l'Administration et de la Boulangerie, constituent un prolongement de la Neustadt. La mixité programmatique de la ville à la COOP, associant à des lieux de travail et de création, des habitations, est une manière de confirmer cette intention urbaine portée par l'architecture même des édifices. Cet héritage nous invite à revenir aux principes fondamentaux de mixité dans la ville, avant que ceux-ci ne soient battus en brèche par un mouvement moderne qui prônait la division des fonctions. Nous interprétons l'état des lieux, pour composer, à partir de la COOP, un village contemporain.



L'Administration est transformée pour accueillir des « lofts bruts », KaléidosCOOP et des bureaux © Nunc + DRLW / Acte2Paysage

Quel est le rapport entre le projet et le programme* ?

Du projet au programme et du site au projet, par des allers et retours successifs, se construisent, entre les rêves et les réalités, de nouveaux possibles. Le programme et le projet avancent de concert. Des rencontres entre la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre, et les futurs utilisateurs, publics ou privés, propriétaires ou locataires, tout au long des études, permettent d'établir des correspondances entre l'état des lieux, les possibilités de transformations offertes par le patrimoine existant et l'expression vivante de besoins. Cette forme de coproduction active des projets est un élément de la méthode mise en œuvre ; chaque étape permettant d'affiner et de détailler le projet jusqu'à sa réalisation. Le site, et les éléments qui le composent, sont considérés comme lieux de ressource y compris pour édifier de nouvelles constructions ou entreprendre de nouveaux aménagements.

La COOP est-elle, une nouvelle centralité ?

Le site sert de lien entre les différents programmes. Le modèle urbain de la COOP est celui d'une ville avec ses rues, ses places et ses allées. Ce n'est pas une collection de grands édifices à l'intérieur desquels les activités se regrouperaient. Avec le projet, la COOP, interprète librement la métaphore de Vitruve : « *La cité est une grande maison et la maison une petite ville* ». Sortant de son appartement, on traverse la rue pour aller au restaurant, voir une exposition ou bien rejoindre un atelier. Le lien, entre chaque élément et l'ensemble, constitue l'expression de cette idée coopérative qui associe chaque composante du programme à un ensemble plus vaste, dans les limites du site de la COOP et au-delà.

Comment parcourra-t-on le site de la COOP ?

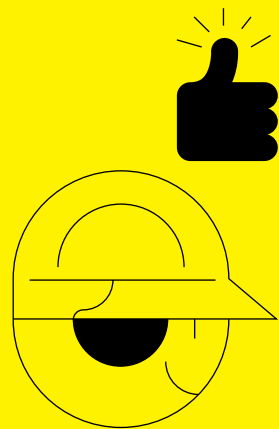
Il existe plusieurs « espèces d'espaces » au sein du site de la COOP, depuis les espaces publics extérieurs, comme la rue du Port du Rhin ou la ligne de tramway, jusqu'aux seuils des bâtiments, allant ainsi, en une gradation progressive, du public au privé. Les premiers sont constitués par les rues qui forment l'anneau de la COOP assurant la desserte du site. Les seconds sont formés par un ensemble de promenades, d'allées, de places et de jardins qui, de proche en proche, relient les différents bâtiments et leurs abords. Ces promenades sont essentiellement piétonnières ou réservées aux circulations douces. Les troisièmes sont les « seuils vivants » de la COOP, constitués par les passages, les quais, les auvents et les cours jardinées étroitement associés aux bâtiments. Ils constituent des tiers lieux, propices aux initiatives.

Vous l'aurez compris la COOP est une partie de la ville à la fois ancienne et nouvelle.

* le programme détermine les fonctions et les usages futurs des bâtiments

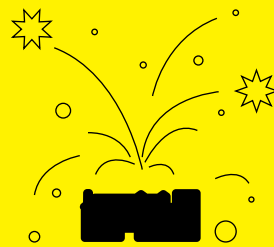
Les grandes étapes

2014



Création de la SPL Deux-Rives

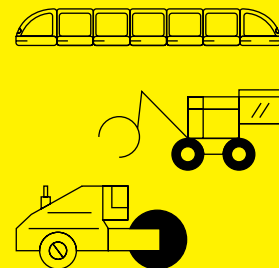
2016



Définition des grandes orientations paysagères et architecturales : Plan-Guide Territoire et Plan-Guide COOP

Premiers événements culturels et participatifs

2017



Inauguration du tramway franco-allemand

Lancement des travaux

Premières consultations d'opérateurs immobiliers

2019 › 2021

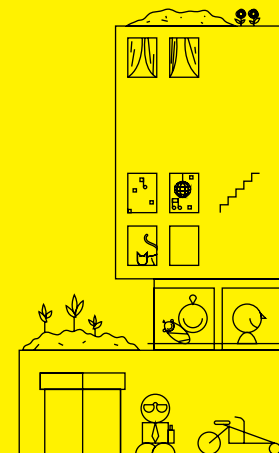


Premiers habitants et entreprises

Mise en service des stations de tramway Citadelle et StarCOOP

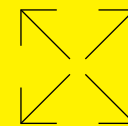
Inauguration des équipements culturels et socio-économiques COOP : Virgule, Cave à Vins, Union Sociale, KaléidosCOOP

2030



Fin des aménagements

Les chiffres clés



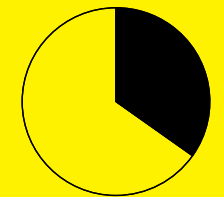
74 ha

superficie



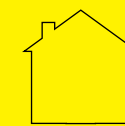
4

nouveaux quartiers



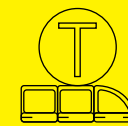
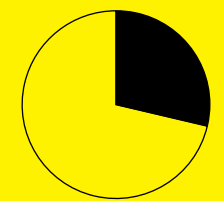
5 000

nouveaux emplois



4 700

logements



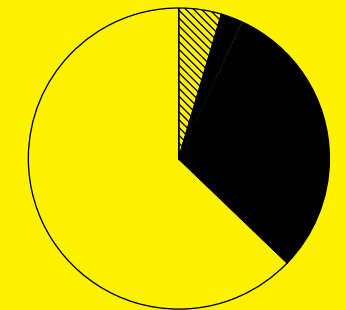
3

stations de tramway



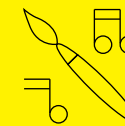
5

plateformes de stationnement et de services à la mobilité



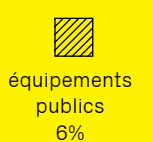
3

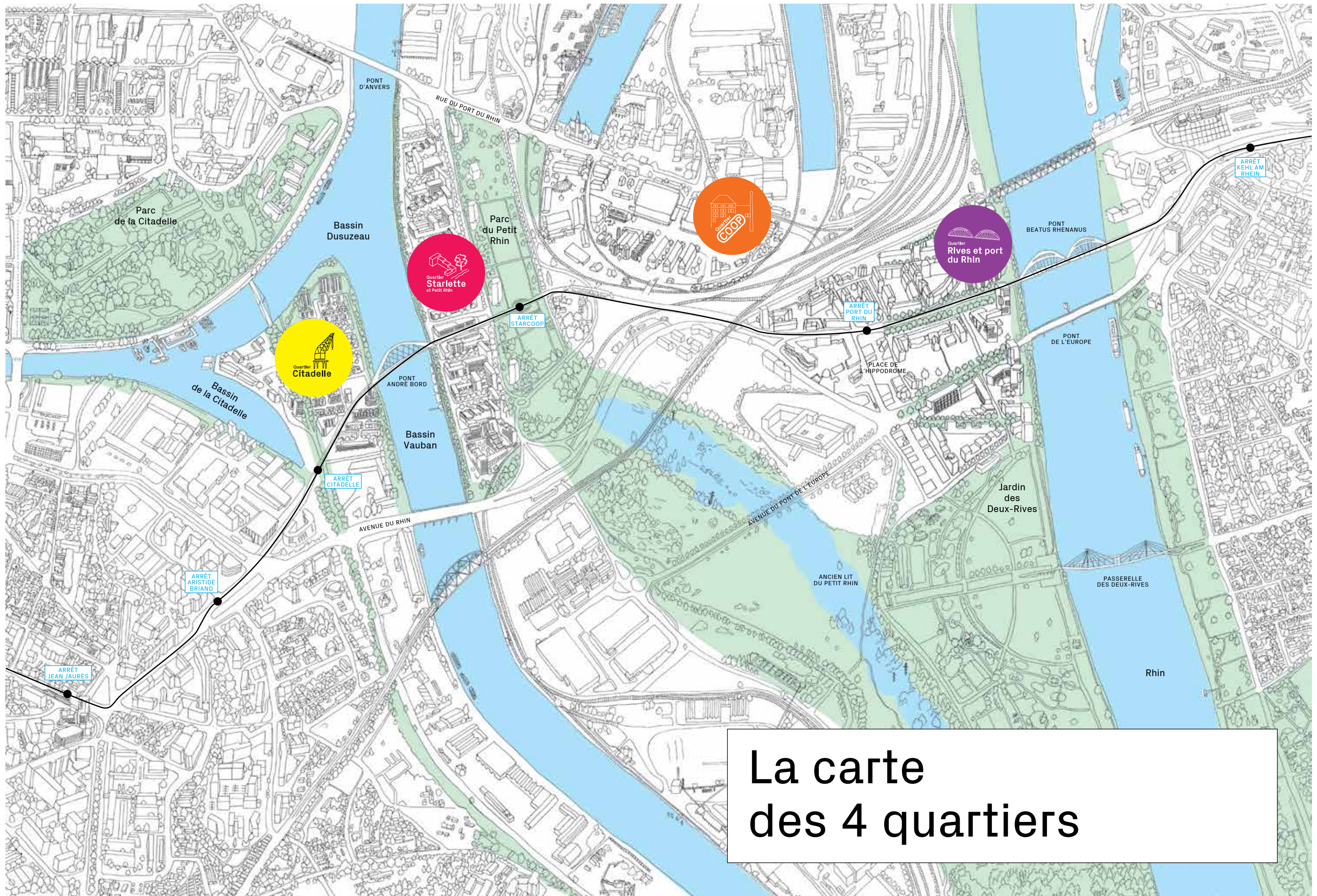
écoles



3

grands équipements culturels



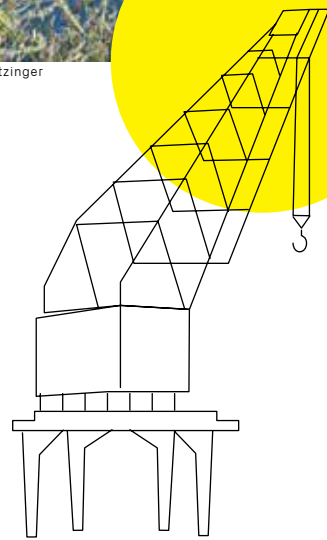
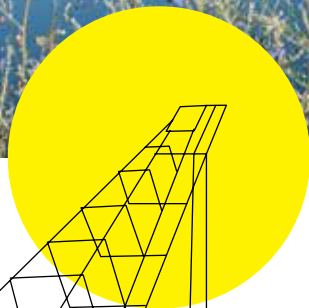


La carte
des 4 quartiers

Quartier



Le port de plaisance aujourd'hui © David Betzinger



Le patrimoine architectural industriel du port se transforme



Les Halles Citadelle demain © 51N4E

Citadelle



La promenade des quais, aux abords des Cafés Sati © Agences TER+51N4E+LIST



Au bord du bassin Vauban, la promenade des quais, face au quartier Starlette © Agences TER+51N4E+LIST

Hier, militaire et industrielle

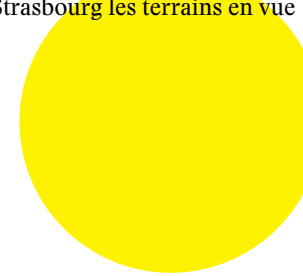
Citadelle doit son nom à l'ouvrage militaire construit à Strasbourg après son annexion par le Royaume de France en 1681. Vauban étudie alors un système de fortifications destiné à surveiller le Rhin. La Citadelle tiendra jusqu'à la guerre de 1870 : l'alliance germanique assiège alors Strasbourg et les bombardements la détruisent en partie. Ses derniers vestiges disparaissent avec la construction du Neudorf. Le parc de la Citadelle, de l'autre côté du bassin, a aujourd'hui remplacé l'ancienne place forte.

La presqu'île de la Citadelle s'entoure du bassin Dusuzeau, construit en 1882, et du bassin Vauban qui date de 1931. Le site se transforme alors en un port charbonnier qui accueille différentes activités industrielles. À partir de 1973, au fur et à mesure qu'il déplace ses activités, le Port Autonome cède à la Ville de Strasbourg les terrains en vue de leur reconversion.

Demain, presqu'île apaisée

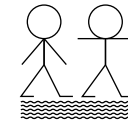
Véritable presqu'île du Neudorf, le quartier entouré par l'eau, est imprégné d'une atmosphère de ville-port. **Le patrimoine architectural industriel du port se transforme**, accueille des restaurants, des commerces et devient lieu de destination. Les quais sont aménagés pour la promenade et la pointe Nord se métamorphose en rive-jardin. Le projet intègre les activités productives et préserve les emplois du port (cafés SATI ou Batorama). Il fait ainsi le lien entre l'existant et le quartier mixte de demain.

Un nouveau quartier de logements apparaît au bord de l'eau, le long du bassin Vauban. Il se compose d'une trame de ruelles et de venelles à la circulation automobile apaisée. Maisons de ville alternent avec immeubles de 2 à 4 étages. Des allées-jardins desservent les logements en îlots. Les espaces extérieurs deviennent des respirations végétales propices à la rencontre entre voisins : jardins partagés, venelles. Les loggias, balcons et terrasses prolongent les logements. Les volumes des toitures réinterprètent la tradition alsacienne des superpositions d'ouvertures et de source de lumière.



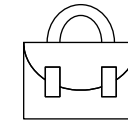


Les logements Quai Ouest, au cœur de la Cité-Jardin © Dominique Coulon & Associés + HHF Architects - Ph. Bolognese



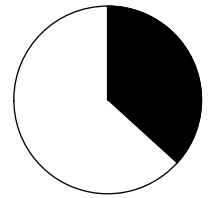
1

promenade des quais
reliée au parc de la Citadelle par une
nouvelle passerelle piétonne



1

école
maternelle
et primaire



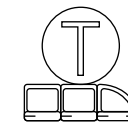
Espaces publics
63%

Espaces privés
37%



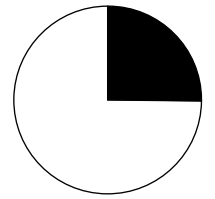
5 000 m²

activités économiques :
Café Sati, loisirs, bureaux et commerces



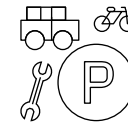
1

station de tramway :
Citadelle



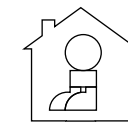
Espaces non-bâti
75%

Espaces bâti
25%



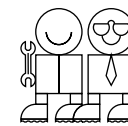
2

plateformes de stationnement
et de services à la mobilité



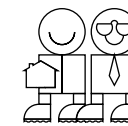
2 200

habitants



300

travailleurs



2021

arrivée des premiers habitants
et travailleurs

L'architecture réinterprète ville-port et cité-jardin



Vue sur la presqu'île Malraux, au loin, depuis Les Halles Citadelle © Agences TER+51N4E+LIST

L'architecture réinterprète ville-port et cité-jardin.

Le long des bassins, la robustesse de l'architecture résonne avec l'héritage des silos, entrepôts et équipements industriels. Les nouveaux bâtiments privilégient la brique, à l'image de l'architecture portuaire, pour ses qualités thermique et environnementale et pour sa palette de couleur. Côté jardin, l'architecture utilise massivement le bois, matériau écologique et durable. Il remplace le béton en structure et habille les façades. Le projet contribue aussi à structurer une filière biosourcée dans les Vosges. Tous les matériaux, notamment ceux des menuiseries, sont pérennes et naturels.

La presqu'île est accessible et libérée des voitures

qui se garent dans 2 parkings au Sud du quartier. Une haute promenade plantée, sur la digue de la rue de Nantes, devient un balcon panoramique qui mène directement au parc de la Citadelle par une nouvelle passerelle piétonne au-dessus des bassins. Une boucle à sens unique permet la circulation motorisée en cas de besoin. Les commerces se concentrent autour du tramway.

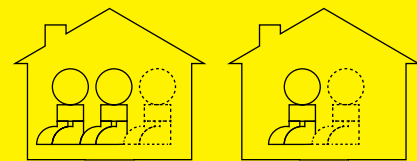
La Fabrique des logements

Pourquoi construire ?

1 – Pour répondre aux besoins des ménages



La population augmente chaque année : + 0,5 % à Strasbourg, soit environ 1400 habitants de plus par an. Une évolution naturelle due au fait que nous vivons de + en + longtemps.

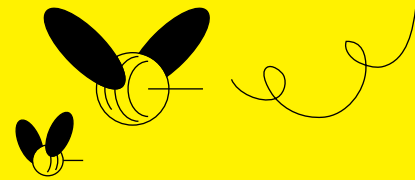


De plus, nous vivons de – en – nombreux dans nos logements : 2,7 personnes par foyer en 1975, moins de 2 personnes aujourd'hui.



C'est pourquoi, la Ville de Strasbourg s'est fixée pour objectif la création de 1200 logements par an afin de répondre à la dynamique démographique et de maîtriser le coût du logement pour les habitants.

2 – Pour préserver l'environnement



Faire muter une friche industrielle évite l'urbanisation de terres agricoles

La préservation des terres agricoles favorise les circuits courts

Les circuits courts s'inscrivent dans une logique de proximité

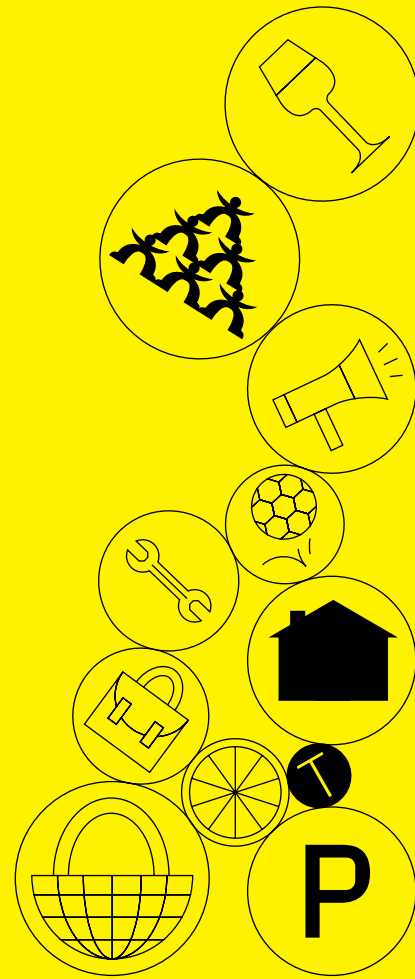
La proximité limite la dépendance à la voiture, la congestion routière, la pollution atmosphérique

Que construit-on ?

Un morceau de ville où tout est accessible, à 2 pas ou à 2 roues de vélo.

On y trouve :

- 4700 nouveaux logements livrés en phases successives de 400 à 450 par an
- 3 nouveaux groupes scolaires à Citadelle, Starlette, Rives & Port du Rhin
- 130 000 m² d'activités économiques et socio-culturelles diversifiées : bureaux, ateliers, formations, commerces, loisirs, restaurants...
- 3 stations de tram : Citadelle, StarCOOP, Port du Rhin

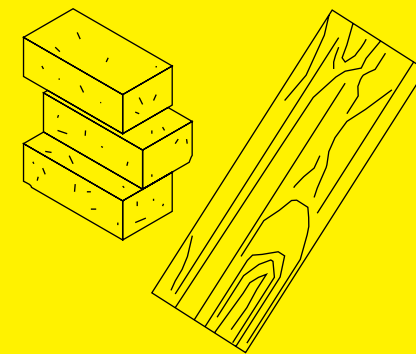


Comment ?

En venant révéler l'identité de Strasbourg et du port grâce à la réinterprétation du patrimoine architectural. Les volumes des bâtiments, les matériaux utilisés, les toitures ou les balcons et ouvertures, les touches de couleurs vives, l'alliance de la brique et du bois, viennent dialoguer avec la tradition et l'esthétique locale.

C'est ce que l'on appelle l'architecture située :

- Le paysage est structurant : quais et rives deviennent des espaces publics qui révèlent la géographie du fleuve
- Les lieux sont pensés sur-mesure, avec délicatesse, en fonction de ce qui est déjà-là. Les gabarits et les toitures s'intègrent à la ligne d'horizon du bâti
- L'urbanisme est négocié : les quartiers cohabitent en harmonie avec les activités du port et se dessinent en concertation avec les habitants
- Les matériaux naturels et durables (brique, bois notamment) sont typiques de l'architecture locale



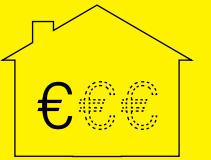
Une grammaire architecturale en commun

La lecture du territoire des Deux-Rives a permis de formaliser un cahier de prescriptions qui caractérise l'architecture strasbourgeoise, rhénane et portuaire. Ce document de référence assure la cohérence des différentes constructions : la palette colorimétrique, les matériaux et leurs assemblages, les gabarits et silhouettes ; les caractéristiques qui font le confort du logement ou encore son rapport à l'espace public et à l'eau.

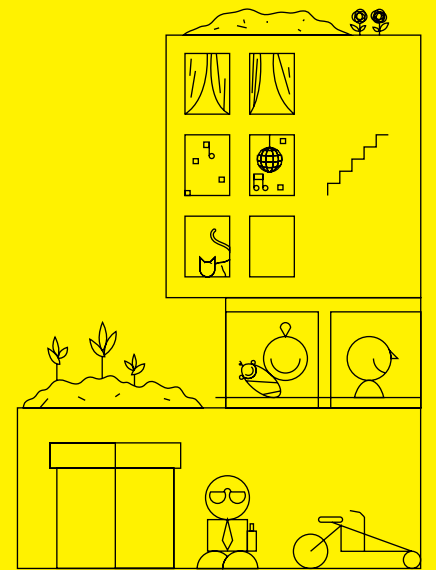
Pour qui ?

Pour répondre aux besoins du territoire, l'habitat est pensé pour tous.

- 32% des logements sont à prix modérés : logements locatifs à loyers sociaux ou « intermédiaires », logements en accession sociale.



- Les formes et typologies sont diversifiées : des maisons superposées avec jardin aux bâtiments en émergence, des studios étudiants aux logements familiaux



- Un habitat alternatif se développe : 10% des logements sont participatifs, avec des espaces communs et une implication des habitants dès la conception ; à la COOP, des locaux réhabilités vendus « bruts » permettent d'acquies un logement à prix réduit, et de l'aménager selon ses savoir-faire en bricolage, son budget et ses envies.

Quartier

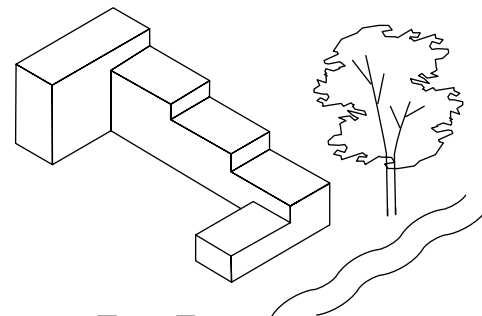


La promenade au bord de l'eau © Agences TER+51N4E+LIST

Starlette est un belvédère sur la ville



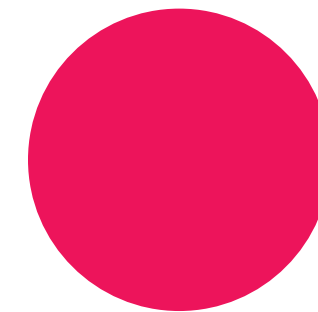
Pont André Bord © David Betzinger



Starlette



5— Ancienne plaque publicitaire de l'usine de charbon Starlette



Vue depuis le Pont Vauban : logements, école et crèche, bureaux et commerces de proximité activent les quais © Ph. Bolognese

Un nom de cinéma

Starlette doit son nom très cinématographique à l'ancienne usine de boulets de charbon fondée en 1931⁵. Les boulets, commercialisés sous la marque « Starlette » étaient obtenus par pressage de la houille crue. L'accès direct à une voie navigable était essentiel puisque l'on chargeait et déchargeait constamment les péniches sur les quais à proximité de l'usine.

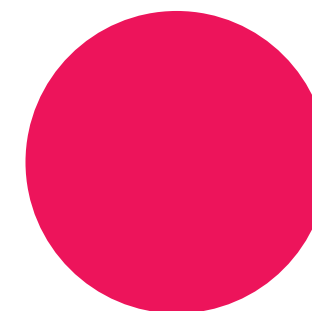
Occupée pendant la seconde guerre mondiale, l'usine est modernisée à la Libération et agrandie par l'acquisition de silos voisins. C'est en 1996 que l'usine cesse son activité et que le complexe est démoli.

Cette ancienne plateforme industrielle est aujourd'hui une terrasse aux vues imprenables qui sert de socle au nouveau quartier.

La ville en panorama

Starlette est un belvédère sur la ville bordé de deux éléments qui séquent le paysage : Côté Ouest, un parc linéaire le long du bassin Vauban avec un panorama sur la cathédrale jusqu'aux Vosges ; côté Est, le nouveau Parc du Petit Rhin qui ouvre la vue sur le port et la Forêt-Noire. Ce point de vue privilégié sur le grand paysage inspire la conception générale du quartier.

Les bâtiments s'organisent en gradins pour laisser entrer l'ensoleillement et libérer des vues généreuses vers le bassin Vauban et la ville. Cette structure en escalier permet de gagner progressivement en hauteur, jusqu'à 8 ou 10 étages et de démultiplier les terrasses ou toitures accessibles et partagées. Le gabarit des bâtiments opte pour la simplicité et la robustesse ; leur silhouette rappelle l'héritage portuaire des silos et des entrepôts.



La tradition strasbourgeoise guide le choix des matériaux. Une harmonie se décline ainsi à l'échelle de la ville avec le bois, le béton brut, l'enduit naturel, l'acier et l'aluminium. La brique, majoritaire à Starlette, est omniprésente à Strasbourg dans une large gamme de teintes. Elle offre une bonne isolation contre le froid et le bruit. Le soin apporté aux ouvertures et aux menuiseries renoue avec la tradition des façades ouvragées strasbourgeoises.

Les trames vertes et bleues dessinent le paysage. Entre le bassin Vauban et le Parc du Petit Rhin des voies piétonnes alternent avec des allées publiques ou plus intimes. Ces allées et leur végétation forment des sentiers et des jardins au cœur des îlots bâtis. Elles sont bordées de noues et de rigoles qui conduisent l'eau pluviale vers les rives, plantées d'une végétation plus sauvage.

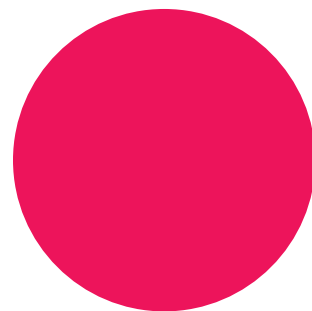
Starlette est un quartier intense et vivant où se mélangent logements, bureaux, commerces et services. La circulation automobile repose sur des zones de rencontre limitées à 20 km/h. La rue du Petit Rhin est libérée des poids lourds grâce à une déviation et donne accès à deux parkings publics. Les activités suivent le parcours du tramway, les commerces et services jalonnent la traverse piétonne. Si l'utilisation de la voiture est encadrée, celles du vélo, de la marche et du transport en commun deviennent plus faciles.

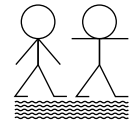

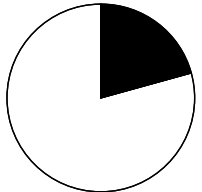
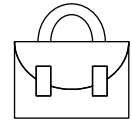
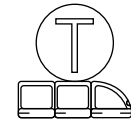
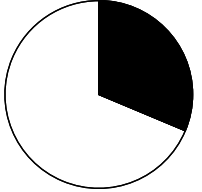


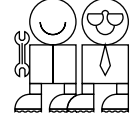



Les terrasses surplombent le bassin Vauban © Agences TER+51N4E+LIST



Starlette est un quartier apaisé © Agences TER+51N4E+LIST



 <p>1 promenade des quais et le Parc du Petit Rhin</p>	 <p>50 000 m² activités économiques (bureaux, commerces, hôtellerie et services de proximité)</p>	 <p>Espaces publics 79% Espaces privés 21%</p>
 <p>1 école maternelle et primaire</p>	 <p>1 station de tramway : StarCOOP</p>	 <p>Espaces non-bâti 70% Espaces bâtis 30%</p>
 <p>1 plateforme de stationnement et de services à la mobilité</p>	 <p>3 600 habitants</p>	
 <p>2 000 travailleurs</p>	 <p>2021 arrivée des premiers habitants et actifs</p>	

Parc du Petit Rhin

Un nouveau parc urbain vient révéler le paysage



Un nouveau parc situé entre les quartiers Starlette et COOP © Agences TER+51N4E+LIST

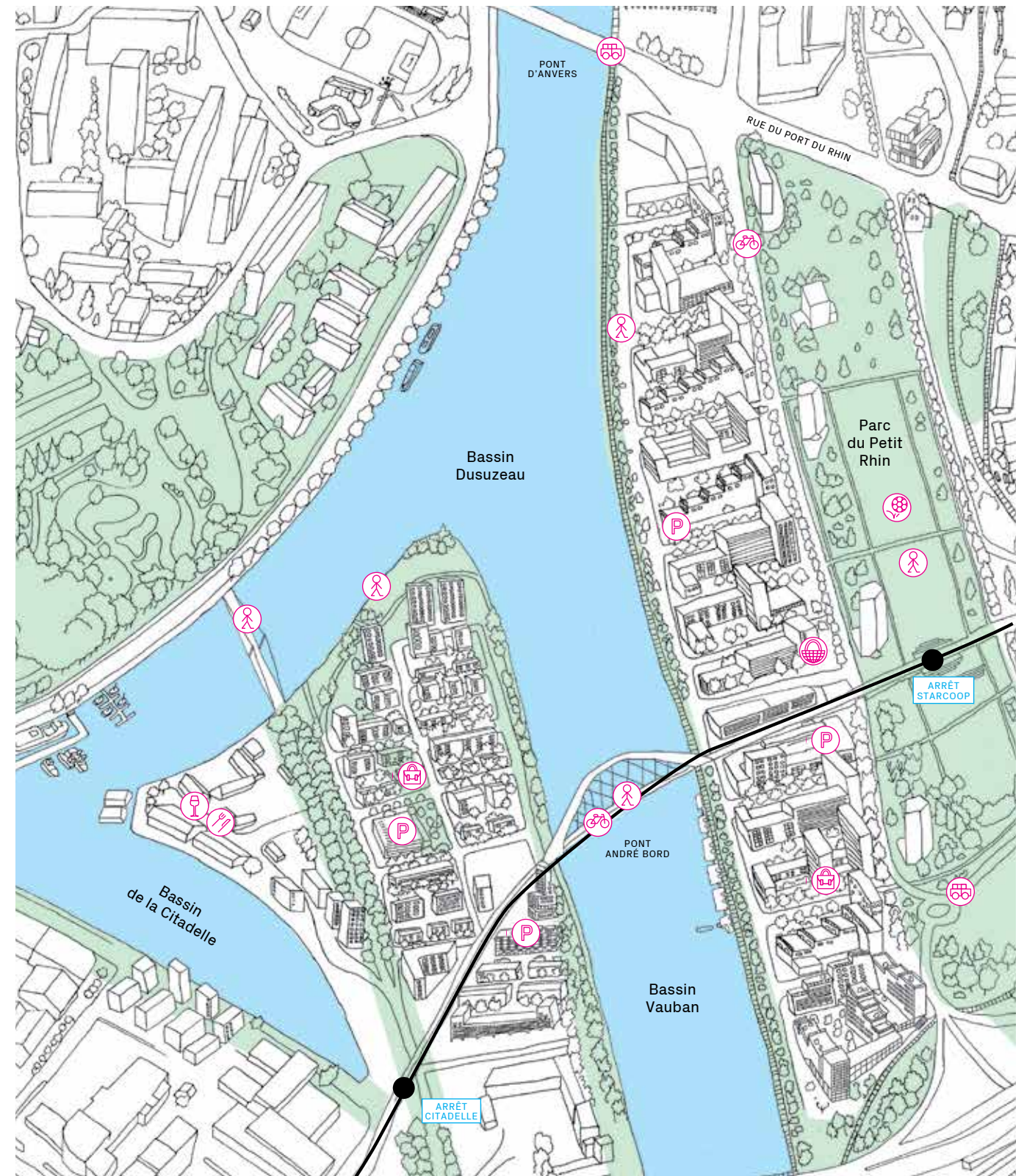
Le Petit Rhin sort du lit !

Le Rhin est un fleuve tumultueux, aux bras multiples et aux crues fréquentes jusqu'à la toute fin du XIX^e siècle et les grands travaux de construction des bassins et des canaux. Un ancien canal dit du Petit Rhin s'écoule alors - avant d'être comblé dans les années 1950 - le long de l'actuelle rue du péage où se trouve aujourd'hui l'arrêt StarCOOP de la ligne de tramway D. Son lit se devine encore dans la géographie locale à travers le creux du terrain, l'orientation de la Villa Rhein Fischer ou encore l'alignement des allées de tilleuls.



La Villa Rhein Fischer au pied de laquelle coulait le Petit Rhin

Un nouveau parc urbain vient révéler le paysage. Aménagé sur les terres fertiles de l'ancien Petit Rhin, il redessine le bras du fleuve et irrigue le quartier du Sud au Nord. Ses 5,6 hectares en font un vaste espace récréatif et sportif. Il est rafraîchi et s'agrémenté d'une grande noue de collecte des eaux pluviales, à l'image des rieds alsaciens, humides et arborés. Cet espace de nature rétablit une continuité écologique entre les forêts du Neuhof, au Sud, et de la Robertsau, au Nord.



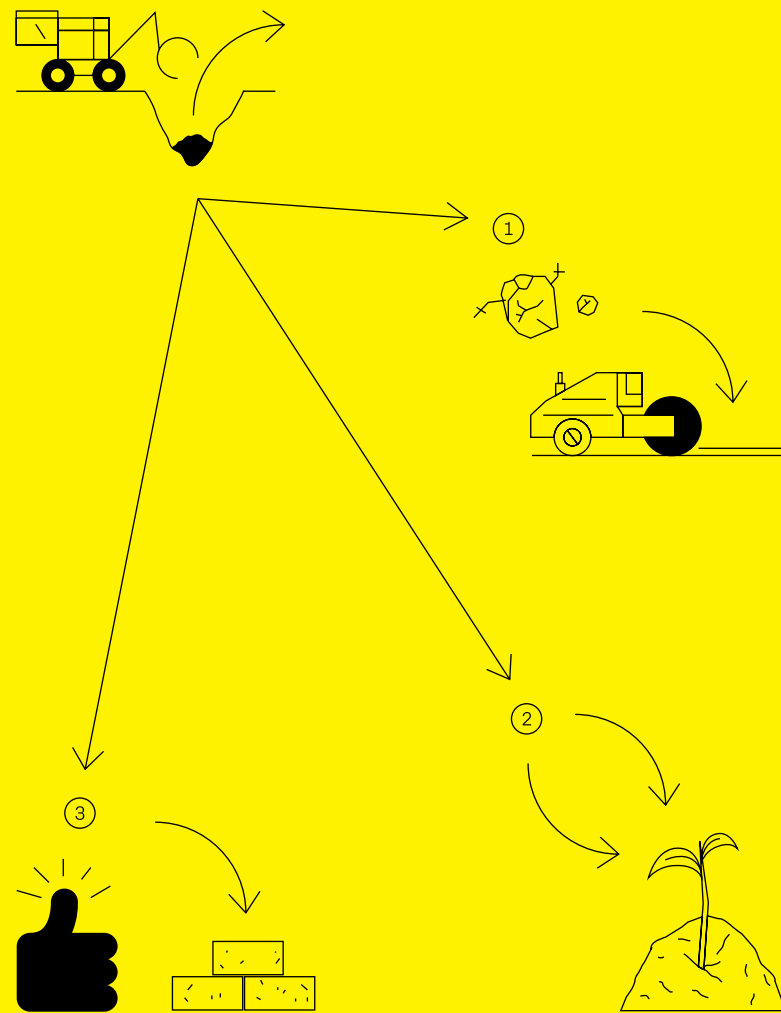
Quartiers Citadelle & Starlette

- | | | | |
|-----------|-------------------------------|------------------------|------------------------|
| ÉCOLE | SE RETROUVER / BOIRE UN VERRE | SE DÉPLACER À PIED | JOUER / FAIRE DU SPORT |
| COMMERCES | SE RESTAURER | SE DÉPLACER À VÉLO | |
| PARKING | DÉCOUVRIR / PARTICIPER | SE DÉPLACER EN VOITURE | |

La Fabrique des sols,

La terre retourne à la terre

Le passé industriel de Citadelle, Starlette et COOP avait, pensait-on, rendu les terres infertiles et pourtant... 800 sondages réalisés dans le sol et plus de 1500 analyses des échantillons collectés ont permis de disposer d'une vision complète et profonde du terrain. En faisant le choix de valoriser les sols, la SPL Deux-Rives adopte une démarche innovante et écologique d'économie circulaire. Elle évite le prélèvement de ressources dans le milieu naturel et les flux polluants pour l'apport de matériaux comme pour l'évacuation de déchets.

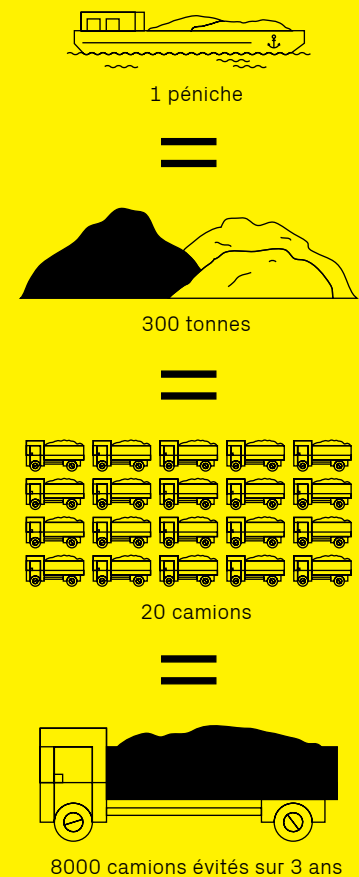


Comment régénérer les sols ?

En analysant, triant et en traitant des sols en vue de leur réemploi.

- 1. Une plateforme géotechnique**
Des matériaux, comme le béton par exemple, sont concassés sur site et réemployés notamment pour la construction des voiries.
- 2. Une plateforme agronomique**
Des terres limoneuses, saines mais stériles, sont récupérées jusqu'à 3 m de profondeur et fertilisées en vue des futures plantations.
- 3. Une plateforme de mise en état sanitaire**
Les terres sont rendues conformes à leurs futurs usages, en vue de leur réemploi sur site.

Un tiers des matériaux sont transportés par voie fluviale :



des espaces publics et de l'énergie

Les espaces publics, priorité n°1

Les espaces publics – rue, espaces verts, mobilier urbain - sont terminés avant la construction des immeubles. Habituellement, dans les opérations d'aménagement, ils sont réalisés en dernier. Cette innovation dans la méthode est tout entière tournée vers le confort des habitants.

Fini le chantier permanent !
Les 1^{ers} habitants ne vivent pas des années de travaux.

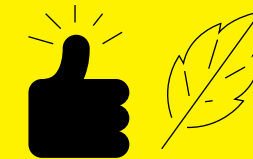


Un cadre de vie confortable
Les plantations d'arbres et d'arbustes, les espaces verts régulent déjà le climat.

La livraison prioritaire des espaces publics est une innovation constructive à l'œuvre depuis 3 ans. Pour relever ce défi, destiné à accroître la qualité de vie, toutes les parties prenantes ont bouleversé leurs habitudes :

- La SPL Deux-Rives préfinance l'aménagement de la voirie et des espaces verts
- Les promoteurs construisent dans le cadre de chantiers contraints, aux nuisances réduites, comme ils le feraient en centre-ville
- La ville réceptionne les espaces publics et en assure l'entretien avant l'arrivée des habitants

De l'énergie verte, naturellement



Dès les débuts du projet urbain, des études sur la stratégie énergétique ont été menées. La nécessité de mettre en œuvre des réseaux de chaleur écologiquement vertueux s'est imposée. Ils contribueront à l'atteinte du Plan Climat 2030 de l'Eurométropole qui vise 100 % d'énergie renouvelable et locale.

Citadelle et Starlette utilisent une chaufferie biomasse

Un réseau de proximité :
Les 2 quartiers sont inclus dans le périmètre du réseau de chaleur de l'Eurométropole de Strasbourg. La chaufferie, qui alimente aussi le quartier de l'Esplanade, est même située sur le Petit-Rhin.

Un bon bilan écologique :
La biomasse représente 70 % de la production d'énergie actuellement et 100 % à l'horizon 2030.

COOP et Rives & Port du Rhin utilisent l'énergie de récupération

Des experts ont étudié 3 sources d'énergie potentielles :

- Le raccordement à la chaufferie biomasse
- L'utilisation du dégagement de chaleur des eaux usées
- La récupération de l'énergie fatale (énergie générée par les activités industrielles sans usage)

Cette dernière solution a été préférée, à la fois pour son rendement et ses vertus environnementales.



Quartier



Vue du quartier depuis le tram © Agences TER+51N4E+LIST



L'ancienne Coopérative inspire le futur...

COOP

Une culture
coopérative de
la ville



© Arnaud Duboys Fresney



Vue sur la Maison des Syndicats et l'Administration-Boulangerie, futurs bureaux et logements © A. Chemetoff

L'esprit des lieux

Depuis plus de 100 ans, un esprit coopératif souffle sur la COOP. C'est en 1902 que 125 ouvriers se rassemblent pour fonder le „Konsumverein für Strassbourg und Umgegend“. Leur objectif ? se grouper pour acheter, ensemble, des produits alimentaires et les distribuer au prix le plus juste. En 1911, en pleine croissance, la « COOP Alsace » installe son siège au Port du Rhin. Elle comptera plus de 100 000 sociétaires et disposera de plus de 500 supermarchés coopératifs dans le Bas Rhin. Ses activités prendront fin en 2015. Sur la carte, le quartier apparait en forme de demi-lune ; la COOP dessine un arc de cercle parfait au cœur du Port. Cette géométrie peut d'ailleurs évoquer le logo de l'entreprise, créé par le designer Raymond Loewy, tant son dessin tout en rondeur reste ancré dans la mémoire collective. En plus des grands bâtiments témoins de son histoire, la COOP a légué au quartier un esprit, une culture collective, des valeurs coopératives, un véritable patrimoine immatériel.

Centralité culturelle, économique, citoyenne, la COOP constitue un grand projet dans le projet. Sa transformation fait l'objet d'un Plan-Guide spécifique, élaboré par l'architecte-urbaniste-paysagiste Alexandre Chemetoff.

Coopération à tous les étages

Le quartier COOP investit et réinvente l'héritage de la COOP Alsace. Les grands bâtiments sont conservés, réparés, réinventés. L'architecture se fonde sur les qualités de l'existant et l'identité singulière du site. Le patrimoine immatériel se traduit par l'affirmation d'une autre manière de consommer, de travailler, dans la proximité et les circuits courts.

Centralité économique et entrepreneuriale, le site propose de nombreux services aux entreprises, à leurs salariés ainsi qu'aux travailleurs nomades ou indépendants. Les acteurs de l'économie sociale et solidaire se rassemblent autour du projet KaléidosCOOP, lieu ressource pour la création d'entreprises et de services solidaires. Des salles de réunions, de formation, des espaces événementiels, des lieux de coworking accueillent toutes les formes d'activité.



Les anciens Ateliers bois de la Virgule accueillent artistes et artisans d'art © A. Chemetoff

Les logements exploreront de nouveaux modes d'habiter



Au sud du quartier, l'habitat s'organise autour d'un généreux jardin partagé et de jeux pour enfants © Studio Persevoir pour Alexandre Chemetoff & associés



Vue depuis la rue du Port du Rhin sur la Cave à Vins, à droite, et l'Union Sociale, à gauche © Studio Persevoir pour A. Chemetoff & associés



La Virgule accueille artistes, artisans, expositions et événements © A. Chemetoff

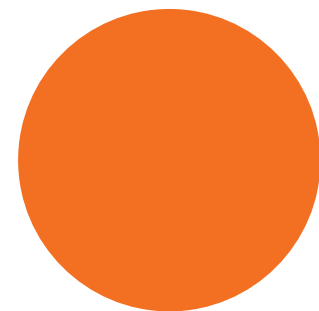


L'Union Sociale, futur Pôle d'étude et de conservation © A. Chemetoff

Les activités créatives et culturelles trouvent les moyens d'expérimenter et de se développer. Des activités émergentes - MakerSpaces et Fablabs - outillent les jeunes entrepreneurs pour le design et le prototypage de leurs créations. Des ateliers d'artistes et d'artisans continuent d'animer le quartier dans un esprit de culture et d'ouverture.

Les logements exploreront de nouveaux modes d'habiter avec, par exemple, la livraison de lofts bruts à finaliser dans l'ancienne COOP. De nouvelles habitations, avec loggias ou balcons, s'organisent autour de places et jardins partagés tandis que l'ex-Maison des syndicats est repensée pour la colocation.

Un réseau de petites places publiques et de jardins partagés structure la vie de quartier. Des espaces très simples avec tables communes, barbecues, ou jeux incitent à la rencontre et à la convivialité, dans l'esprit des tiers lieux ou des places alsaciennes traditionnelles. Les idées et les savoirs s'échangent, se partagent, les coopérations s'amplifient.



Work in progress

L'organisation du futur quartier est ouverte, elle s'adapte, se transforme, évolue. L'approche est avant tout contextuelle, elle se nourrit en continu de l'activité des lieux et du dialogue entre les parties prenantes. Le projet global est le fruit d'un urbanisme négocié où s'élabore et se diffuse, projet après projet, une « culture coopérative de la ville ».

3 ouvertures en 3 ans !

Trois sites emblématiques viennent animer le quartier COOP et le Port du Rhin. L'ampleur de ces nouveaux équipements culturels de Strasbourg leur permet de rayonner à l'échelle régionale et transfrontalière.

La Virgule - ouverture en 2019

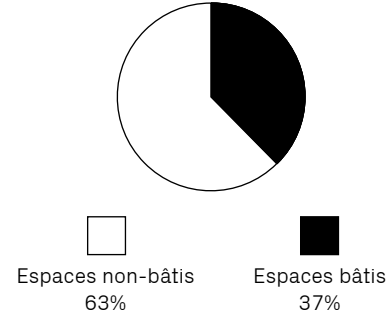
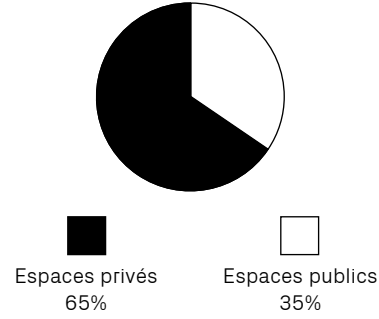
À l'Ouest du demi-cercle que forme la COOP, la Virgule accueille des espaces de création et d'innovation : ateliers d'artistes et d'artisans, espaces d'expositions et de médiation culturelle, Fablab et plateforme de prototypage.

L'Union Sociale - ouverture en 2020

Ancien magasin de stockage, l'Union Sociale a spontanément trouvé son nouvel usage. Il devient le Pôle d'étude et de conservation des Musées de la Ville de la Strasbourg. Un espace de médiation présentera les collections et les activités de conservation au public.

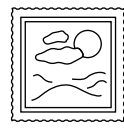
La Cave à Vins - ouverture en 2021

Ce très vaste bâtiment devient un équipement multi-usages de la Ville de Strasbourg, capable d'accueillir des projets socio-économiques et des événements culturels d'ampleur. Avec ses espaces de bureaux, ses ateliers et son grand restaurant, il permet de tisser de nouveaux liens entre les habitants, les acteurs culturels et économiques du territoire.



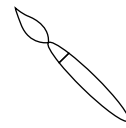
Cave à Vins

événements
et restauration



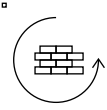
Union Sociale

Pôle d'étude et de conservation
des Musées de Strasbourg



Virgule

ateliers d'artistes, Fablab, bureaux
et espaces d'exposition



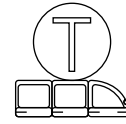
45 000 m²

de bâtiments
réhabilités



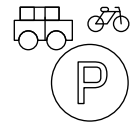
50 000 m²

activités économiques
(ateliers, bureaux, loisirs et commerces)



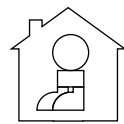
1

station de tramway :
StarCOOP



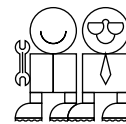
1

plateforme de stationnement
et de services à la mobilité



800

habitants



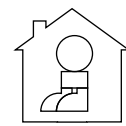
1 600

travailleurs



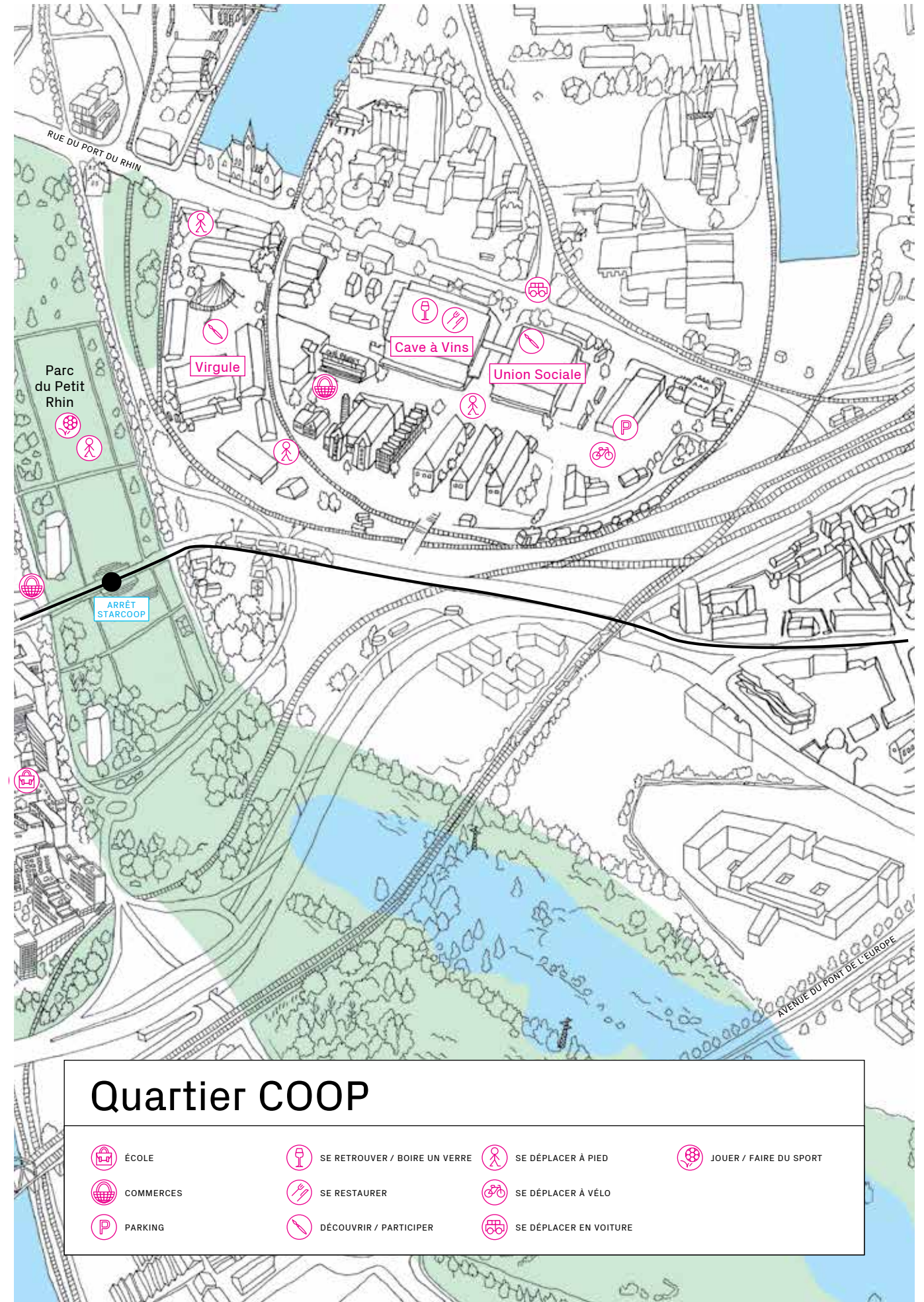
2019

arrivée
des premiers travailleurs



2021

arrivée
des habitants

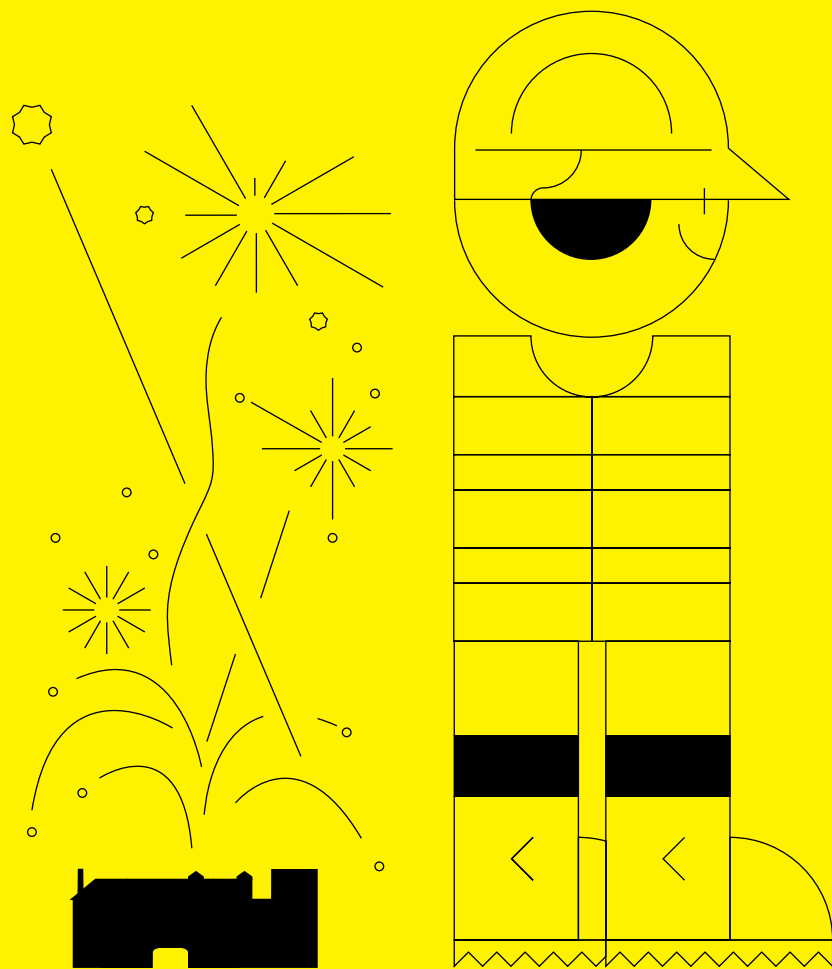


L'esprit collectif à tous les étages

Strasbourgeois, Kehlois, habitants présents ou futurs, acteurs du territoire ou simples curieux ? Tous s'impliquent dans la transformation de leurs quartiers. Une véritable démarche de co-construction a été engagée, bien au-delà des outils classiques d'information et de concertation.

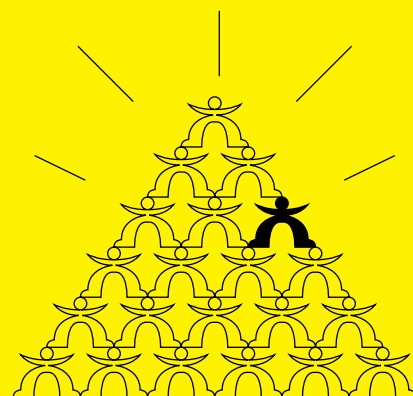
Temps forts et festifs
Ososphère, Street-bouche, Tramfest, Contre-temps... Festivals, expositions, concerts et installations (ré)activent les lieux depuis 2014.

Visites de chantier
Balades urbaines ou en bateau permettent de (re)découvrir et de s'appropriier les sites en mutation.

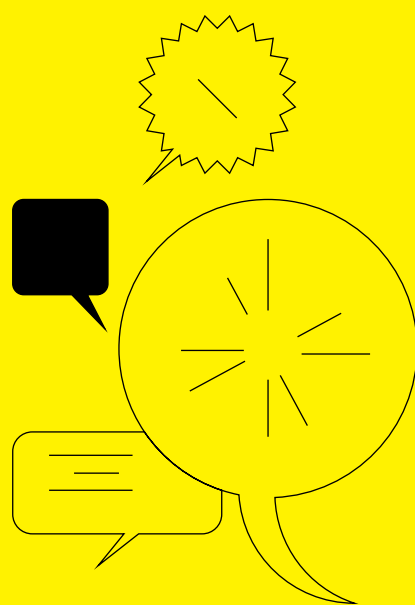


Deux-Rives, Je participe !

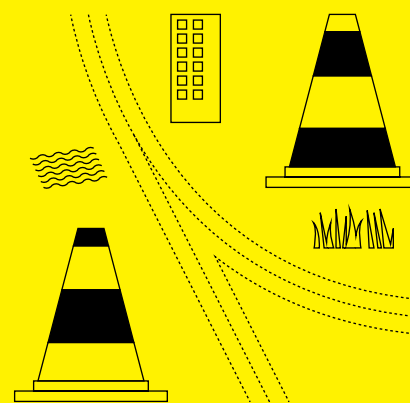
- Ateliers de concertation
Des temps de rencontre et d'échange ont suscité l'implication des habitants et des usagers. Ils ont pu co-concevoir des espaces en partant de leurs besoins concrets.



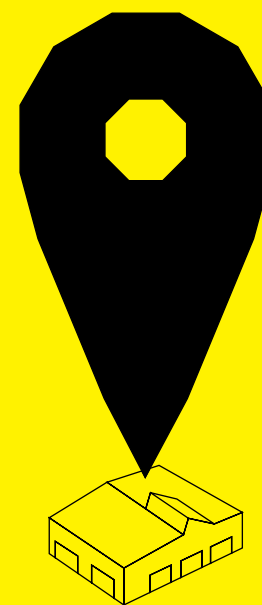
- Agoras
Quelle sera la place du sport, celle de la femme, des mobilités innovantes... dans la ville de demain ? Lors de ces tables rondes et conférences des professionnel-le-s, élu-e-s et universitaires apportent un éclairage et invitent à débattre de sujets d'actualité qui nourrissent les orientations urbaines.



Chantiers ouverts
Des aménagements temporaires permettent d'expérimenter et de préfigurer les futurs usages d'espaces perçus comme « hors la ville ».



Le Point COOP Café
L'ancienne supérette de la COOPÉ a repris vie ! Présentations du projet, ateliers, apéros, maquette géante, expositions, conférences... Rencontres dans ce lieu singulier - en toute convivialité.



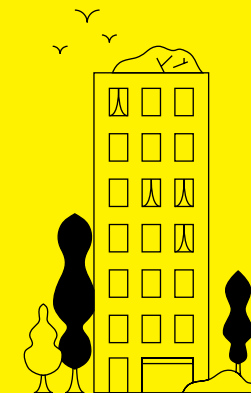
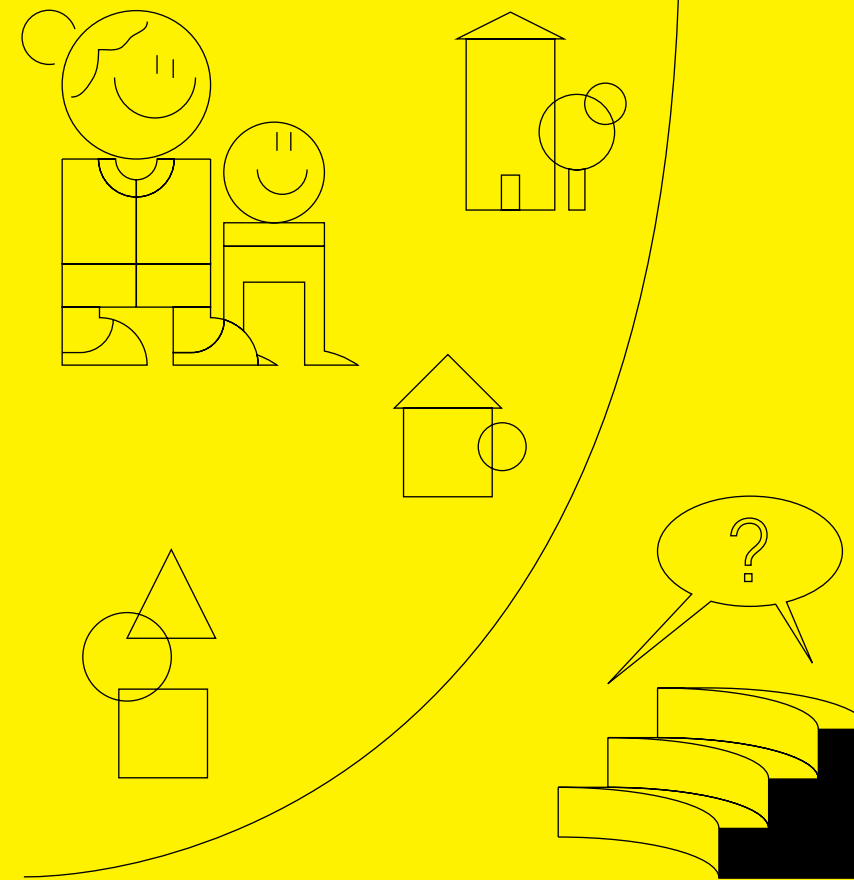
Les ambitions de la démarche :

- Donner à voir et faire comprendre de façon ludique les enjeux de la transformation urbaine et les différentes étapes d'un projet qui s'échelonne sur une décennie, jusqu'en 2030.

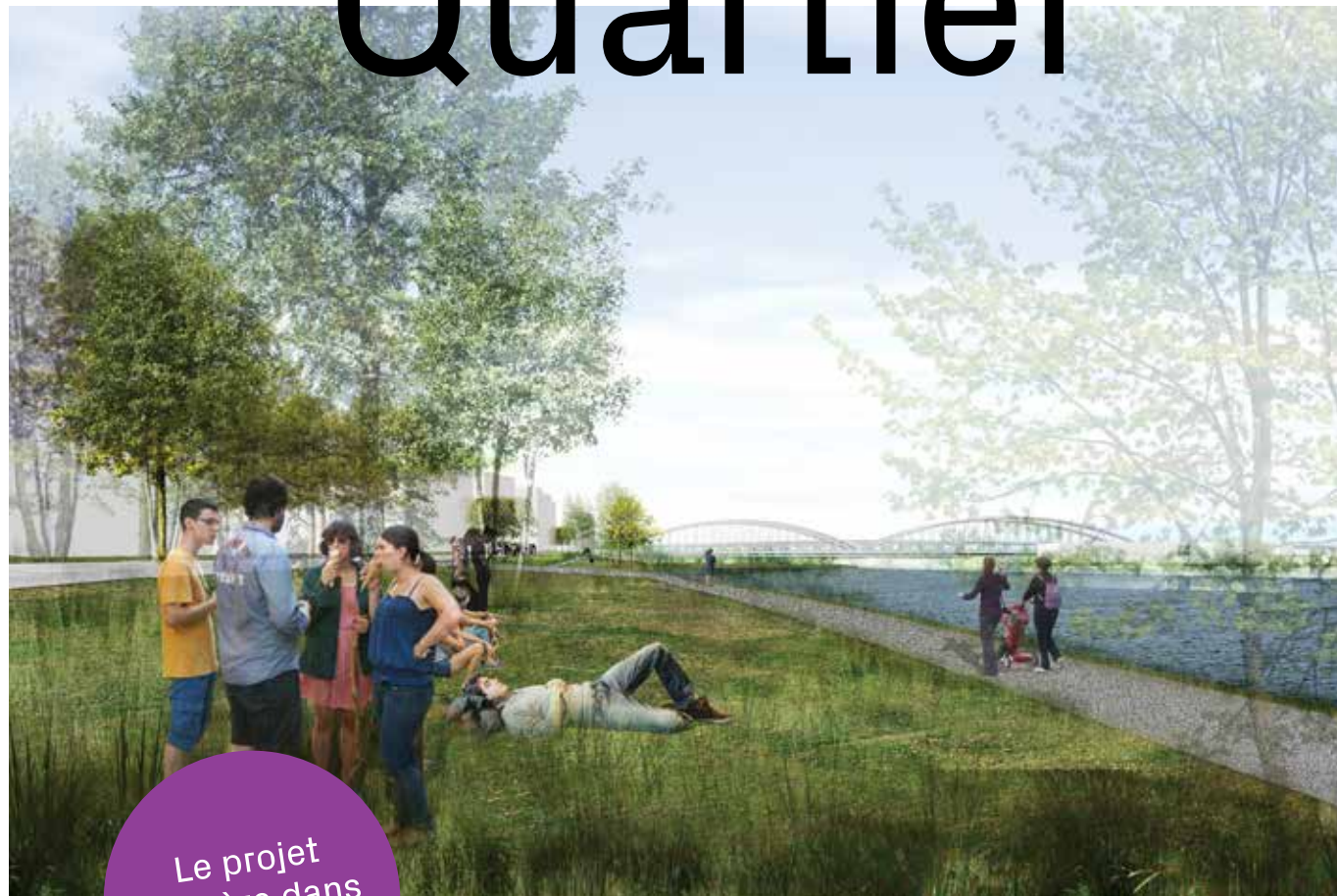
- Associer étroitement les riverains, les futurs habitants, les acteurs du territoire à chacune des phases de la conception du projet et inscrire l'aménagement urbain dans le temps court de la vie quotidienne.

- Favoriser l'enrichissement du projet en plaçant les futurs usagers au centre du dispositif.

- Rassembler petits ou grands, favoriser l'appropriation collective du projet et de son territoire, créer des synergies et fédérer initiatives et énergies locales autour d'un projet collectif.



Quartier

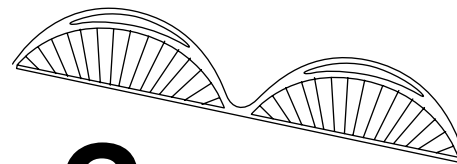


La Promenade du Rhin au nord du Jardin des Deux-Rives © Agences TER+51N4E+LIST

Le projet s'insère dans l'existant



© Agences TER+51N4E+LIST



Rives & Port du Rhin



7—La place de l'Hippodrome © David Betzinger

Le Rhin et l'Europe en paysage

Ce n'est qu'à la toute fin du XIX^e siècle que le port de Strasbourg prend place sur les bords du Rhin⁶, après les grands travaux qui protègent les berges des crues et favorisent les activités du commerce fluvial. En 1925, est construit l'hippodrome qui donne encore son nom à la place centrale du quartier. Pendant la guerre, il sert de terrain pour les exercices militaires puis il devient le parc public aujourd'hui appelé Jardin des Deux-Rives.

Le quartier du Port du Rhin, qui accueille quelque 2 000 habitants, s'est reconnecté au centre-ville avec l'arrivée récente du tramway. Depuis 2012, est engagée une requalification urbaine avec, notamment l'aménagement des abords de la Place de l'Hippodrome⁷ ou la construction de la Clinique Rhéna, plus grand établissement privé de santé de l'agglomération strasbourgeoise.



6—Le Rheinhafen en 1900

Des plages sur le fleuve

Le projet s'insère dans l'existant et prolonge les îlots déjà bâtis en direction du fleuve. Côté quartier, les hauteurs s'alignent sur les immeubles actuels de 5 ou 6 étages. Les allées plantées d'arbres sont elles aussi prolongées et des percées visuelles ouvrent les perspectives vers l'Allemagne.

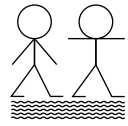
Côté fleuve, la façade affirme une identité métropolitaine et forme une ligne d'horizon transfrontalière qui ose la hauteur. La verticalité des immeubles atteint alors une quinzaine d'étages. Cette émergence s'harmonise avec l'envergure du fleuve et libère de l'emprise au sol pour créer un parc linéaire sur la rive.

La nouvelle promenade du Rhin dessine un ruban végétal de 60 m de large entre les logements et la rive. Il prolonge le Jardin des Deux-Rives et le quartier historique et dialogue avec son jumeau, le parc linéaire de la rive allemande. Ses plages vertes et actives deviennent des lieux de promenade, d'activités sportives, de loisirs ou de restauration.



© Agences TER+51N4E+LIST

Quartier
**Rives et port
du Rhin**



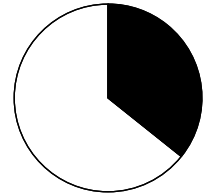
1

grande promenade
sur les berges
du Rhin



10 000 m²

activités économiques
(bureaux, commerces, hôtellerie
et services de proximité)



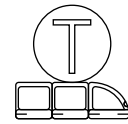
Espaces publics
64%

Espaces privés
36%



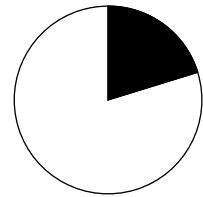
1

nouvelle
école



1

station de tramway :
Port du Rhin



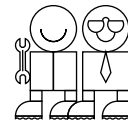
Espaces non-bâti
80%

Espaces bâtis
20%



2 600

habitants



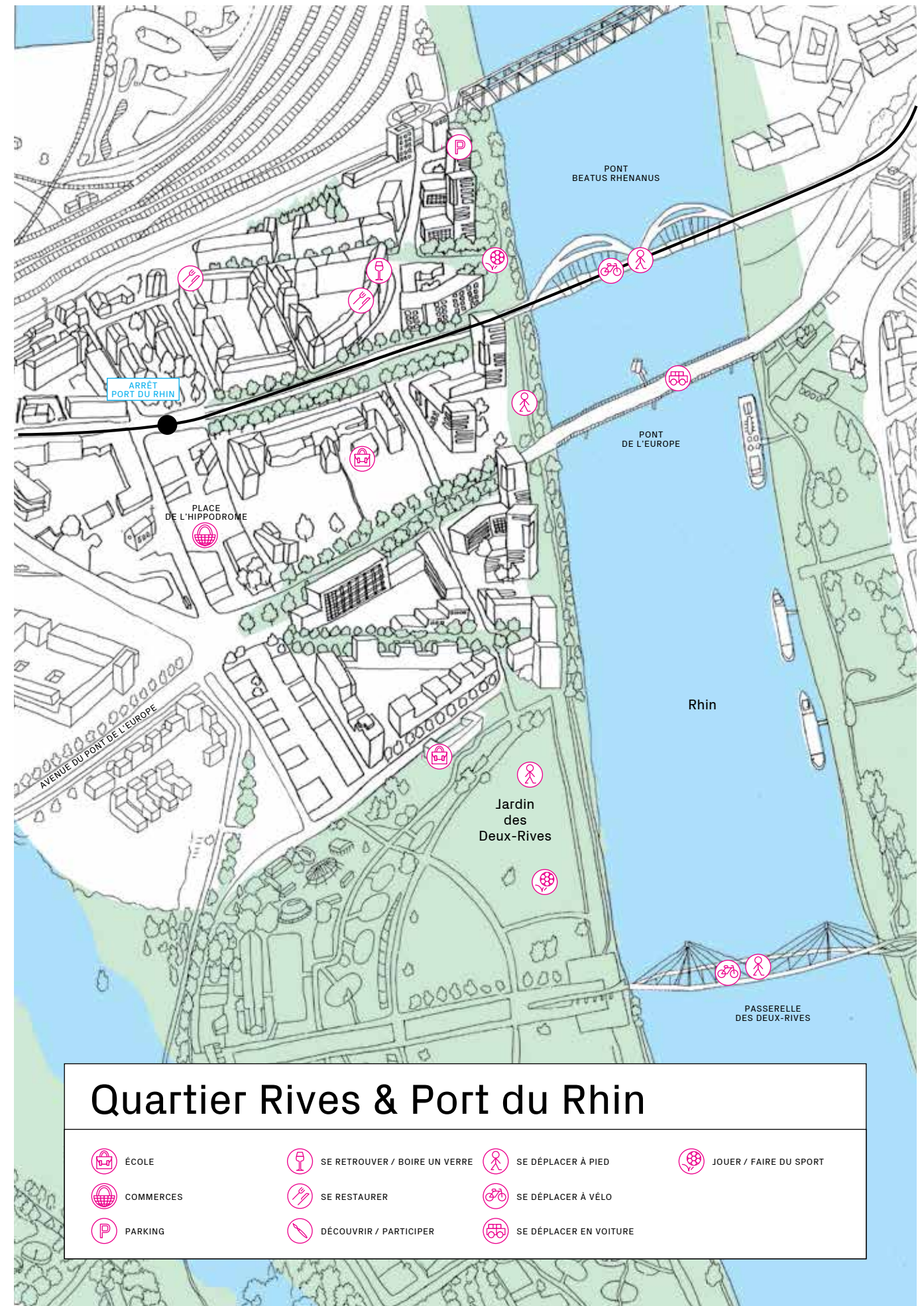
400

actifs



2023

arrivée des nouveaux
habitants et actifs



La Fabrique des mobilités

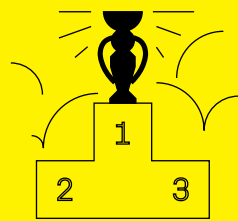
Modes de transport alternatifs et durables

La Ville de Strasbourg a, très tôt, fait le pari d'un cœur de ville piéton et desservi par le tramway. La réduction de la circulation automobile garantit une meilleure qualité de l'air et une réduction du bruit, au profit du confort et du cadre de vie.

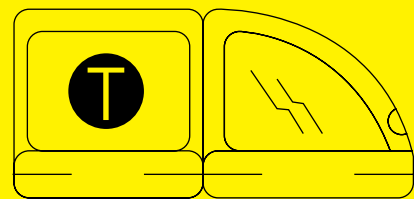
À Citadelle, Starlette, COOP et Rives & Port du Rhin, cet esprit à la fois responsable et pionnier va encore de l'avant :

- Le tramway et un réseau de rues piétonnes et cyclables irriguent les quartiers, les reliant au centre-ville de Strasbourg et à celui de Kehl.
- Le piéton est roi dans les venelles et les rues apaisées. L'espace public devient promenade et terrain de sport ou de jeu.
- Le nombre de place de parking est limité et les véhicules se garent dans des plateformes mutualisées à l'entrée des quartiers.

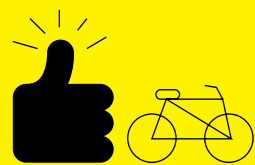
Strasbourg :
1^{ère} ville cyclable de France !



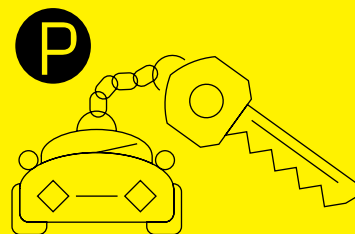
Le Tramway D
Colonne vertébrale du projet.
Tous les logements sont situés à moins de 4 mn d'un arrêt de tram.



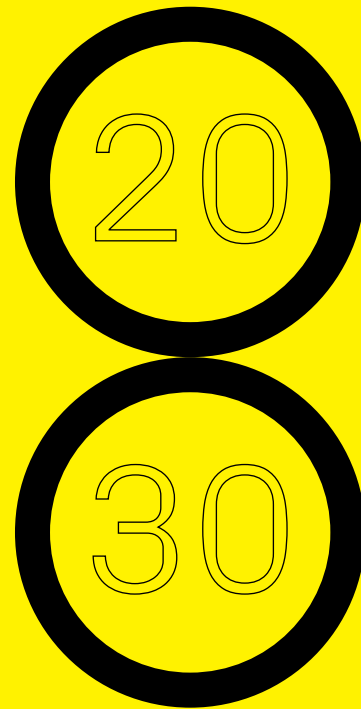
Des quartiers accueillants pour les vélos
1 vélo par habitant
Ateliers de réparation, casiers sécurisés
vélo-partage, triporteurs...



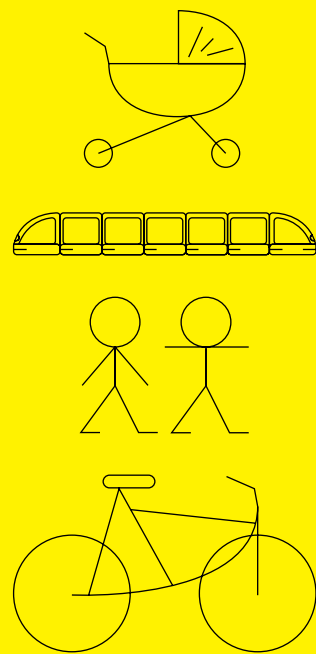
5 parkings publics
Avec un bouquet de services de mobilité
pour les habitants et visiteurs :
Auto-partage, véhicules et recharges
électriques...



Des quartiers apaisés grâce à une circulation automobile limitée et un nombre de places de parking limitées.



Les mobilités douces et durables sont encouragées.



et espaces verts

Grand paysage et espaces verts

Le long du tramway transfrontalier, les quartiers Citadelle, Starlette, COOP et Rives & Port du Rhin viennent relier le centre historique au Rhin et révèlent un nouveau paysage, entre port et nature rhénane.

Pour ces quatre quartiers, habitats, écoles, activités économiques, lieux culturels et de loisirs, places et promenades se déploient le long de l'eau des bassins ou du fleuve. Les jardins et parcs apportent de la fraîcheur en été. Quais et rives se transforment en espaces verts publics, au bénéfice de tous : habitants ou visiteurs, Strasbourgeois ou Kehlois. Places publiques, grand parc urbain, jardins partagés, terrasses végétales, espaces de jeux et de détente... les quartiers déclinent une diversité d'espaces naturels, du jardin au grand parc.

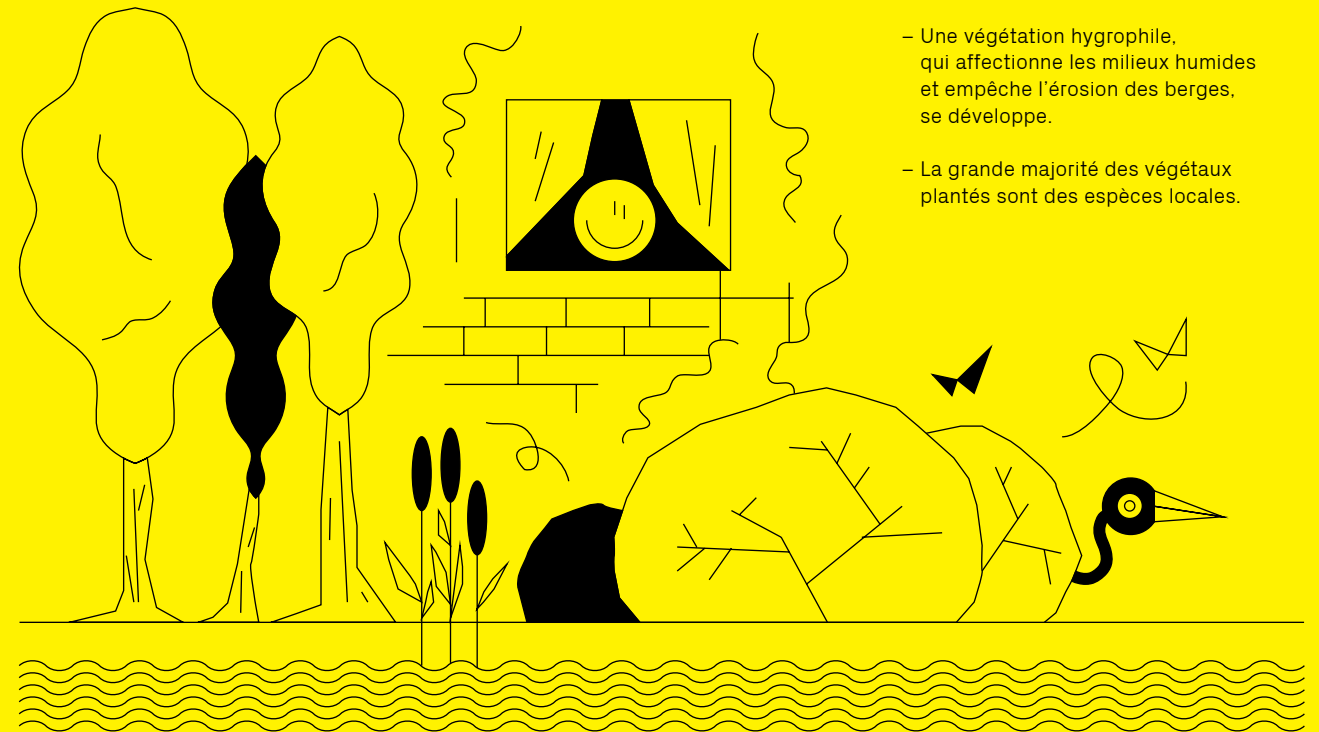
40 hectares d'espaces publics (rues, parcs et promenades) soit + d'1/3 de la superficie, avec notamment :

- Le Parc du Petit Rhin entre Starlette et la COOP souligne le tracé d'un ancien bras du Rhin, parcouru de noues d'eaux pluviales à l'image des rieds alsaciens.
- La promenade du Rhin, interface entre l'eau et le quartier. 60 mètres de large, des plages vertes et actives en dialogue avec leurs voisines allemandes.
- Les promenades des quais Starlette et Citadelle offrent des espaces de loisir au bord de l'eau, avec vues sur la cathédrale, les Vosges et la Forêt-Noire.

**2 000 arbres plantés
1000 arbres conservés**

Vivre au bord de l'eau, naturellement :

- La stratégie de plantation suit le tracé des anciens bras du Rhin. On renature ainsi les terres fertiles de ces bandes alluviales.
- Les eaux pluviales suivent des noues plantées jusqu'aux berges, zones humides et réservoirs de biodiversité.
- Une végétation hygrophile, qui affectionne les milieux humides et empêche l'érosion des berges, se développe.
- La grande majorité des végétaux plantés sont des espèces locales.



Les acteurs du projet

L'Eurométropole & la Ville de Strasbourg

Actionnaires de la SPL Deux-Rives, et, pour l'Eurométropole de Strasbourg, collectivité ayant concédé l'aménagement de la nouvelle étape du grand projet à la SPL Deux-Rives, l'Eurométropole et la Ville de Strasbourg sont des acteurs et parties-prenantes essentielles du projet urbain. Le pilotage de l'opération d'aménagement se fait en relation étroite avec les différents services de l'Eurométropole et de la Ville de Strasbourg. Une fois réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage, la SPL Deux-Rives rétrocédera, selon leurs compétences respectives, les espaces et équipements publics à l'Eurométropole (espaces publics, parkings mutualisés, ...) et à la Ville de Strasbourg (équipements culturels et scolaires, ...).

SPL Deux-Rives Aménageur urbain

En 2014, la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg créent la Société Publique Locale Deux-Rives. Sa mission ? Piloter le développement urbain des quartiers Citadelle, Starlette, COOP et Rives & Port du Rhin. Elle mène les études urbaines et techniques, coordonne les acteurs du projet et réalise les espaces et équipements publics. Depuis 2017, la SPL est également en charge de la gestion et réhabilitation des Bains municipaux de Strasbourg. Une vingtaine de personnes compose son équipe, présidée par Roland Ries, Maire de Strasbourg, et dirigée par Eric Bazard. Sa pratique articule innovations sociales, culturelles et environnementales. Elle contribue au renouvellement des modèles et des pratiques de l'aménagement, notamment en vue d'accélérer la transition vers une ville écologique, inventive et solidaire.

Agence TER / 51n4E / LIST / OTE Architectes, Urbanistes, Paysagistes

L'agence de paysagistes-urbanistes TER - lauréate du Grand Prix de l'Urbanisme 2018 -, implantée de part et d'autre du Rhin (à Paris et Karlsruhe), l'agence d'architectes-urbanistes bruxelloise 51n4E, associée à l'agence LIST, et au bureau d'étude local OTE, interviennent à l'échelle du territoire. La composition de l'équipe incarne la dimension européenne du projet. Elle accompagne le projet Deux-Rives sur le long terme, en veillant à la cohérence urbaine, paysagère, environnementale et architecturale des différents aménagements et opérations. Outre la réalisation du « Plan-Guide Territoire », définissant les grandes orientations paysagères et architecturales du projet urbain, l'équipe a pour mission la conception des espaces publics (rues, parcs, promenades, etc).

Alexandre Chemetoff & Associés Architectes, Urbanistes, Paysagistes

Architecte, urbaniste, paysagiste, Alexandre Chemetoff, avec son équipe, imagine, accompagne et réalise, depuis maintenant quatre ans, à partir du site de la COOP Alsace, un projet de transformation de la ville sur elle-même. Ce projet marque une étape dans le parcours d'Alexandre Chemetoff. Ici, comme dans d'autres projets, il n'y a plus de frontières entre les approches de programmation, de construction et d'aménagement, mais la question de l'identité particulière des lieux prend une dimension stylistique singulière. Nous sommes à la COOP, à Strasbourg, au Port du Rhin. Que ce soient les bâtiments existants transformés, les constructions neuves, ou les aménagements des espaces publics, des cours et des jardins, cette évidence historique et géographique est au cœur d'une démarche située. Le projet de la COOP est à nul autre pareil.



© Siméon Levailant pour l'atelier pourquoipas

Le Point COOP – Café Deux-Rives / Zwei-Ufer

Lieu d'exposition et de rencontre, le Point COOP – Café vous accueille dans l'ancienne supérette de la Coopé. On peut y découvrir le projet Deux-Rives en détail, rencontrer ses acteurs, prendre un café, échanger ou travailler...

Les mercredis : 14h > 18h
18 rue du Port du Rhin

Tram D, Arrêt Port du Rhin
Bus Ligne 2, Arrêt Coopérative

Directeur de la publication :
Eric Bazard

Coordination éditoriale :
Corinna Ewald et Alice Frémeaux

Rédaction :
Sarah Emmerich (TextSymbol)

Graphisme :
Hugo Feist

SPL Deux—Rives
1 rue de la Coopérative
F—67016 Strasbourg

www.strasbourgdeuxrives.eu
contact@spldeuxrives.eu
+ 33 (0) 3 68 00 19 30

