

Cycle d'urbanisme - 13, 14 et 15 octobre 2021

CARNET DE VOYAGE STRASBOURG

Cycle d'urbanisme - 13, 14 et 15 octobre 2021

CARNET DE VOYAGE STRASBOURG

38 URBANISTES EN HERBE SUR LE TERRAIN

Le Cycle d'urbanisme est un master en trois semestres qui forme à l'ensemble des métiers de la fabrique de la ville. Intégré à l'Ecole urbaine de Sciences Po en 2015, il a fêté ses 50 ans en 2019. Cette formation accueille des étudiants et jeunes professionnels titulaires d'un niveau master 1 à minima, d'âge et niveau d'expérience variés, et venus d'horizons divers (architectes, géographes, ingénieurs, politistes, juristes, paysagistes, économistes etc...). Les 38 étudiants de la promotion 2021-2022 ont produit ce carnet, après 3 jours d'arpentage de la métropole strasbourgeoise les 13, 14 et 15 octobre 2021 dans le cadre de leur premier voyage d'étude.

« PRENDRE LE POULS » D'UNE MÉTROPOLE, COMPRENDRE ET ANALYSER SES DYNAMIQUES TERRITORIALES EN UN TEMPS COURT

L'objectif du voyage d'étude d'automne au Cycle d'urbanisme est de mettre les étudiants, dès le démarrage de leur parcours de formation, en contact avec une métropole française, sur le terrain, afin qu'ils en appréhendent les enjeux territoriaux, rencontrent la diversité des acteurs qui contribuent au développement urbain et comprennent la manière dont ils interagissent.

Nous avons fait cette année le choix de la métropole strasbourgeoise, sans nous restreindre à une thématique mais avec l'objectif de découvrir ce territoire grâce à un programme permettant des allers-retours entre différentes échelles de réflexion et d'action... de la stratégie métropolitaine aux opérations d'autopromotion, en passant par le projet urbain.

Notre exploration a démarré par une approche historique permettant de comprendre l'évolution du territoire, de la ville rhénane à la métropole transfrontalière. Puis les nombreuses rencontres et balades urbaines ont permis aux étudiants de découvrir une partie des enjeux actuels et transformations à l'œuvre, un peu plus d'un an après le changement d'exécutif. Parmi les grandes questions qui ont rythmé notre séjour et nos analyses : comment les différentes crises (sanitaire, écologique...) bouleversent la manière de concevoir et mettre en œuvre les projets ? Quelle identité spécifique pour un projet urbain transfrontalier ? Quelle place pour les mobilités douces dans la conception des espaces publics ? Comment concilier densité et qualité de vie ? Quels outils opérationnels et d'accompagnement pour favoriser le développement de l'habitat participatif ? Quelles évolutions dans la conception des écoquartiers ? Quels enjeux et leviers pour la rénovation urbaine des quartiers d'habitat social ?

UN CARNET DE VOYAGE POUR SYNTHÉTISER, S'ÉTONNER, QUESTIONNER

Nous avons demandé aux étudiants de formaliser le présent carnet de voyage en un temps volontairement restreint, avec l'objectif synthétiser leurs différentes rencontres et explorations, et d'ouvrir librement quelques questionnements, quelques étonnements. Ils ont conçu ce livret en textes, en images et en croquis...

Bonne lecture !

REMERCIEMENTS

Ce voyage d'études a été l'occasion de rencontres riches et diverses, déterminantes dans la construction de leurs parcours académique et professionnel des étudiants. Ils ont été particulièrement marqués par le professionnalisme et l'engagement très fort des acteurs rencontrés dans les projets qu'ils portent. Ce voyage aura sans doute permis de faire naître ou renforcé des convictions.

Nous remercions à nouveau très chaleureusement tous nos hôtes et l'ensemble des personnes ayant contribué l'organisation de ce déplacement.

Marina Gaget,
Responsable pédagogique du Cycle d'urbanisme,
Chargée de mission Lab Ecole Urbaine.

Préface et remerciements ...7

Programme et cartographie de nos visites ...10



N°1
DÉCOUVERTE DU 5E LIEU : EXPOSITION UN VOYAGE À STRASBOURG
 Le 5e Lieu ...14



N°2
LES DÉFIS DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG : Développement et résilience d'une ville rhénane
 L'Eurométropole de Strasbourg ...20



N°3
DEUX-RIVES : L'URBANISME TRANSFRONTALIER EN QUÊTE D'IDENTITÉ
 SPL Deux-Rives ...26



N°4
QUEL AVENIR POUR LA FABRIQUE DE LA VILLE ?
 École Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg ...36



N°5
HABITAT PARTICIPATIF : PEUT-ON TOUS ÊTRE PROMOTEUR ?
 L'Eurométropole de Strasbourg et le quartier Neudorf ...40



N°6
ZAC ÉCOQUARTIER DE LA BRASSERIE : DE LA BIÈRE À LA PIERRE
 ZAC la Brasserie ...48



N°7
HAUTEPIERRE, DES MAILLES EN QUESTIONS
 Quartier Hautepierre ...54



N°8
L'ÉCOQUARTIER DANUBE : FAIRE AVEC LES CONTRAINTES DU SITE
 Ecoquartier Danube ...62

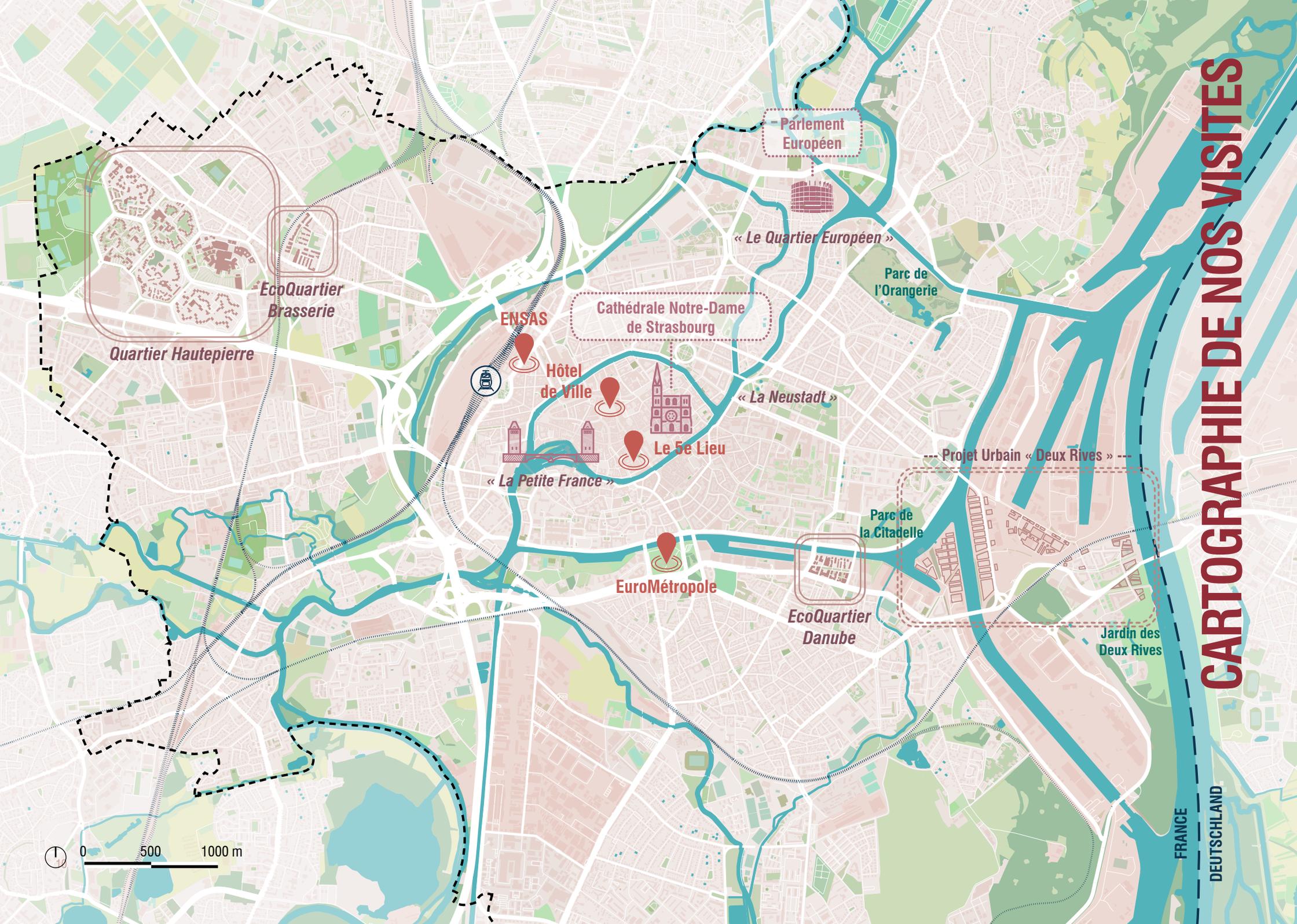


N°9
EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG ET MOBILITÉS
 Mairie de Strasbourg à l'hôtel de Hanau. ...70

Strasbourg en images ...78

Crédits ...86

CARTOGRAPHIE DE NOS VISITES



Parlement Européen

« Le Quartier Européen »

Parc de l'Orangerie

Cathédrale Notre-Dame de Strasbourg

ENSAS

Hôtel de Ville

« La Neustadt »

Le 5e Lieu

« La Petite France »

Projet Urbain « Deux Rives »

Parc de la Citadelle

EuroMétropole

EcoQuartier Danube

Jardin des Deux Rives

Quartier Hautepierre

EcoQuartier Brasserie

0 500 1000 m

FRANCE
DEUTSCHLAND

VISITES ET RENCONTRES

N°1 L 5

DÉCOUVERTE DU 5E LIEU: EXPOSITION UN VOYAGE À STRASBOURG

Visite réalisée le 13/10/2021

Article

Maxine ANDRÉ
Abd-El-Rahim CHEKROUN
Jade SONET

Photos

1. Susan ROCH - Les maquettes : coeur de l'exposition
2. Adrien RAZZAUTI - L'exposition : Un voyage à Strasbourg



DÉCOUVERTE DU 5E LIEU : EXPOSITION UN VOYAGE À STRASBOURG

Visite du mercredi 13 octobre, en début de matinée.

Visite guidée de l'exposition «Un voyage à Strasbourg» présentée au 5e lieu, centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine et lieu culturel ouvert à tous, au coeur de la Métropole.

Le 5e Lieu est un espace hybride, ouvert à tous. Il accueille notamment un centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine, lieu devenu indispensable depuis que la ville a reçu le label « Ville d'Art et d'Histoire », décerné en 2014 par le Ministère de la Culture et de la Communication. Ouvert en 2019, le 5e Lieu a l'ambition de permettre la découverte de la ville de Strasbourg, à travers son patrimoine, son architecture et sa vie culturelle.

Ainsi nommé, le 5e Lieu fait directement référence à son adresse : n°5 Place du Château, ainsi qu'au bâtiment qu'il occupe, un ancien hôpital militaire datant de 1860. Ce bâtiment est le 5e édifice officiel entourant la Place du Château, aux côtés de la Cathédrale de Strasbourg, du Lycée Fustel-de-Coulanges, du Palais Rohan – accueillant le musée des arts décoratifs, le musée des Beaux-Arts et le musée archéologique – et de la maison de l'œuvre de Notre-Dame, lieux dont l'histoire et les fonctions ont marqué la ville de Strasbourg.

Cet espace culturel, public et gratuit, accueille des expositions permanentes et propose une offre complète, offrant notamment un espace de billetterie pour les spectacles, un lieu de renseignement pour découvrir la programmation culturelle de la Métropole ainsi qu'une boutique avec un espace librairie, dans un lieu dont l'ambition est la transmission de savoirs, la valorisation des échanges et les rencontres.

Nous avons d'abord été accueillis au rez-de-chaussée du 5e Lieu, où se trouvent la billetterie et la boutique culturelle, puis nous avons pu découvrir l'étage du bâtiment, qui

accueille l'exposition permanente « Un voyage à Strasbourg ». Dans cet espace, l'histoire de la ville est racontée au travers de différents médiums, notamment des maquettes et des plans historiques, qui nous ont permis de prendre la mesure de l'histoire multiséculaire de Strasbourg. L'espace d'exposition offre des vues directes vers la ville, au travers de grandes fenêtres mettant en scène l'espace urbain et s'ouvrant vers la Cathédrale. Ce dispositif scénographique participe pleinement à l'objectif que se donne le 5e Lieu : apprendre à regarder la ville, son architecture et son patrimoine, avec un regard informé et éclairé.



Apprendre à regarder la ville, son architecture et son patrimoine, avec un regard informé et éclairé



La visite du 5e Lieu nous a offert une belle entrée en matière pour découvrir Strasbourg et son histoire si particulière : celle d'une ville ayant changé 5 fois de nationalité au cours des siècles passés.

Si l'on jette un regard rétrospectif sur l'histoire de Strasbourg, on comprend que l'eau et plus spécialement le Rhin, occupent une fonction centrale, mais ambivalente, dans le

développement de la ville. Si la Métropole se tourne aujourd'hui vers le Rhin, il n'en a pas toujours été ainsi. Elle en est demeurée à l'écart, au moins jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, tout en tirant parti de ses richesses.

La fondation de Strasbourg remonte à environ 2 000 ans, lorsque s'établit le camp romain fortifié « Argentoratum », au bord de la rivière Ill. Dans le tissu urbain actuel persiste encore la trace du plan rectangulaire du camp, avec son axe Cardo (N/S) et son axe Decumanus (E/O), qui ont conditionné le tracé viaire organisant la Grande Ile. Strasbourg n'est alors qu'une ville mineure de garnison, qui sera détruite par les Huns, puis reconstruite par les Francs et les Alamans.

Il faut attendre le début du Moyen-ge pour que la ville, rebaptisée « Strate Burgum », prenne son essor. Le VIe siècle marque, à cet égard, un tournant majeur : Strasbourg embrasse le christianisme et devient un puissant siège épiscopal. A partir de 550, l'évêché gouverne la cité et marque la ville de son empreinte. Les travaux de la cathédrale sont ainsi lancés, là où s'établissait durant les siècles précédents le Prétoire romain. Dans le même temps, la ville connaît un développement économique important et de puissantes corporations s'y constituent progressivement, à l'instar des Bateliers, liés au commerce fluvial.

L'essor de la bourgeoisie locale tend à réduire l'influence du pouvoir religieux. La ville s'affranchit de l'épiscopat en 1262 et devient « Ville libre du Saint-Empire Romain Germanique ». Cette scission marque un tournant dans l'histoire de Strasbourg : elle



offre à la ville la liberté d'organiser les pouvoirs législatifs, judiciaires et militaires, mais également le pouvoir religieux, ce qui offrira à Strasbourg l'opportunité d'embrasser la Réforme au XVI^e siècle.

En 1681, Strasbourg intègre le Royaume de France sous le règne de Louis XIV. De prestigieux aménagements urbains sont réalisés et un nouveau style architectural « à la française » se répand. Le Palais Rohan est ainsi érigé au XVIII^e siècle dans un style classique, tout comme l'hôtel de Hanau devenu désormais l'hôtel de ville.

Durant sa longue histoire, le développement urbain de Strasbourg, s'est longtemps limité au territoire de la Grande Ile, atteignant jusqu'à 92 hectares. Le XVe siècle connaîtra des aménagements urbains qui marqueront durablement la ville, avec la création de canaux artificiels, toujours visibles de nos jours dans le secteur de la Petite France. Ces canaux étaient, à l'époque, aménagés pour alimenter des moulins à farine et des activités de tannage, et ont produit un des paysages urbains les plus pittoresques et les plus appréciés des touristes de passage à Strasbourg.

Le XIX^e siècle marque une rupture, tant du point de vue politique qu'urbain. La ville tombe sous l'emprise allemande à partir de 1871. Ces derniers veulent ériger Strasbourg en exemple de la ville moderne, imprégnée d'idées hygiénistes et d'ordre militaire, tout en étant soucieux de respecter l'identité locale et le centre historique. Cette ambition se traduit par la destruction des fortifications qui enserraient la Grande Ile. Pour la première fois, la ville est

étendue au-delà de ses limites médiévales: la Neustadt est créée, c'est la « nouvelle ville ». Elle se structure autour de grands axes, dont les fonctions sont tout autant militaires qu'hygiénistes. Les quartiers nouvellement aménagés sont dotés des derniers progrès techniques, comme l'accès à l'eau courante, grâce à la réalisation de canalisations souterraines. L'architecture de la Neustadt est marquée par des bâtiments néo-classiques monumentaux, dont la présence apporte à la nouvelle ville une atmosphère impériale. L'architecture domestique alterne, quant à elle, des immeubles de style historiciste, où se mêlent les influences du baroque allemand, du gothique ou de l'architecture vernaculaire. Les Allemands font aussi de Strasbourg une capitale culturelle : l'Université est inaugurée dès 1884, avant même la réalisation des bâtiments du gouvernement local. Elle devait permettre au pouvoir d'acculturer la population à la langue et à l'idéologie allemande et former de nouvelles élites appelées à gouverner la ville. La Première Guerre mondiale met un terme à cette période de relative prospérité, avec laquelle la ville peinera à renouer durant l'entre-deux-guerres.

Le paysage urbain de Strasbourg sera relativement épargné durant la Seconde Guerre mondiale. Peu de destructions sont à relever et une simple balade à travers la ville permet de mesurer la richesse des différentes strates historiques : les nombreuses maisons à colombages des XVI^e et XVII^e siècles, les oriels, typiques de la renaissance et le style historiciste de la Neustadt sont bien identifiables dans le centre-ville. Néanmoins,

la situation de Strasbourg, à la frontière entre la France et l'Allemagne, et ses multiples changements de nationalité, ont conditionné le choix d'y installer, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le Conseil de l'Europe, institution œuvrant en faveur de la Paix et du respect des Droits de l'Homme. Le destin Européen de Strasbourg s'est réaffirmé avec le développement du Quartier Européen dans les années 1990-2000, construit en extension au Nord de la ville et accueillant le Parlement Européen et la Commission Européenne des Droits de l'Homme.

Les années 1960 voient les « frontières » de Strasbourg tomber : le quartier de HautePierre est créé en périphérie de la ville, accueillant alors plus de 12 000 habitants au sein de son organisation en mailles, dont les formes urbaines sont très reconnaissables et identitaires de ce nouveau secteur.

Dans les années suivantes, Strasbourg s'étend vers l'Est, se rapprochant des rives du Rhin. Le port fluvial est relocalisé dans les années 1970, libérant 250 hectares de foncier. Son emplacement initial est réinvesti pour y développer le projet des Deux Rives, destiné à accueillir de l'habitat, accompagné d'une large mixité de fonctions. La Presqu'île Malraux, dans le secteur Ouest des Deux Rives voit désormais son urbanisation achevée, et le projet se poursuit maintenant vers l'Est, le long des canaux et des bassins, offrant à la ville une nouvelle proximité avec l'eau, élément dont elle s'était préservée dès sa fondation. Le projet devrait être achevé en 2035. Il accueillera alors 20 000 nouveaux habitants dans la Métropole de Strasbourg.

Notre visite du 5^e Lieu s'achève avec la thématique du logement, dont les maquettes offrent un aperçu de la diversité architecturale, développée progressivement au cours de l'histoire de la ville. Les façades de style Renaissance, l'Historicisme des bâtiments de la Neustadt, l'Art Nouveau et l'Art Déco côtoient ici des reproductions miniaturisées des Grands Ensembles des années 1960 ainsi que les récentes tours Black Swan, conçues par l'architecte Anne Démians.

Finalement, le 5^e Lieu s'offre à nous comme un point de départ dans notre découverte de la culture et de l'histoire de Strasbourg. Nous quittons les lieux sous les conseils d'une des employées, qui nous incite à être nous-mêmes actifs dans la diffusion de la culture locale et à être des relais pour faire connaître cet espace ■

“
**Le 5^e Lieu se veut
 porté par chacun
 d'entre-vous**
 ”

N°2

LES DÉFIS DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG :
Développement et résilience d'une ville rhénane
Visite réalisée le 13/10/2021

Intervenant
Eric CHENDEROWSKY
Directeur Urbanisme et Territoires, Ville et Eurométropole

Article
Emma BAROUH
Julia DESPLATS
Lucas LEROY
Mathilde MENJOULOU

Photos & Plan
1. Delphine HAMON - La salle du conseil de l'Eurométropole
2. Le projet des Deux-Rives : vers une métropole transfrontalière durable
Belin Education / Humensis, 2020.



LES DÉFIS DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG :

Développement et résilience d'une ville rhénane

Visite du mercredi 13 octobre, en fin de matinée.

Conférence d'Eric Chenderowsky, architecte urbaniste de formation, il est directeur Urbanisme et Territoires de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg depuis une dizaine d'années. Il nous reçoit dans la salle des conseils de la ville et de l'Eurométropole.



En urbanisme, ce qui ne se voit pas est beaucoup plus important que ce qui se voit

Eric Chenderowsky



Devenue métropole de plein droit au 1er janvier 2015, la Métropole Européenne de Strasbourg est l'intercommunalité la plus peuplée du grand quart Nord-Est de la France, avec plus de 500 000 habitants en 2018 répartis sur 33 communes. Elle présente également une singularité organisationnelle, puisque son administration est mutualisée depuis 1968 avec celle de la Ville de Strasbourg. Elle porte une vision territoriale fortement intégrée, en témoigne le PLUi approuvé en juin 2021. L'Eurométropole connaît une croissance démographique importante, qui sous-tend un dynamisme économique et un développement urbain soutenus.

Changer de focale pour mieux saisir la métropole transfrontalière

Le premier trait caractéristique de la métropole, d'emblée évoqué par Eric Chenderowsky, réside dans son appartenance au bassin du Rhin Supérieur, une "communauté de destin", nous dit-il, qui lie Strasbourg aux entités urbaines de Bâle ou Fribourg, autour d'un axe économique majeur à cheval sur 3 pays : la France, l'Allemagne et la Suisse. "On se sent rhénan avant d'être grand-estois". Le bassin ouvre également la ville à la mer du Nord. La mention appuyée du caractère transfrontalier de la métropole nous a interrogé quant à la mise en cohérence des politiques urbaines.

La situation de la métropole sur le réseau de transport transfrontalier est révélatrice de l'influence des grilles de lecture sur la saisie du territoire. En effet, alors que la carte du réseau ferré français place Strasbourg sur une frange Est du territoire national, la métropole n'apparaît en réalité pas tant comme un terminus qu'une étape intermédiaire sur la route de Paris à Munich, mais également de la Mer du Nord à la Méditerranée, plaçant ainsi la ville sur une axe Nord/Sud historiquement stratégique pour l'Europe.



La forme urbaine est préalable à une bonne architecture

Eric Chenderowsky



À cet égard, la métropole de Strasbourg fait incontestablement figure de ville européenne. En effet, les institutions implantées dans la ville, le Parlement Européen et le Conseil de l'Europe entre autres, produisent une intense activité diplomatique et font du territoire l'un des cœurs battants de l'Europe.



Comprendre d'où on vient permet de mieux ancrer les projets dans le territoire

Eric Chenderowsky



Les caractéristiques de l'aménagement urbain strasbourgeois

Pour commencer, le tramway est présenté comme l'élément structurant de la politique de mobilité dans la métropole depuis son inauguration en 1994. Son développement, notamment par la ligne D dont le terminus se situe à Kehl en Allemagne, accompagne l'aménagement urbain déjà entériné dans le secteur Danube, et désormais poursuivi sur la ZAC Deux-Rives.

Première ville cyclable de France, quatrième ville cyclable d'Europe, Strasbourg a su mettre très tôt le cyclisme au cœur de son projet de mobilité. Pari réussi puisque 15%

des déplacements dans Strasbourg-Ville se font aujourd'hui à vélo. La Métropole doit cependant s'attaquer à un nouveau défi: celui de la cohabitation, parfois houleuse, entre cyclistes et piétons. Face aux efforts portés sur le développement du tramway et des voies cyclables, le trottoir est devenu la marge d'ajustement systématique. Dans une ville où le tiers des déplacements se fait à pied, la cohabitation des différents usagers ne peut rester dans l'angle mort des politiques de développement urbain. La ville doit alors se doter de nouveaux outils afin d'apaiser les frictions qui accompagnent les rencontres sur son espace public.

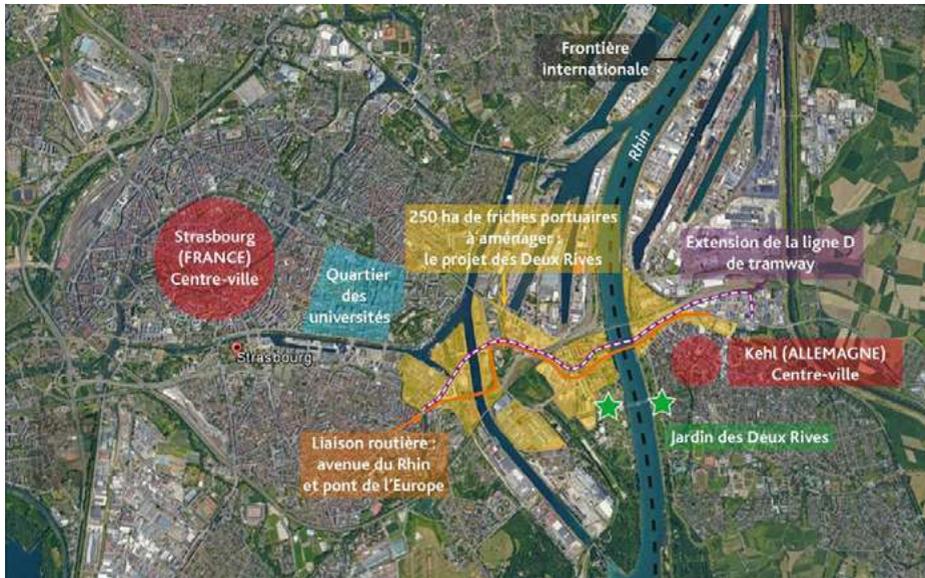
Concernant le modèle socio-spatial de l'Eurométropole, Eric Chenderowsky pointe une certaine mixité, avec des quartiers où cohabitent des ménages plus ou moins aisés, une première couronne caractérisée par une très forte représentation de logements sociaux et une seconde couronne de villages plus aisés. À ce titre, la métropole fait preuve d'une politique de rénovation urbaine volontariste. Une approche essentielle au regard de



Le tram a remis le centre-ville au centre des échanges

Eric Chenderowsky





l'épuisement des ressources foncières de la métropole qui doit continuer d'accompagner les besoins de sa population, en croissance constante, tout en conjuguant la préservation des terres agricoles et les velléités des communes métropolitaines en matière de densité.

Dans cette perspective, la ville a su trouver des opportunités et développer des terrains d'expérimentations à travers la reconversion de friches et le label écoquartier dont la ZAC Danube et la ZAC Deux Rives sont des illustrations. Figure de proue en matière d'écoquartier et d'habitat participatif, Strasbourg a axé sa stratégie de développement sur une collaboration étroite avec les différents acteurs impliqués.

Consciente de son fort héritage historique et culturel et de l'attachement des Strasbourgeois à leur territoire, la ville cherche à orienter son développement urbain tout en s'inscrivant dans l'existant. Le mot d'ordre de la direction de l'urbanisme: une vision urbaine. Les projets de la métropole sont marqués par une quête de sens et une volonté de donner de la cohérence à la forme urbaine. Une cohérence rendue possible par le fort portage politique des projets, l'autonomie accordée aux équipes de la direction de l'urbanisme et la mise en place de projets en régie.

A cet égard, le projet "Deux Rives" est présenté comme la manifestation urbaine du lien de la ville au fleuve, et au bassin fluvial plus largement. Dans une agglomération où le paysage est dessiné par 70 kilomètres de

couloirs d'eau, le projet vient réconcilier la ville avec son fleuve en créant un corridor depuis la Petite France, quartier historique préservé de la ville, jusqu'aux rives du Rhin, appuyant ainsi le statut de deuxième port fluvial français de Strasbourg.

Préparer l'avenir : une métropole en "ordre de bataille" pour la résilience

L'un des principaux défis de l'Eurométropole réside dans son rapport à l'eau, à la fois présenté comme source d'opportunités et de menaces. Théâtres d'une biodiversité exceptionnelle, l'Ill et ses affluents sont propices à la préservation d'une ceinture verte autour de la ville-centre. Ainsi, "l'eau dessine le paysage de l'agglomération" dans la mesure où 70% du territoire de la métropole se trouve nt sur des nappes phréatiques, ce qui le rend vulnérable aux inondations.

À propos de la résilience métropolitaine, Eric Chenderowsky évoque la densification comme levier majeur de l'aménagement urbain. Le réseau de transports en commun qui irrigue le cœur dense de la métropole semble être un facteur de réduction du recours à l'automobile (fait de se déplacer seul dans une voiture), limitant la congestion du trafic et les émissions de polluants.

La métropole entend également structurer des polarités secondaires, supports de la multimodalité. D'un point de vue plus large, l'Eurométropole s'inscrit dans une démarche

intégrée, à travers la démarche EcoCité Strasbourg Métropole des Deux-Rives initiée en 2009 qui porte l'ambition écologique des grands projets urbains sur lesquels nous reviendrons au cours du rapport.

Concernant le pilotage de la transition écologique, le PLUi apparaît comme le document de référence à l'échelle métropolitaine. La mise en place de dispositions réglementaires, à l'image des orientations d'aménagement et de programmation, va dans le sens d'une préservation des espaces et du traitement d'espaces à fort enjeu, en particulier les franges. Enfin la coopération franco-allemande à l'échelle du territoire demeure une variable déterminante pour la réussite de l'intégration communautaire et de la quête de résilience. En effet, le projet de Réseau express métropolitain nous a conduits à nous interroger sur les modalités de gouvernance transfrontalière dans un contexte où la transition écologique doit se penser à l'échelle du bassin de vie rhénan ■

N°3

DEUX-RIVES : L'URBANISME TRANSFRONTALIER EN QUÊTE D'IDENTITÉ
Visite réalisée le 13/10/2021

Intervenants

Jean WERLEN, Président de la SPL Deux-Rives
Alice FRÉMEAUX, Directrice transition, activation et programmation urbaine

Article

Tahani EL IDRISSE ZRIBAI
Gary GUEDJ
Blaise MERAND
Maguelone SCHNETZLER

Photos & Croquis

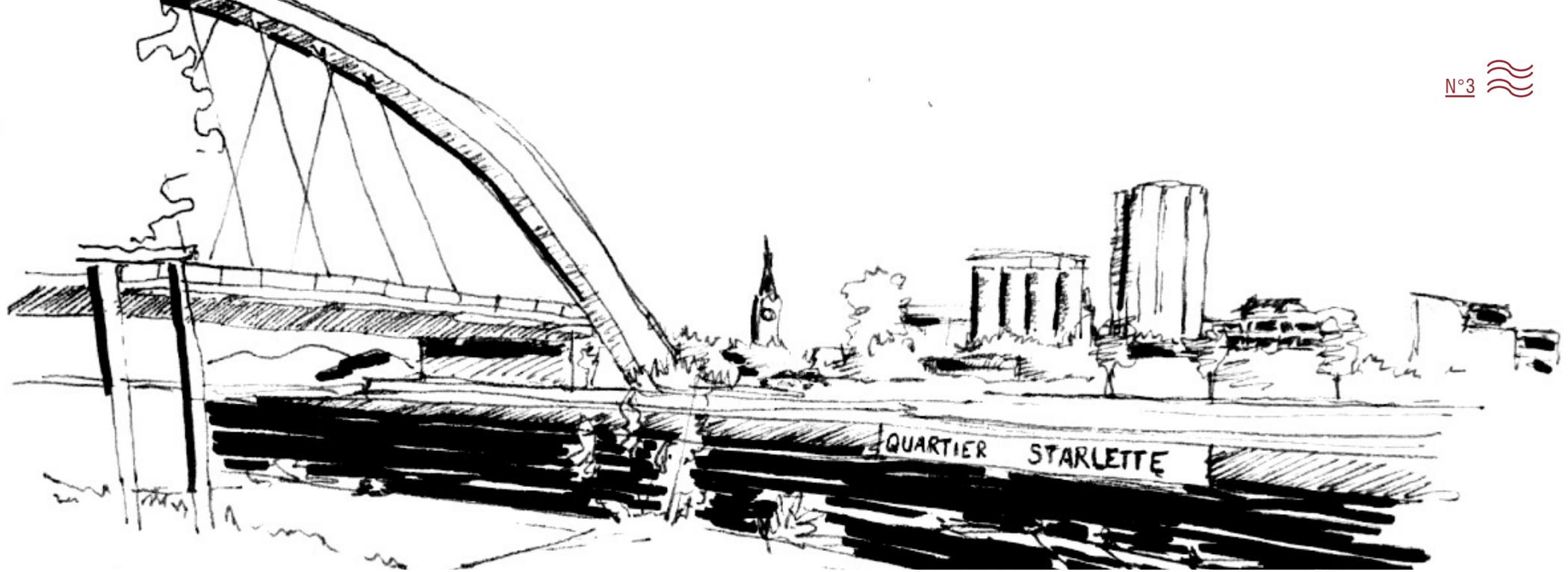
1. Delphine HAMON - Présentation de la maquette du projet
2. Enzo MIOTTINI - Le quartier Starlette depuis la rive du quartier Citadelle
3. Enzo MIOTTINI - Les constructions industrielles du quartier de la Coop
4. Theo NASSTROM SEGUIN - cartographie de la visite



DEUX-RIVES : L'URBANISME TRANSFRONTALIER EN QUÊTE D'IDENTITÉ

Visite du mercredi 13 octobre après-midi.

Balade urbaine autour des quartiers du projet Deux-Rives avec Alice Frémeaux, directrice transition, activation et programmation urbaines, et échanges conclusifs avec Jean Werlen, Président de la SPL Deux-Rives.



Dans cet article, nous vous proposons une « balade écrite » au travers des Deux-Rives. Neuf étapes ont guidé notre visite, et structurent cet article. Vous trouverez dans cet itinéraire commenté des éléments de présentation mais aussi ce qui nous a particulièrement marqué en parcourant les différents sites. À travers ces éléments, il s'agit en particulier de s'interroger sur la capacité d'un projet de long terme, qui s'étend sur 15-20 ans, à créer une identité spécifique sur un espace aussi vaste. Il nous semble que la réponse apportée par le projet des Deux-Rives à cet enjeu soit la création de quartiers à la fois très délimités, avec leur nom et leurs caractéristiques propres, mais aussi liés par des espaces et des lieux collectifs, qui visent à créer une cohérence à l'ensemble du projet.

1 - Le Bassin de la Citadelle : point de départ de la visite

Deux-Rives débute formellement en 2013, avec le grand schéma directeur de l'agence Reichen & Robert - Alfred Peter qui pose quelques bases : la diversification des activités du port, le passage de la ligne D du tram au Nord (et non pas le long) de la route du Rhin, ainsi que l'ambition transfrontalière. À ce premier dessin succède, en 2016, le plan-guide de l'agence pluridisciplinaire TER ; d'Est-Ouest, Deux-Rives devient Nord-Sud, en suivant un bras comblé du Rhin transformé en grande promenade paysagère. On ajoute des arbres, on verdit, on dé-densifie aussi : les îlots se desserrent, les immeubles s'abaissent, les tours de Port du Rhin disparaissent.

2020 marque une nouvelle volonté de dé-densifier l'opération avec l'arrivée à la mairie d'une nouvelle municipalité souhaitant allouer davantage de ressources, afin de "dégonfler" les îlots (l'objectif initial est allégé de 1000 logements) et d'améliorer la qualité paysagère d'ensemble. Elle est la réponse strasbourgeoise au débat complexe entre qualité de l'habitat et densité idéale d'une part, pression foncière et besoins en logements d'autre part. Elle illustre aussi, et c'est une constante à Strasbourg, l'importance d'un portage politique ambitieux pour répondre à ces préoccupations.

Le bassin de la Citadelle représente le secteur occidental de cette future ville portuaire. Évidemment pour le moment il faut imaginer. Mais on perçoit le potentiel : les petits bateaux

de plaisance, les grandes lettres peintes BASSIN DE LA CITADELLE, entre héritage industriel et clin d'œil hollywoodien, mais aussi et surtout le tramway (inauguré en 2017), ligne de vie malgré ses stations fantômes, suggèrent ce que sera Deux-Rives demain.

2 - Le quartier Citadelle : le mur le plus cher de France?

En entrant dans le quartier Citadelle, nous avons été surpris par les voiries déjà existantes : la voie camion est achevée au bord de la rive. Les espaces publics ont aussi été réalisés avant l'arrivée des habitants, ce qui permet d'assurer la pré-plantation des arbres mais nécessite un certain entretien, qui n'est pas

toujours effectué. Ce lieu garde par ailleurs des traces des difficultés opérationnelles qui ont marqué le site : la minimisation des difficultés à construire des talus pour le tramway a par exemple entraîné une fragilisation du mur de la passerelle André Bord. Il a dès lors fallu refaire le mur de soutènement de la passerelle, ce qui a coûté plus de 10 millions d'euros : pas peu cher pour un simple mur !

Aujourd'hui la passerelle sert principalement au passage du tramway et des vélos, mais on peut aisément imaginer qu'à l'achèvement du projet, des piétons l'empruntent pour traverser le Rhin d'un côté à l'autre de la rive.

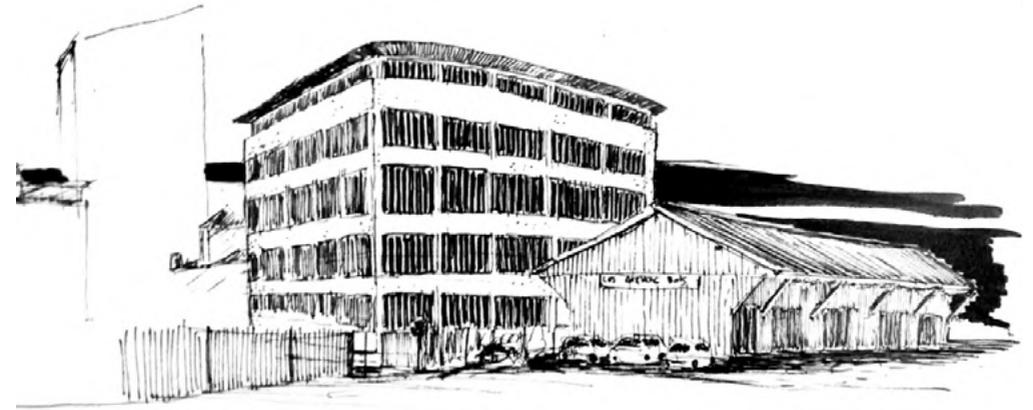
3 - Le quartier Starlette : faire la part entre opportunités et contraintes opérationnelles

Nous ne sommes pas entrés dans le quartier Starlette, mais nous l'avons observé depuis la rive d'en face. Le quartier dénote des autres sites par la hauteur plus importante du bâti. Nous avons en effet pu observer le plus grand bâtiment du projet : un ensemble de bureaux de 32 000 m², perçu comme une opportunité de ramener de l'activité et d'éviter le développement d'une "ville-dortoir". À voir comment ce macro-lot pourra s'insérer dans le paysage urbain... Cet ensemble est aussi l'occasion d'évoquer les contraintes liées à la localisation du site : si les maîtres d'œuvre souhaitent travailler autour de la brique et du bois, pour créer une identité architecturale qui s'inscrive dans l'histoire de Strasbourg, cela n'a pas été possible car le site se trouve en zone sismique.

Pendant notre visite, nous avons par ailleurs pu apprécier la douceur de vivre au bord du Rhin, ainsi réinvesti. Il y a très peu de courant sur le fleuve et les aficionados d'aviron en profitent, ce qui confère au lieu une ambiance reposante.

4 - La passerelle André Bord : un repère dans le paysage

Cette passerelle blanche et élancée rappelle une constante strasbourgeoise : ici, l'eau n'est jamais un élément de séparation ou de délimitation. C'est au contraire une opportunité de créer des liens, de mettre en scène un projet, une idée. La passerelle André Bord ne fait pas exception. Réservée au tramway, aux piétons et aux cyclistes, elle déploie son arc entre Citadelle et Starlette, offrant des vues imprenables sur les chantiers de part et d'autre. Visible de loin, elle s'impose comme un repère, un marqueur, mais aussi un lien essentiel : on ne compte pas les vélos et tramways rencontrés durant notre traversée. Elle permet aussi d'observer les chantiers de dépollution des sols de Starlette, lourdement contaminés par des décennies d'activité portuaire et quelques enfouissements plus ou moins contrôlés de déchets médicaux. Ici, point de gros engins ou machines complexes de décontamination : les seuls ouvriers sont les plantes et arbustes poussant mollement sur les terrils. Vive la phytoremédiation !



5 - Le quartier Coop : craft beer, palettes et street art

La Coop, c'est avant tout un monument du paysage de la grande distribution alsacienne. Fondée au début du XXe siècle par des ouvriers métallurgistes strasbourgeois, la Coopérative étend à toute la région son réseau de magasins et de supermarchés Maxi. Elle disparaît définitivement en 2015, liquidée par des années de problèmes financiers et un président ayant la fâcheuse manie d'imprimer des bons d'achat pour sa consommation personnelle. Sans rancune. La SPL acquiert le terrain et y voit une opportunité unique pour Deux-Rives ; mais que faire de ce vaste espace aux bâtiments menacés par la ruine ? On envisage un temps une salle des musiques actuelles, avant de se rendre à l'évidence : préserver le patrimoine de l'ex-coopérative demande un effort financier immédiat de remise en état des bâtiments. Pour ce faire, on installe des menuiseries, des artisans et des artistes, rapidement rejoints

par des structures de l'économie sociale et solidaire. Combo gagnant et désormais bien connu de craft beer, palettes et street art : la nouvelle Coop est née.

6 - Toujours la Coop : des toits en cuivre, clin d'oeil à la cathédrale

Le maire a tenu à garder l'esprit de l'ancien quartier. Les bâtiments de cette ZAC vont être réhabilités pour occuper leur fonction initiale : le bâtiment du boulanger restera une boulangerie, le bâtiment du menuisier restera une menuiserie, et ainsi de suite. Dans le plan-guide dessiné par Alexandre Chemetoff, une attention est portée à la retranscription de « l'esprit Coop » et de l'identité architecturale du lieu. Un bâtiment attire notre attention : « le Toit », bâtiment de 10 étages dont la toiture a été réalisée en cuivre. Sa couleur cuivre se patinera au fil du temps, à l'image des toitures de la célèbre cathédrale. En dépit de performances thermiques mauvaises et d'un prix élevé, ces toits marquent l'attention...

7 - Le Port du Rhin : poursuivre l'ouverture de la Cité Loucheur

Loucheur dénote dans le paysage de Port du Rhin. Cité-jardin construite dans les années 1930 à l'écart de la ville (afin d'en éloigner les tentations), elle accueille une population historiquement pauvre et fait l'objet d'attentions politiques et médiatiques nombreuses depuis le début des années 2010. L'arrivée du tramway en 2017 a été l'occasion de la désenclaver ; Deux-Rives promet de la reconnecter au tissu urbain strasbourgeois. Il faut dire que l'endroit, très hygiéniste, est beau, avec ses rues droites et arborées, ses bâtiments rouges et roses, ses perspectives vers le Rhin. Une identité architecturale et urbaine forte sur laquelle Deux-Rives doit capitaliser.

8 - Un projet transfrontalier ? L'Allemagne à portée de main

D'un coup le Rhin, le vrai, apparaît, avec l'Allemagne à portée de main. Cette fameuse frontière que Deux-Rives souhaite enjamber est là ; et si l'on compte le nombre de ponts dans notre champ de vision (3), l'objectif semble atteint : trams et trains de fret traversent à un rythme soutenu. Le schéma directeur de 2013 prévoyait ici 6 immeubles de grande hauteur pour créer un véritable front de fleuve, sorte de porte d'entrée dans l'Eurométropole. Mais ces tours n'ont pas résisté à la dé-densification du projet (et aux critiques des habitants). Bouygues a remballé, et un nouveau plan a été dessiné, plus vert et aéré, avec une promenade en lien avec le jardin des Deux-Rives, tout proche et très prisé en été. La concertation, ça fonctionne.

À Kehl, de l'autre côté, Deux-Rives se poursuit sur quelques hectares, une surface bien faible par-rapport à l'ampleur du projet côté français. Prouvant ainsi que, si les frontières nationales peuvent être enjambées, construire un projet urbain sur plusieurs pays reste une gageure. Kehl devra se contenter d'un parc, pendant allemand du jardin des Deux-Rives, permettant d'observer les perspectives promises par le projet. L'urbanisme transnational reste à construire.

9 - Jean Werlen : "Strasbourg est plus que ses 4C" (cathédrale, cigogne, colombages et choucroute)

L'après-midi a été conclue au Pont COOP par Jean Werlen, sous ses différentes casquettes de conseiller municipal et métropolitain et de président de la SPL et de la SERS. D'ailleurs, ce dernier nous rappelle que le projet Deux-Rives est le fruit d'un travail partagé entre deux aménageurs : la SPL, avec qui nous avons parcouru les lieux, mais aussi la SERS, acteur historique de la ville. Mais malgré un portage politique important, marqué par l'ambition de relier les deux côtés du Rhin, ce grand projet ne se réalise pas sans encombre. Au premier rang des difficultés, le manque d'argent public, qui laisse dire à l'élu que l'urbanisme et l'aménagement sont des « sports de riches ».

L'élu souligne également que Deux-Rives donne l'opportunité de créer, à long terme, une nouvelle centralité pour l'agglomération. Une occasion de dépasser l'image d'un Strasbourg touristique, adoré pour ses incontournables « 4 C » (cathédrale, cigogne, colombages et choucroute), et de valoriser les autres ressources de la ville ? Dernière préoccupation, la cohabitation entre piétons et vélos. La nécessité d'« une voie pour les roues, une voie pour les pieds » conclut assez justement une balade ponctuée par le passage des cyclistes, auxquels nous avons emprunté le plus souvent la piste cyclable, faute d'espaces adaptés pour les piétons ■



1. BASSIN DE LA CITADELLE

2. LE QUARTIER DE LA CITADELLE

4. PASSERELLE ANDRÉ BORD

5. LA COOP

6. TOUJOURS LA COOP

7. PORT DU RHIN

3. QUARTIER STARLETTE

9. JEAN WERLEN

8. UN PROJET TRANSFRONTALIER ?

N°4

QUEL AVENIR POUR LA FABRIQUE DE LA VILLE ?

Rencontre réalisée le 13/10/2021

Intervenant

Philippe CIEREN, Directeur de l'ENSA Strasbourg
et les enseignants et étudiants de l'Ecole

Article

Diane BITTAR
Emma DOUGET
Adrien RAZZAUTI

Photos

Adele BERGNA, dans les locaux de l'ENSA Strasbourg



QUEL AVENIR POUR LA FABRIQUE DE LA VILLE ?

Visite du mercredi 13 octobre, fin d'après-midi.

Rencontre et débat avec les enseignants et étudiants de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg organisée par Philippe Cieren (directeur), Mathieu Mercuriali (enseignant) et Tristan Siebert (doctorant).



Cette rencontre était l'occasion pour le Cycle d'Urbanisme de présenter sa formation et de mieux connaître les enseignements délivrés par l'ENSAS. C'était également un moment d'échange riche sur les problématiques et mutations liées à la fabrique de la ville.

L'école nationale supérieure d'architecture de Strasbourg forme à ce jour environ huit cents étudiants par an. L'établissement possède 3 doubles master (Double Master Karlsruhe IT, Double Master TU Dresde, Double Master Shanghai) et trois masters spécialisés (Master 2 Architecture, Structures et Projets Urbains, Master 2 Architecture et Archéologie, Master 2 Architecture Bois Construction). Aujourd'hui, c'est plus de 80% des projets de fin d'études d'étudiants de l'ENSAS qui intègrent une dimension urbaine.

Voici ci-dessous une retranscription des principales thématiques débattues, liées à l'avenir et à la formation des architectes.

Aujourd'hui, nous savons que la ville telle que nous la connaissons, n'est pas immuable. Elle est en constante évolution et son image fixée à un moment donné ne peut être la même que celle prise le jour suivant, le mois suivant ou l'année suivante.

Les personnes qui la construisent voient donc de fait leur métier évoluer en parallèle. La question est alors de savoir si les formations qui sont délivrées aux futurs acteurs de la fabrique de la ville (architectes, urbanistes, ingénieurs, promoteurs...) sont en phase avec ces évolutions. Le débat engagé a été l'occasion de réfléchir à ces enjeux et de

mettre en lumière l'importance de construire des formations transverses qui permettent d'apprendre au contact des autres.

Les échanges ont permis d'aborder le thème des transitions écologiques. Une première question faisant volontairement débat a été posée : Face à l'exigence de sobriété, les architectes doivent-ils encore construire ? Ne doit-on pas plutôt les former à l'économie, à réhabiliter ?

Ensuite, les intervenants ont rappelé que les idées que nous qualifions aujourd'hui de « respectueuses pour l'environnement » existent depuis longtemps comme peut nous le montrer une rétrospective sur l'aménagement des villes et le discours qui l'entoure notamment dans les années 1960. Il s'agit aujourd'hui de « réparer » les erreurs commises. A l'échelle internationale les enjeux sont similaires quelquefois ils ne sont pas toujours assumés mais la réponse apportée est souvent différente selon le pays. C'est ce qu'explique Andreea Grigorovschi (Architecte-urbaniste enseignante chercheuse), dans le cadre du studio qu'a entrepris l'ENSAS en partenariat avec l'université de Tongji à Shanghai.

Par ailleurs, la place des habitants dans cette évolution de la ville occupe une partie du débat et des échanges. La manière de les faire participer est multiple, certaines personnes cherchent uniquement à interpeller le public, d'autres à les rendre acteurs par le sondage. La ville n'est pas uniquement créée par ses habitants et par les aménageurs. En effet, les GAFAs ou plus généralement les « Géants du numérique » tel que Airbnb, Amazon, Apple,

Booking.com, Facebook, Google, Uber, etc. maillent aujourd'hui le territoire comme le faisait autrefois les relais de poste. Ce maillage est aujourd'hui invisible mais bien présent. En parallèle, la place de la technologie dans l'architecture est déjà bien connue. Après l'apparition des ordinateurs, rapidement pris en main par les architectes, nous parlons aujourd'hui d'algorithmes qui remplaceraient l'architecte. On parle alors du principe de « design paramétrique » correspondant à la mise en commun de différents paramètres et variables : esthétique, confort, technique, etc. calculé par un logiciel et faisant émerger un bâtiment, un pont, etc.

Le temps est une notion qui a été abordée sur plusieurs angles. Il va falloir agir rapidement pour faire face aux différentes catastrophes énoncées dans le dernier rapport du GIEC (GIEC, 2021). Dans une autre perspective, le temps a été interrogé du point de vue de la durée d'un mandat politique. Au vu de la durée limitée d'un mandat et des orientations d'aménagement d'une ville, variant selon le programme politique, les actions des aménageurs, architectes et urbanistes sont directement impactées. Ces derniers doivent donc agir dans une double incertitude, celle du temps politique et celle de l'urgence climatique ■

« Le rôle de l'espace public c'est d'interpeller la société et de faire naître des enjeux

Florence Rudolf, Professeure des universités
et directrice du laboratoire AMUP





HABITAT PARTICIPATIF : PEUT-ON TOUS ÊTRE PROMOTEUR ?

Visite réalisée le 14/10/2021

Intervenants

ALAIN JUND

Conseiller municipal de l'Eurométropole de Strasbourg

Alain KUNTZMANN

Directeur de projets à l'Eurométropole de Strasbourg

Article

Sarah COUPET

Delphine HAMON

Adèle BERGNA

Pierre BERNARD

Photos & Croquis

1. habitatparticipatif.strasbourg.eu - Prise de vue de la maison depuis le jardin partagé
2. Pierre BERNARD - À la rencontre d'une habitante
3. Jules BARBET - Vue sur le jardin partagé entre les huit ménages
4. Enzo MIOTTINI - Croquis de la façade de l'opération visitée



HABITAT PARTICIPATIF : PEUT-ON TOUS ÊTRE PROMOTEUR ?

Visite du jeudi 14 octobre, matinée

Conférence d'Alain Kuntzmann, directeur de projets à l'Eurométropole de Strasbourg, et d'Alain Jund, conseiller municipal. Ils nous reçoivent dans la salle des conseils de la ville et de l'Eurométropole.

Visite de l'opération « urban notes » située à Neudorf.

Valeurs et principes fondateurs de l'habitat participatif à Strasbourg

Alain Kuntzmann, directeur de projets à la Métropole, suivi de Alain Jund, conseiller municipal, délégué au développement de l'habitat, nous ont présenté les principes, les réalisations strasbourgeoises et leur vision en termes d'habitat participatif et d'autopromotion. Ces procédés reposent sur un regroupement de ménages qui mutualisent leurs ressources pour concevoir, réaliser et financer ensemble leur logement au sein d'un bâtiment collectif. Le concept se fonde essentiellement sur trois idéologies : une réelle co-conception, que ce soit à l'égard des matériaux ou des équipements du bâtiment ; une envie de vivre ensemble portée par l'entraide entre futurs voisins ; et la mutualisation des espaces partagés. Les raisons motivant ce choix d'habitat sont multiples. Les participants peuvent donner une réponse personnalisée à leurs besoins, avoir des échanges plus riches entre voisins ainsi que partager des valeurs, souvent portées sur l'écologie, un environnement sain, la non-spéculation du logement ou l'intergénérationnel. La Métropole et ses acteurs locaux ont pour ambition d'encourager ces démarches, afin de les démocratiser.

Les intérêts de ce mode de conception

Que ce soit pour les futurs habitants ou la ville, les intérêts de l'habitat participatif sont réciproques. D'un côté, les ménages profitent d'un logement sur-mesure au cœur d'un lieu vivant où il fait bon vivre ensemble avec un

partage de valeurs rédigées dans une charte collective. De l'autre côté, la ville peut sortir des processus classiques avec une stimulation davantage dynamique de l'innovation mais aussi un engagement citoyen croissant. La Métropole y voit une troisième voie souhaitable pour faire évoluer les mentalités et initier une nouvelle manière de construire sa politique d'habitat.

L'avancement de la ville de Strasbourg sur la question

La ville de Strasbourg est l'une des villes de France les plus avancées sur ces méthodes. C'est tout d'abord un engagement politique. Strasbourg a été l'une des premières villes à militer pour que l'habitat participatif soit encadré par un texte de loi (qui donnera en 2014 la loi ALUR) pour rassurer notaires, banques et autres acteurs de l'habitat. Puis les premières réalisations sur le territoire ont été insufflées sous l'influence transfrontalière avec l'opération Baugruppen dans les villes de Tübingen et de Freiburg où des quartiers entiers ont été conçus sur le modèle participatif. Par la suite, un premier projet d'autopromotion Ecogis fut livré en 2010, du côté français de la frontière cette fois, grâce à la participation de l'association Eco quartier Strasbourg. Enfin, la volonté politique d'innovation étant très présente dans la ville, le contexte fut favorable. Ultérieurement, la première consultation d'autopromotion a été réalisée en 2009, suivie par une opération d'accession sociale en 2012 et par une opération de locatif social participatif en 2014. Aujourd'hui, on compte

une quarantaine de projets de ce type sur l'ensemble du territoire de la métropole. Ils sont classés en 4 catégories : l'autopromotion, les projets participatifs accompagnés par un promoteur, l'accession sociale participative et la location sociale participative (ces deux dernières sont coordonnées par un bailleur social). Avec une part de 20 à 30 logements de ce type sur les 3000 livrés chaque année sur le territoire, la dynamique est encourageante. L'essor de l'habitat participatif strasbourgeois pourrait-il atteindre à l'avenir le cas allemand de 2,2 millions de logements pour 5 millions d'habitants ?

┌
**Aujourd'hui, on compte
une quarantaine de
projets de ce type sur
l'ensemble du territoire
de la métropole.**

**Avec une part de 20
à 30 logements de ce
type sur les 3000 livrés
chaque année sur le
territoire, la dynamique
est encourageante.**

└

Les étapes de la réalisation

Les procédés de réalisation sont cadrés par la Métropole en quatre grandes étapes. En premier lieu, des réunions publiques sont réalisées afin de lancer la consultation et la présélection des ménages. Le foncier est bloqué au préalable par la municipalité pour empêcher son achat par un promoteur ou bailleur. Après le lancement, les groupements de ménages se forment par terrain, et ont 5 mois pour partager leurs motivations, projets de vie, stratégie d'organisation, et surtout constituer une solidarité financière. À la fin de cette deuxième étape, leur dossier est remis à un jury afin de sélectionner un groupe, ce qui permet de commencer l'étude du préprogramme et de la faisabilité financière du projet. Une association est formée par la suite par le groupement de ménages élu, qui sélectionne un architecte et un AMO (Assistance à Maîtrise d'Ouvrage), afin de les accompagner sur l'étude. Il est à noter que l'AMO est cofinancé par la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS). Une fois que ces étapes essentielles ont été réalisées, le projet passe alors à sa dernière phase avant sa réalisation : l'étude finale durant 8 à 10 mois. Celle-ci permet de concevoir un programme dans sa totalité, aussi bien pour les matériaux que pour l'attribution des logements.

Les clés de la réussite

La réussite des opérations d'habitat participatif à Strasbourg peut s'expliquer par différents outils mis en place progressivement : une charte pour chaque acteur, des comités de pilotage, un accompagnement AMO et AMU (Assistance à Maîtrise d'Usage), une convention avec Éco-quartier Strasbourg, le blocage du foncier ou encore des ateliers de sensibilisation pour les nouveaux opérateurs. À l'avenir, la Métropole prévoit de travailler avec la CARSAT et les complémentaires de retraite pour des projets seniors. Elle envisage également de continuer des actions de lobbying auprès du gouvernement et de créer une coopérative d'habitat pour éviter la spéculation du logement. Si l'ensemble de ces clés permettent un développement réussi de ce type d'habitat pour la ville centre, la Métropole de Strasbourg cherche désormais les leviers pour étendre cette démarche aux communes périurbaines encore dominées par le modèle pavillonnaire.

La conférence fut close par Alain Jund, conseiller municipal, délégué au développement de l'habitat, qui nous partagea ses ressentis sur le présent et ses inspirations pour le futur.

A la rencontre de l'opérations strasbourgeoise « urban notes »

Cette conférence, sur le statut juridique et les efforts de la municipalité de Strasbourg à encourager la construction d'habitat participatif, fut complétée par la visite d'une de ces opérations.

Situé à Neudorf, quartier dans le sud de Strasbourg, l'opération « urban notes » est construite au milieu d'un quartier très hétérogène dans son style architectural. Bordé par des maisons à colombages non habitées et des immeubles rectangulaires en béton des plus simples, l'immeuble participatif se démarque par sa façade orange, sa toiture en tuiles de terre cuite anthracite, et sa circulation en coursives, protégée par un léger bardage bois.

Naissance du projet

Une habitante nous accueille et raconte comment ce projet de huit logements et espaces partagés a vu le jour. S'étant rencontrés à une réunion d'information sur le sujet, organisée par la mairie de Strasbourg, les ménages ne se connaissaient pas avant. Pourtant, aujourd'hui, ils se partagent une salle commune avec cuisine équipée, une chambre, une salle de bain ainsi qu'une buanderie équipée de trois machines à laver. Un espace extérieur avec local à vélo, espace de bricolage et potager sont aussi accessibles aux huit ménages. Cette mutualisation permet de réduire la taille des appartements privés tout en ayant des lieux de convivialité.

Quatre ans de discussions entre les différents ménages ont été nécessaires avant le démarrage des travaux, qui ont duré un an. Il n'est pas rare de voir de tels délais dans le monde de l'habitat participatif, causés par des contraintes diverses. Dans le cas de ce projet par exemple, il a fallu réajuster les servitudes foncières et régler un problème de pollution des sols.

Premières étapes

L'échange d'idées et des envies de chacun a directement été encadré par une charte des Valeurs du Groupe. Cette charte constitue un contrat, non juridiquement contraignant, entre tous les ménages autour des valeurs de « la solidarité, le partage, la simplicité, le respect, la bienveillance et la diversité ». Une fois cette charte créée, les habitants ont fait appel à un architecte pour les aider dans la conception de leur projet. Son rôle a été présenté comme capital. Dans le cas de cette opération, l'architecte s'est montré particulièrement à l'écoute parlant pendant de nombreuses heures avec le groupe, et les ménages séparément, pour comprendre les attentes de chacun. Ces critères étaient à concilier avec une forme complexe du terrain et de fortes contraintes réglementaires.

Difficultés rencontrées

Les ménages constituant le groupe sont tous différents et à des moments divers de leur parcours résidentiel. Ainsi, certains avaient de plus gros moyens financiers à mettre dans l'opération. Il a donc été décidé de mettre en place un système interne de plus value. Par exemple, aux premiers entretiens avec l'architecte, aucun ménage ne souhaitait habiter au rez-de-chaussée ou exposé nord. Pour pallier ce problème, les ménages se sont mis d'accord pour octroyer les emplacements les plus demandés à ceux investissant le plus d'argent. Un deuxième sujet de réflexion a été les places de stationnement. Pour respecter les

prescriptions du PLU, 0,5 place par ménage devait être prévue. Or toutes les familles ne sont pas motorisées. La solution de dessiner ces places de parking sur le plan et de les dédier à un usage différent a été décidée.



Statut juridique choisi

Les copropriétaires se sont dotés d'une structure juridique dédiée pour le projet. Ils ont créé une Société civile immobilière d'attribution (SCIA). Prévus à l'article L212-1 du Code de la construction et de l'habitation, une SCIA a pour but de construire des immeubles pour ensuite les diviser par fractions attribuables à des tiers. L'acquisition du terrain ainsi que le financement des travaux de construction et rénovation sont mutualisés pour ensuite diviser l'immeuble en lots. Pour compléter ce statut juridique, des règles sont aussi contraignantes dans la charte des valeurs. Par exemple, les habitants peuvent quitter la copropriété mais doivent trouver un nouveau ménage accepté par tous. Ceci n'est pas arrivé dans le cas de cet immeuble, mais cela pose évidemment question. Quid de cette cohabitation apaisée si un des ménages venait à être remplacé ?



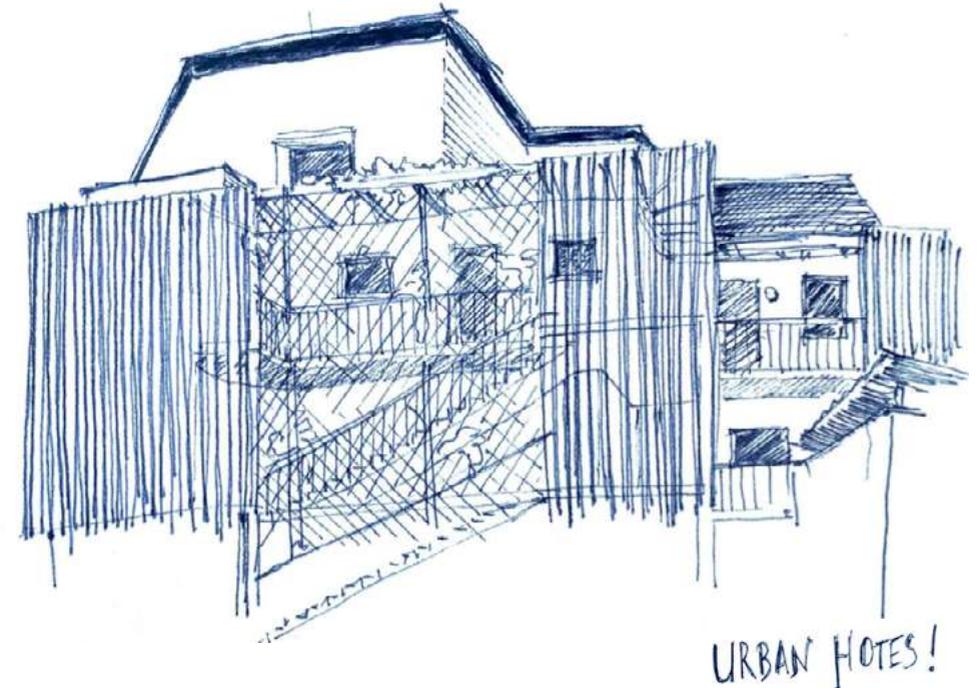
végétalisée). L'ensemble de ces dispositions ne semble pas avoir eu un impact trop élevé sur le coût de construction : en moyenne, un m² a coûté 3 300 euros à la construction.

Qualité environnementale

Comme beaucoup de projets d'habitat participatif, les ménages se sont imposés des objectifs environnementaux ambitieux. L'objectif énergétique affiché est d'atteindre 40 Kwh/m²/an. Pour cela, d'importants efforts ont été mis en place avec par exemple l'utilisation d'énergies renouvelables (chauffage et eau chaude sanitaire produits par une pompe à chaleur), des matériaux écologiques (murs extérieurs en ossature bois isolés, toiture en tuiles de terre cuite) ainsi qu'une gestion de l'eau raisonnée (réutilisation des eaux de pluie pour le potager, toiture partiellement

L'aspect participatif au quotidien

Désireuse de quitter sa maison dite classique, afin d'habiter dans un lieu au lien social plus riche, l'habitante rencontrée et son compagnon n'avaient qu'un critère indispensable, celui d'installer un ascenseur et de rendre l'immeuble accessible aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite). Ce critère respecté, elle se dit très heureuse de l'opération dans son ensemble. Malgré les difficultés rencontrées lors de la conception, les huit logements fonctionnent très bien aujourd'hui, dans un environnement solidaire. Cet aspect a été particulièrement



apprécié pendant la pandémie de la COVID-19 et les confinements, où les occasions de voir des personnes extérieures à l'immeuble étaient fortement limitées.

Relations avec le voisinage

Sur le ton de l'humour, l'habitante nous a mentionné que l'immeuble et ses occupants étaient surnommés les "écolos" par le reste du quartier. Ce surnom est révélateur de la relation cordiale mais distante entretenue avec le voisinage. En effet, l'opération a insufflé un dynamisme dans le quartier avec l'organisation d'une fête des voisins les premières années

ainsi qu'un mini-bus pour amener les enfants à l'école. Mais outre ces deux initiatives, les relations sont limitées. Ce surnom témoigne également d'une mise à distance de ce type de projet à des ménages populaires. Même si la conférence a témoigné d'une volonté de la part de la métropole de rendre accessibles ces opérations, au travers du locatif social participatif, ces démarches requièrent une implication, en temps notamment, qui limite les candidatures. En outre, ce type d'habitat demeure méconnu, et donc accessible à un type de population informé sur le sujet ■



ZAC ÉCOQUARTIER DE LA BRASSERIE : DE LA BIÈRE À LA PIERRE

Visite réalisée le 14/10/2021

Intervenant

Anaïs GHIA

Cheffe de projet à la La Société d'aménagement et d'équipement de Strasbourg (SERS)

Article

Léo POUPART

Gautier OMEL

Myrsini SGOURELLI

Noémie CAMBLONG

Photos

1. Tom ROUAUD - Façade d'une des bâtiments de l'opération visitée

2. Tom ROUAUD - Les cœurs d'îlots ouverts

3. Pauline CHOLET - Un bâtiment de l'opération visitée



ZAC ÉCOQUARTIER DE LA BRASSERIE : DE LA BIÈRE À LA PIERRE

Visite du jeudi 14 octobre, après-midi.

Ou comment transformer un site industriel en un éco-quartier pionnier pour la métropole.

Balade urbaine autour du écoquartier de la Brasserie qui nous est présenté par Anaïs Ghia, cheffe de projet à la SERS.

Après les grands projets transfrontaliers, notre exploration de la métropole strasbourgeoise s'est poursuivie avec les questions liées à l'habitat. Dans ce cadre, Anaïs Ghia, cheffe de projet à la SERS, nous a accueillis et guidés lors de la découverte de l'écoquartier de la Brasserie.

Le projet de l'écoquartier de la Brasserie a été rendu possible par la fermeture des Brasseries Kronenbourg et la libération consécutive d'un foncier important d'une surface de 4,7 hectares. La Société d'aménagement et d'équipement de Strasbourg (SERS) acquiert ce foncier en 2006, après la dépollution de la canetterie. En 2011, un permis d'aménager est déposé pour la réalisation d'un quartier de 440 logements. La totalité du programme a été livrée en 2018 et les espaces publics ont été rétrocédés en 2019. La procédure de ZAC a été choisie pour financer les équipements publics propres au quartier (essentiellement de la voirie et des espaces publics).

La typologie des logements réalisés favorise la mixité sociale : 58% en accession privée, 31% en logements locatifs sociaux, 6% en auto-promotion et 5% en accession sociale. Le programme d'autopromotion K'hutte fait figure d'élément démonstrateur du quartier tant au niveau de l'agglomération strasbourgeoise qu'au niveau national, étant à l'époque de sa construction la plus grande opération de ce type en France. Les autopromoteurs sont aussi à l'initiative d'animation et d'activation de lieux dans le quartier, ayant notamment réalisé une fresque murale.

La maîtrise d'ouvrage a souhaité la réalisation

de petits îlots de 5 et 50 logements et la participation d'un grand nombre de maîtres d'œuvre afin de favoriser la diversité architecturale. Des écrans de verdure et jardins partagés sont aménagés en cœur d'îlot. Selon le règlement de copropriété, les cœurs d'îlot seront ouverts au public pendant une durée minimale de 10 ans. Après cette période, un choix quant à leur accessibilité devra être opéré.

Des écrans de verdure et jardins partagés sont aménagés en cœur d'îlot. Selon le règlement de copropriété, les cœurs d'îlot seront ouverts au public pendant une durée minimale de 10 ans.

Les logements en rez-de-chaussée profitent de ces espaces tout en ayant leur intimité préservée par une végétation dense. Des jardins privatifs côté voies ferrées renforcent la qualité de vie dans les logements.

Le quartier s'appuie également sur une politique de mobilité et de stationnement innovante. Les deux seules entrées du parking souterrain (369

places), situées aux extrémités du quartier et indiquées par un même motif sur les barrières, permettent d'en préserver le cœur de la circulation automobile. La circulation au sein de l'écoquartier ne peut se faire qu'à pied ou à vélo. Des garages à vélo avec toits végétalisés abritent les deux-roues.

Dans l'intention de valoriser le patrimoine industriel des brasseries Kronenbourg, un ancien bâtiment remarquable des brasseries jouxtant l'écoquartier a été réhabilité. Il accueille aujourd'hui un espace de restauration et un espace événementiel profitant au quartier et à Strasbourg plus largement.

Enfin, le quartier incarne l'ambition environnementale forte de la SERS en matière de gestion des ressources (eaux pluviales, déchets) et de production de chaleur, permettant sa labellisation en tant qu'écoquartier - étape 3. Celle-ci implique qu'après la livraison un expert vérifie la conformité avec la charte de l'écoquartier, qui comprend 20 engagements regroupés en quatre catégories (« démarche et processus », « cadre de vie et usages », « développement territorial » et « environnement et climat »).

Les bâtiments de l'écoquartier sont reliés à un réseau de chaleur provenant de puits de captage existant sur la nappe phréatique utilisée par les Brasseries Kronenbourg. Ainsi, une production énergétique zéro émission alimente le chauffage du quartier, ce qui correspond à l'objectif 17 de la charte écoquartier.

ZAC, effet de bordure ?

S'il est un élément frappant dans le parcours de l'éco-quartier, c'est la difficulté d'en délimiter le périmètre, bien souvent clairement établi avec des instruments tels que la ZAC.

La reconquête du site industriel de Kronenbourg ne s'est pas effectuée par le seul écoquartier, mais également par une seconde opération juxtaposée, portée quelques années plus tard par Bouygues : le quartier des Brasseurs. Les effets de bordures sont ici inhibés par le soin d'une articulation formelle entre les deux opérations et participent d'un ancrage spatial de deux quartiers semblant fonctionner ensemble. L'espace public central et paysagé de l'écoquartier se poursuit dans le quartier des Brasseurs par une large pelouse ; les cheminements maillent le quartier dans des dimensions et des hiérarchies similaires ; les édifices s'inscrivent dans des volumétries équivalentes, etc. En outre, cet estompage des limites se veut renforcé par une attention programmatique portée par la SERS. Si l'absence de RDC commerciaux pourrait poser question, elle est motivée par la volonté de ne pas concurrencer les commerces environnants, en bordure de site.

Se dessine un quartier qui trouve son équilibre, entre la nécessité de porter un projet dont l'identité se doit d'être aussi forte qu'elle l'était sur la canetterie Kronenbourg (de fait, Brasserie est un des deux premiers écoquartiers de Strasbourg) et l'effort d'inscription d'un programme ordinaire dans un tissu constitué.



L'héritage industriel est-il toujours visible ?

Le départ de la brasserie K1 Cronenbourg a posé les questions sur le devenir de ses édifices et de ses infrastructures. Si la mise en patrimoine des architectures industrielles fut longtemps négligée, elle s'impose aujourd'hui comme une évidence. Les grands volumes productifs apparaissent comme les témoins d'une identité territoriale, des « biens communs » qu'il convient de redonner aux fonctions et aux usages contemporains. C'est par cette posture que trône à la limite de l'écoquartier l'ancienne salle de brassage des Brasseries Kronenbourg. Cependant, la conservation et la transformation de l'héritage industriel ne semblent pas se limiter à la seule mise en valeur d'une certaine esthétique. En réexploitant la pompe à eau

industrielle pour alimenter le réseau de chaleur, c'est un patrimoine infrastructurel, un héritage fonctionnel qui s'inscrit dans le quotidien des habitants du quartier. La SERS semble tenir là une approche singulière, qui questionne ici le rapport entre ancien et nouveau, où le travail sur l'existant donne lieu à des opportunités de projets inattendues.

La forme urbaine peut-elle participer à la mise en vie d'un nouveau quartier ?

Comment favoriser la mise en vie de quartiers nouveaux ? En passant du tissu productif au tissu résidentiel, le quartier est marqué par l'absence d'une activité sociale « déjà-là ». Combien les formes urbaines peuvent-elles

intervenir dans les processus d'appropriation des espaces ? Ici, la variété dans la dimension des îlots et le nombre important de promoteurs et d'architectes induisent une grande diversité architecturale. Au-delà d'une certaine question esthétique, la multiplication et l'articulation d'espaces plus ou moins généreux, plus ou moins dédiés, etc. multiplient les potentiels d'appropriations et d'évolution des lieux. Ces quartiers récents constituent des terrains privilégiés pour analyser l'influence de la morphologie urbaine sur l'organisation sociale des quartiers, et inversement, leur influence sur les formes urbaines.

Évolutivité : catalyser les usages, jouer avec l'incertitude ?

La question des évolutions du quartier est en effet prégnante, notamment dans les cœurs d'îlots ouverts. À la fois espaces communs pour les beaux jours ou extensions des logements en rez-de-chaussée, l'avantage de ces cœurs d'îlots est non négligeable (ils contribuent à la respiration du quartier, à sa porosité, à la qualité des circulations douces, aux jeux entre les paysages et les vues proches et lointaines, etc.). Néanmoins, le maintien d'une telle porosité reste une question clivante, notamment au regard des conflits d'usages potentiels entre les résidents et les autres usagers, comme cela semble s'affirmer dans de nombreuses opérations. Dans l'Écoquartier de la Brasserie, la végétation dense et le léger nivellement dans les cœurs d'îlots permettent de « gérer » l'intimité nécessaire aux logements en rez-de-chaussée. Mais le statut

des cœurs d'îlots et l'interdiction de les clôturer pour une décennie interrogent également leur maintien par l'usage. En effet, ces dix ans ne confèreraient-ils pas le temps indispensable aux usages pour se développer ? Et ainsi de passer outre aux *a priori* que chacun pourrait avoir sur la dichotomie entre usage privé et usage public ? À suivre en 2027 ■





HAUTEPIERRE, DES MAILLES EN QUESTIONS

Visite réalisée le 14/10/2021

Intervenant

Aurore BELOUET

Directrice de territoire Cronenbourg-Hautepierre-Poteries-Hohberg
à l'Eurométropole de Strasbourg

Article

Justin FELIX

Tom ROUAUD

Théo NASSTROM SEGUIN

Charles SUDOL

Photos

1. Myrsini SGOURELLI - Les centres des mailles, réservés aux piétons, offrent de nombreuses possibilités
2. Myrsini SGOURELLI - Une aire de jeu au coeur du quartier
3. Diane BITTAR - cartographie de la visite



HAUTEPIERRE, DES MAILLES EN QUESTIONS

Visite du jeudi 14 octobre, fin d'après-midi.

Visite du quartier de Hautepierre qui nous est présenté par Aurore Belouet, directrice de territoire à l'Eurométropole de Strasbourg. Le quartier est né d'un projet urbain utopiste et singulier qui souffre aujourd'hui de nombreux maux que le projet vise à transformer tout en conservant ses qualités.

Le quartier de HautePierre est construit de 1970 à 1984 par l'architecte-urbaniste Pierre Vivien dans la limite nord-ouest de la ville de Strasbourg. Le projet s'inscrit dans la pensée moderniste d'après-guerre. Le pays souffre alors d'un manque de logements et de nombreux quartiers naissent en lisière de l'urbanité existante. Les ZUP (Zone d'Urbanisation Prioritaire) naissent en 1967 et orientent la construction de nouveaux logements dans des zones où le besoin est particulièrement fort. Pierre Vivien met alors en place à HautePierre un système urbain de mailles hexagonales. Chaque maille a pour limite les voies carrossables, l'intérieur étant réservé aux piétons et abritant des équipements. Le bâti s'organise sous forme de plots R+5 orientés selon le soleil et juxtaposés les uns aux autres en suivant la bordure de maille.

La doctrine moderne est respectée par la dissociation des circulations, l'accès au logement et à des équipements d'hygiène de base pour tous et par l'importance du vide et des espaces verts dans le projet. Pour le concepteur, ce système isotrope peut s'étendre dans le temps à l'ensemble de la ville, afin que ce réseau de maille atteigne un jour la place de l'Etoile dans le centre-ville historique.

Les points forts du projet sont multiples, tout d'abord la proximité avec le centre-ville et notamment la gare. Les espaces naturels au pied des logements sont appréciés par les habitants du quartier tout comme le calme qui règne dans le cœur d'îlot. Plusieurs équipements majeurs à l'échelle du territoire

sont implantés dans le quartier ou à proximité : un grand centre commercial, le Zénith, des équipements sportifs et un hôpital d'importance régionale. Ils constituent des pôles d'attractivité et d'emploi pour le quartier permettant d'en limiter l'enclavement, avec des flux de personnes importants qui jouxtent les immeubles.

Les qualités du quartier sont mises à mal principalement par sa situation socio-économique difficile. Le phénomène est commun à une grande partie des grands ensembles construits durant l'après-guerre : les ménages qui se sont enrichis ont progressivement quitté ces quartiers afin d'acheter un logement, ce qui a provoqué la fin de la mixité sociale souhaitée à l'origine. HautePierre est aussi sujet à des problèmes liés à sa morphologie : le système de mailles forme des enclaves fermées sur elles-mêmes, où les routes constituent des frontières étanches et où peu de personnes venant de l'extérieur osent s'aventurer. De plus, des coupures urbaines favorisent l'exclusion du quartier par rapport à la ville, avec l'autoroute A351 et les voies ferrées. Le manque d'entretien et une certaine criminalité exaspèrent de nombreux habitants et participent à un sentiment d'abandon par l'État.

Un projet de renouvellement urbain, notamment à travers un PRU entre 2009 et 2015 puis un NPNRU depuis 2016, a été initié afin de désenclaver et de connecter le quartier au tissu urbain Strasbourgeois, dans la continuité de la mise en service en 1995 de la ligne A du tramway, qui a constitué une première grande

avancée pour reconnecter le quartier.

Ces plans de renouvellement urbain portent plusieurs objectifs pour transformer le quartier. Des perméabilités sont laissées afin de permettre des liaisons visuelles entre l'intérieur et l'extérieur de la maille. La circulation, auparavant à sens unique, a été mise à double-sens dans le but de retrouver plus d'urbanité sur ces grands axes.

Ainsi le projet oscille entre la volonté de préservation du concept urbain historique et la nécessité de sa transformation et de son évolution. On peut ainsi se demander si le travail mené ne remet pas en question la logique de maille.

L'objectif du projet est d'introduire une mixité fonctionnelle et sociale. Aux abords des axes de circulation, sont introduits des programmes commerciaux et tertiaires, et des équipements publics, en créant un urbanisme de rue (maison des associations, pôle emploi) pour mieux qualifier les limites de maille. Les équipements

apportent des services de proximité tout en symbolisant l'insertion d'antennes de l'Etat au cœur du quartier de HautePierre. Le projet de rénovation urbaine prévoit la construction de nouvelles typologies de logements, notamment en accession afin d'introduire une mixité sociale. Les nouveaux habitants pourront être attirés par un prix inférieur au prix du marché strasbourgeois.

La rénovation du quartier veut limiter la place de la voiture en conservant la tranquillité d'intérieur de maille, tout en créant de nouvelles voies de desserte, notamment pour les équipements. Ainsi le projet oscille entre la volonté de préservation du concept urbain historique et la nécessité de sa transformation et de son évolution. On peut ainsi se demander si le travail mené ne remet pas en question la logique de maille.

Bien que l'utopie urbaine de Pierre Vivien ne se soit pas réalisée, une partie de ses objectifs semble toujours d'actualité : conservation des espaces verts, importance des mobilités douces et d'un habitat qualitatif et apaisé.

Le projet de renouvellement urbain s'avère toutefois assez difficile à mener, car il mobilise un système d'acteurs complexe aux relations inégales.

Tout d'abord, l'investissement de l'État dans le quartier de Hautepierre reste assez limité. Ainsi, cet investissement a été surtout financier (dans le cadre des politiques nationales de renouvellement urbain), et s'est concrétisé à travers la participation de deux agences nationales. Premièrement, l'ANRU s'est engagée par deux plans de renouvellement successifs, le PRU puis le NPNRU. Toutefois, les subventions de l'ANRU ne représentent que 25 millions d'euros pour un projet évalué à plus de 120 millions d'euros.

L'ANAH est la deuxième agence nationale ayant participé au renouvellement de Hautepierre, à travers une OPAH de rénovation thermique permettant d'accompagner la modernisation du bâti. En revanche, le recours à ces dispositifs nationaux implique des contraintes : par exemple, il n'est pas possible de reconstruire des logements sociaux dans un Quartier Politique de la Ville, ce qui a posé problème à Hautepierre, certains habitants ne souhaitant pas être relogés ailleurs. Une dérogation a pu être obtenue auprès de l'ANRU sur ce point, mais pour un nombre de logements sociaux reconstruits bien inférieur à ceux détruits (uniquement 25 logements sociaux spécifiques pour les personnes âgées reconstruits contre 300 logements sociaux démolis). L'investissement principalement financier de l'État a laissé l'Eurométropole de Strasbourg comme principale force motrice du projet.

Cependant, la collectivité elle-même dispose de leviers d'actions réduits, notamment en raison d'une multiplicité des acteurs responsables de la gestion des logements. En effet, le quartier de Hautepierre regroupe des logements sociaux, appartenant aussi bien à des bailleurs publics que privés, ainsi que des copropriétés. Si cette situation est courante, elle ne facilite pas l'intervention généralisée sur le bâti, qui implique de coordonner tous ces acteurs. En ce sens, l'OPAH engagée permet d'inciter les propriétaires privés à rénover thermiquement leurs logements, et celle-ci a notamment accompagné 493 copropriétés dans le cadre du premier PRU.

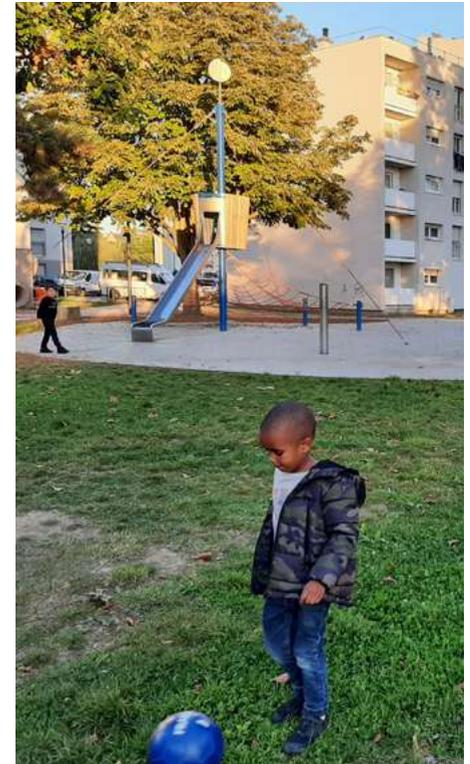
De surcroît, le quartier Hautepierre pâtit d'une difficile distinction du foncier entre public et privé. Ainsi, lors de la réalisation du quartier, la domanialité des nombreux espaces verts en cœur de maille a été insuffisamment définie. Ce manque de clarté aboutit à une mauvaise identification de la responsabilité de chacun des acteurs en termes d'entretien, causant la dégradation prématurée des espaces publics. Par conséquent, un autre enjeu du projet de renouvellement urbain repose sur la clarification de la domanialité du foncier.

Ces nombreuses contraintes liées à un écosystème d'acteurs complexes ont contribué à une opacification du projet vis-à-vis des habitants du quartier. Ceux-ci, s'ils ont été assez largement informés du projet par l'Eurométropole (notamment grâce à une Maison du Projet sur place dont les horaires ont été adaptés pour permettre une plus large

affluence) n'ont pas eu le sentiment de pouvoir pleinement s'exprimer lors des phases de concertation (phases qui ont surtout concerné les espaces publics intérieurs aux mailles).

Ce montage complexe a considérablement rallongé les délais d'intervention. Le renouvellement de Hautepierre devrait se faire sur une quinzaine d'années au minimum, suscitant la frustration de certains habitants. Un sentiment d'abandon est également partagé par les habitants des mailles concernées par le NPNRU, dont l'intervention est plus tardive que le PRU. Ce temps long du projet a aussi complexifié la tâche de la collectivité : comme expliqué par Aurore Bellouet, quand les habitants expriment une demande à "l'instant T", il faut savoir isoler le besoin lié à cette demande, pour répondre au besoin et non à la demande, qui aura potentiellement changé d'ici à la réalisation du projet.

Ainsi, le projet de renouvellement urbain du quartier Hautepierre est un projet complexe qui vise un juste équilibre. Quartier disposant de qualités intrinsèques et globalement apprécié des habitants, il souffre d'une image dégradée auprès du reste de l'Eurométropole. En cherchant le bon dosage entre continuité et maintien de la trame urbaine si spécifique au quartier, la collectivité cherche à la fois à conserver l'identité de Hautepierre, à y rendre la vie plus agréable et à améliorer son image. Toutefois, une constellation d'acteurs variés et des moyens limités compliquent la tâche, et notamment la compréhension de l'opération par les habitants ■





Maille Karine

Avenue Racine

N°7

Maille Catherine

Maille Jacqueline

Maille Brigitte

Maille Rene

Maille Eleonore

Maille Athena

0 100 200 m



L'ÉCOQUARTIER DANUBE: FAIRE AVEC LES CONTRAINTES DU SITE

Visite réalisée le 15/10/2021

Intervenant

Alain CHIESA,

Directeur Opérationnel à la La Société d'aménagement et d'équipement de Strasbourg (SERS)

Article

Anatole ORAISON

Maud SCHMIEL

Antonia BON

Inès HUOT SAINT-ALBIN

Photos

1. Tom ROUAUD - Bâtiment mixte, école maternelle et logements
2. Archives DNA (Dernières Nouvelles d'Alsace) - Le pont Winston Churchill
3. Emma DOUGUET - Vue panoramique de l'écoquartier
4. Jade SONET - Vue intérieure de l'écoquartier
5. Susan ROCH - Design de l'opération visitée



L'ÉCOQUARTIER DANUBE: FAIRE AVEC LES CONTRAINTES DU SITE

Visite du vendredi 15 octobre, matinée.

Balade urbaine au cœur du écoquartier Danube
qui nous est présenté par Alain Chiesa,
Directeur Opérationnel à la SERS.

Les projets contemporains prennent de plus en plus place sur des emprises déjà urbanisées dont ils changent la destination. Les opérations d'aménagement qui vont à la reconquête de friches industrielles se confrontent à des contraintes particulières. Comment le projet Danube est-il parvenu à s'en saisir pour créer un écoquartier mixte ambitieux labellisé en 2013 ?

Des contraintes issues de l'histoire et éléments de contexte

L'écoquartier Danube que nous avons visité est l'un des quartiers du projet urbain Deux Rives qui s'étend sur 250 hectares. Pratiquement terminé à l'exception de deux programmes encore en réalisation, Danube s'étend quant à lui sur 6 hectares, et a dû composer avec un environnement contraint et les héritages de son passé.

Le site sur lequel s'élève aujourd'hui l'écoquartier faisait historiquement partie du glacis militaire de Strasbourg : c'était donc une zone inconstructible, comme toute la ceinture de la ville. La zone industrielle portuaire s'est ensuite étendue sur le site de Danube situé à proximité du port et une usine de production de gaz classée ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement) s'y est alors implantée. Après sa fermeture en 1971 puis son démantèlement, Gaz de France cède alors ce terrain dépollué à la SERS.

Un autre élément important qui structurait le site de l'écoquartier Danube dans le passé était

le pont Winston Churchill, un viaduc autoroutier qui reliait le quartier Esplanade à Neudorf en traversant le quartier. L'arrivée du tramway dans le quartier a amené sa démolition en 2006, comme un symbole du remplacement de la ville du tout-voiture des années 1960, par celle des mobilités douces et des transports en commun.



La route reste tout de même un élément majeur et structurant de l'écoquartier Danube car c'est l'avenue du Rhin qui trace la limite Sud du quartier. Cette ancienne route nationale a été requalifiée en boulevard urbain dans les années 2000 mais elle reste un axe structurant de la ville car elle permet de relier Strasbourg à Kehl

en Allemagne, et permet également l'accès au port, qui attire chaque jour un nombre important d'actifs avec ses 10 000 emplois. Le trafic y reste donc élevé avec une moyenne de 40 000 véhicules par jour, dont 7000 camions.

La position de l'écoquartier Danube, entre le canal au Nord et l'avenue du Rhin au Sud, en fait un quartier qui a dû se développer dans un environnement fortement contraint.

Les données d'entrée du projet sont caractérisées par deux contraintes principales : la pollution des sols et les nuisances liées à la proximité à la route. Comment le projet s'est-il adapté à ces contraintes ?

Les données d'entrée du projet sont caractérisées par deux contraintes principales : la pollution des sols et les nuisances liées à la proximité à la route. Comment le projet s'est-il adapté à ces contraintes ?

Les usages passés du site ont laissé des traces dans le sol. Diagnostic et analyses ont donc été un pré-requis pour évaluer la pollution présente dans les remblais liés aux activités industrielles. Il s'agit de déterminer leur nature, leur concentration, leur dangerosité, leur impact notamment sur la qualité des eaux souterraines pour établir des mesures de dépollution ou de gestion. Toutefois, l'élimination totale par les campagnes de dépollution n'est pas toujours possible, des traces subsistent par endroit. L'enjeu a donc été de garantir un rapport à l'eau et au paysage malgré la pollution résiduelle.

L'une des ambitions majeures de l'écoquartier Danube est de "retrouver le sol" c'est-à-dire à la fois d'être à niveau par rapport à l'espace public en évitant la construction de "socle" d'une part, et d'autre part de réserver une surface suffisante à la pleine terre en réduisant notamment l'emprise des parkings souterrains. Un réseau paysager irrigue le projet. Parmi les différents types d'espaces publics, le jardin central qui se déploie tout le long du site en est le refuge principal de biodiversité. Toutefois des mesures de précaution ont été prises au regard de la pollution, par exemple aucune plante n'est destinée à la consommation. Pour entretenir un rapport à la nature au sein du quartier, des dispositifs de plantation hors sol (dans des bacs ou par des couches isolantes) ont été mis en place tels que dans le potager et sur les toitures-terrasses végétalisées.



En second lieu, la proximité à la route du Rhin occasionne de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores. Comment préserver la qualité de l'air pour les habitants du quartier? Comment assurer des qualités d'ensoleillement tout en protégeant du bruit ?

La pollution de l'air et le son peuvent être diminués par les formes urbaines, tels des obstacles bâtis. Ainsi, la SERS et les urbanistes ont travaillé sur la morphologie pour concilier densité et cadre de vie agréable à échelle du piéton. De manière générale sur le plan masse, les bâtiments situés le long de la route sont plus hauts (du R+3 au R+7) et compacts que les bâtiments au nord donnant sur le canal (typologies plus basses et en lanières).

Les proportions des espaces non construits sont finement dimensionnées pour assurer entre autres une bonne qualité d'ensoleillement. Une attention particulière a été portée aux volumétries autour de l'école grâce à des études de simulation réalisées avec l'Université de Karlsruhe. Sur la base de modélisations, le choix s'est ainsi porté vers la surélévation du bâtiment pour faire tampon avec la cour d'école.

Pour contrebalancer la proximité avec le trafic automobile, l'impact de la voiture est limité significativement en cœur de quartier. La primeur est donnée aux mobilités douces (tout le quartier est en "zone de rencontre"), les mobilités alternatives sont favorisées; et ce par

un espace public libéré du stationnement en surface grâce à un parking silo et un souterrain.

Le quartier Danube a ainsi dû s'adapter aux contraintes qui l'entourent, que ce soit la pollution des sols provenant de son histoire industrielle, ou la proximité avec l'avenue du Rhin, un axe structurant très fréquenté. Ce quartier a su relever ces défis pour devenir un quartier apaisé et végétalisé, en mettant en œuvre une démarche environnementale ambitieuse tout en restant accessible à tous comme en témoigne la part élevée de logements sociaux (50%) et d'habitat participatif (10%). Danube a ainsi obtenu le label d'écoquartier mais pousse son ambition environnementale encore plus loin en matière d'énergie avec un réseau de chauffage urbain destiné à être alimenté par la biomasse, et un mix énergétique composé à 70% d'énergies renouvelables. Le quartier comprend également deux bâtiments à énergie positive et plusieurs bâtiments passifs. Les exigences de la réglementation thermique RT2012 en vigueur lors de la construction ont également été dépassées de 20%.

L'écoquartier Danube a ainsi su composer avec des contraintes importantes tout en mettant en place une démarche environnementale ambitieuse.

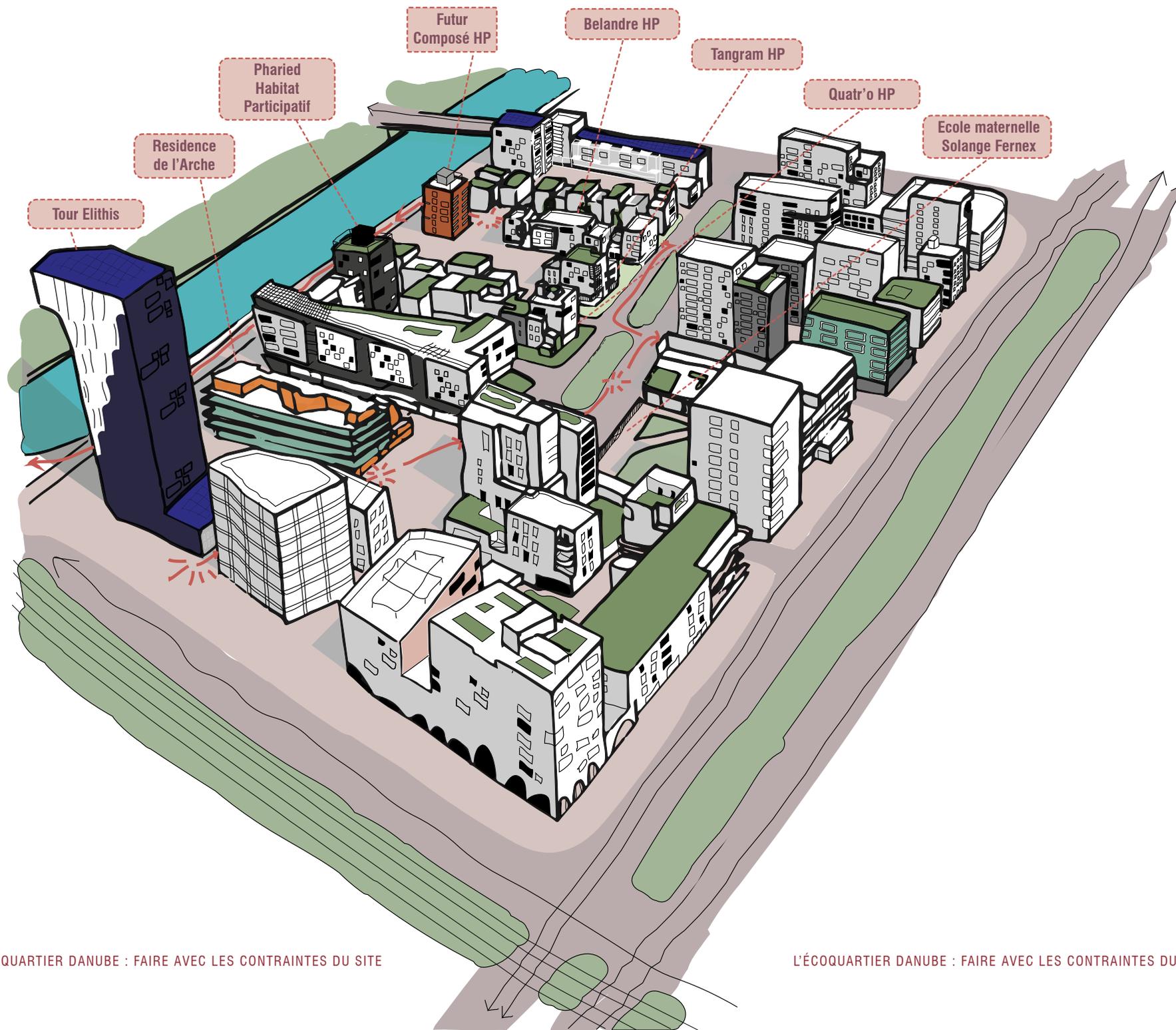
Au-delà de fait de s'affranchir des contraintes du site, le quartier Danube a su innover, notamment du point de vue architectural et environnemental. C'est le cas par exemple de la tour Elithis, l'une des premières tours à énergie positive au monde, notamment grâce

à sa façade sud qui est entièrement composée de panneaux solaires.

Par ailleurs, plus globalement, le quartier présente une grande diversité architecturale, avec divers styles et procédés architecturaux mis en œuvre pour chaque îlot, tout en conservant une harmonie globale grâce à des réunions de coordination ayant été menées tout au long du projet.

Inspirant et exemplaire, l'écoquartier Danube est ainsi un démonstrateur de l'ambition élevée, en termes de respect de l'environnement et de qualité de cadre de vie, que des projets de reconversions de friches industrielles peuvent atteindre malgré des données d'entrée très contraignantes ■







EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG ET MOBILITÉS

Visite réalisée le 15/10/2021

Intervenants

Pierre LAPLANE, directeur général de l'ADEUS
Benoît VIMBERT, directeur d'études en charge des mobilités

Article

Jules BARBET
Enzo MIOTTINI
Pauline CHOLET

Photos

1. Jérôme MICHEL - L'hôtel de Hanau, grand salon, conférence face à une tapisserie monumentale
2. Adrien RAZZAUTI - Façade de l'hôtel de Hanau



EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG ET MOBILITÉS

Visite du vendredi 15 octobre, après-midi.

Présentation par l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (ADEUS).

Nous avons été reçus par
Pierre Laplane, directeur général de l'ADEUS
et Benoît Vimbert, directeur d'études en charge des mobilités.

Le dernier rendez-vous de notre voyage nous a conduits vers l'hôtel de Hanau, un monument historique du XVIIIe siècle situé place Broglie à Strasbourg. Il accueille aujourd'hui la mairie, mais aussi l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise, l'ADEUS.

Le bâtiment, en fer à cheval, s'ouvre sur une grande cour intérieure. Cette ancienne résidence des comtes des Hanau-Lichtenberg nous a conquis par la richesse de ses détails, boiseries et éléments de décor. Dans le grand salon du XVIIIe siècle, face à une tapisserie monumentale, nous avons été reçus par Pierre Laplane, directeur général de l'ADEUS et par Benoit Vimbert, directeur d'études en charge des mobilités.



En quelques minutes, le directeur nous brosse un portrait de l'histoire de l'agglomération strasbourgeoise : la communauté urbaine est créée en 1967, puis s'étoffe doucement en centralisant ses services (à partir de 1972 avec la création du centre administratif de la communauté urbaine) pour devenir une Eurométropole en 2015, ce qui lui donne davantage de compétences par rapport à une métropole classique. Strasbourg est une capitale Européenne, ne l'oublions pas !

L'ADEUS est créée en même temps que la communauté urbaine par Pierre Pflimlin, maire et ministre, qui est en quelque sorte le grand architecte de la métropole. Elle couvre un vaste territoire et compte une soixantaine de membres, des communes à la région Grand-Est, en passant par l'État et la communauté européenne. En 2022, elle fêtera ses 55 ans.

Ses principales actions

- Elle capitalise les expériences et coordonne la vision d'ensemble, et offre des stratégies adaptées au territoires.
- Elle anticipe l'évolution des territoires.
- Elle constitue une plateforme d'échanges, cultivant l'interdisciplinarité en son sein.

Mais l'agence sait aussi répondre aux nouveaux enjeux de la fabrique du territoire, et son projet évolue.

Le nouveau projet

- Instaurer un modèle plus coopératif entre les différentes instances à travers un rapport non hiérarchique.

- Valoriser les compétences en s'appuyant sur les membres actifs.

-Prendre en compte la dimension transfrontalière sur tous les travaux (ce qui se fait déjà beaucoup en Allemagne).

En définitive, penser la stratégie avec les compétences de chaque acteur du territoire, car chacun possède une connaissance fine d'un sujet précis, et que c'est souvent de la discussion conjointe que naît une bonne stratégie.

L'ADEUS cherche aussi à se projeter et à anticiper les besoins futurs

Prendre en compte l'évolution des territoires

- Comprendre les identités diverses (communes, communautés de communes...).
- Conserver l'interdépendance entre les territoires, mettre en place une aire polycentrique et porter une attention particulière à l'extension de l'espace sans mitage.
- S'intégrer davantage dans la région du Rhin supérieur, de Bâle à Karlsruhe.

Ce qui fait ressortir des enjeux forts que défend l'agence :

- Accompagner la décarbonation de l'agglomération grâce à une stratégie de sobriété sur tous les fronts.
- Renouveler les modèles de gestion des espaces urbains et ruraux, en portant attention

à la valeur matérielle/immatérielle du foncier (symbolique de bien commun).

- Adapter les réponses à la spécificité des bassins de vie et créer des synergies entre ceux-ci, en les rendant davantage acteurs.
- Renforcer les solidarités interterritoriales grâce aux outils de connaissance prospective.

En somme, l'ADEUS est une association qui tente d'avoir une vision multipolaire du territoire, en cherchant à mettre à profit les atouts de chacun de ses adhérents.

« Ce qui fait la métropole, c'est la relation entre les territoires »

Pierre Laplane

Enjeux de mobilités du territoire strasbourgeois

Après la présentation de l'agence, de ses ressources et de ses projets par Pierre Laplane, nous avons profité d'un exposé des enjeux de mobilité du territoire strasbourgeois présenté par Benoît Vimbert.

Ingénieur de formation, il intègre l'ADEUS en 1995 et est chargé au sein de l'agence du pôle mobilités.

Posture autocritique face à son propre métier d'ingénieur :



Je préfère dire “pourquoi” on fait les choses plutôt que dire “comment” on les fait

Benoît Vimbert



La présentation était principalement documentée grâce à l'étude décennale des ménages réalisée par le Cerema, la dernière datant de 2019.

Très dynamique et agrémentée d'un support animé, celle-ci nous a permis de déconstruire nos ressentis sur des enjeux de mobilité. Il convient cependant de ne pas oublier que malgré des études poussées, effectuées en face à face sur plus de 5000 ménages, il

faut toujours prendre en compte la réalité des profils et adapter les résultats des études aux besoins réels.



Nos modèles sont fondés sur les besoins d'un individu moyen qui n'existe pas

Benoît Vimbert



Le nombre de déplacements ?

Attention à bien différencier les pratiques individuelles et les flux globaux !

Effectivement, on note une augmentation du nombre de déplacements dans la métropole (+17%), mais également dans tout le Bas-Rhin. Cependant, cette augmentation du nombre de déplacements est surtout liée à la croissance démographique. Ainsi, le nombre de déplacements par jour par personne n'a pas beaucoup augmenté et reste aux alentours de 4 par jour. En revanche, l'augmentation de la population sur le territoire entraîne de fait plus de déplacements quotidiens, au regard du flux global...

Il y a également un autre facteur important qui concerne les personnes âgées. Lorsque les personnes vieillissent, elles sont de fait moins mobiles. Mais on se rend compte aujourd'hui que les personnes de 70 ans se déplacent

autant que lorsqu'elles avaient 60 ans. Il y a donc une tranche de population entre 60 et 70 ans qui se déplaçait beaucoup moins lors de la dernière étude il y a 10 ans, remplacée par une nouvelle qui se déplace autant qu'il y a 10 ans.

Parmi les différentes thématiques soulevées, en voici quelques-unes :

Quels sont nos types de déplacements ?

20% travail

24% loisirs

20% achats

On se rend compte que le nombre de déplacements par jour et par personne augmente significativement pour la catégorie de personnes ayant entre 30 et 45 ans. Cela est notamment lié aux besoins de déplacements d'une autre personne dépendante : le ou les enfant(s) !

De plus, lorsque l'on observe les parents, on note que les femmes se déplacent nettement plus que les hommes !

Se déplace-t-on de plus en plus à pied ?

De façon assez intuitive, on se déplace effectivement de plus en plus à pied dans le cœur de la métropole. Mais une information intéressante et surprenante est apparue lors de la dernière étude : on se déplace également plus à pied hors métropole ! (la part modale est passée de 20 à 28% entre 2009 et 2019).

Le vélo est aujourd'hui devenu une évidence, et surtout en métropole, sa pratique a continué

d'augmenter. Effectivement, il est maintenant considéré comme une alternative tout à fait crédible en milieu urbain, mais également sur le reste du territoire, son image ayant atteint une forme de maturité qui continue de se renforcer.

Quant aux transports en commun, leur usage a augmenté de 13 à 15,5% en métropole, une progression lente mais certaine.

Il est important de noter que les façons de comptabiliser évoluent aussi : avant, on ne comptabilisait pas le covoiturage par exemple, ce qui modifie aussi nettement les chiffres. A quand la prise en compte des skateboards en ville ?

Quelles distances ?

2/3 des déplacements font moins de 3 km.

Sur les déplacements de moins d'1km, les mobilités douces sont majoritairement utilisées, mais sur les trajets compris entre 1 et 3 km, la voiture est plébiscitée à plus de 50%.

En revanche, sur les longues distances (plus de 20km), l'usage du train et du car a beaucoup augmenté ces dernières années. Le train sert majoritairement à relier Strasbourg aux communes alentours (déplacements domicile-travail surtout), tandis que les déplacements par car servent surtout de lien entre les villes moyennes satellites.

Déplacements intermodaux ?

Il y a encore beaucoup à faire sur les mobilités intermodales, puisqu'elles ne représentent que 3,7% des déplacements (contre 2,5% en

2009). Une solution serait peut-être de donner une place plus importante aux vélos dans les TGV/TER. A Montréal, par exemple, il est possible d'attacher son vélo à l'arrière du bus lorsque l'on prend les transports en commun.

Quelle place pour le vélo ?

Le vélo représente 20% de la part modale des déplacements. L'ADEUS se pose la question d'accorder 20% de l'espace public au vélo, ce qui est aujourd'hui loin d'être le cas. Pour aller plus loin, et au vu des nombreuses limitations de vitesse à 30km/h en ville, il est aisé d'imaginer que les routes, dédiées aux automobiles, puissent être réaménagées pour les cyclistes.

Quelle place pour le tramway ?

Le tramway s'est bien développé à Strasbourg et connaît une fréquentation importante. Cependant, il convient de prendre en compte les effets pervers que celui-ci peut engendrer : 15% des déplacements font moins de 3 stations. Ils auraient ainsi pu être réalisés à pied ou à vélo très facilement...

Comment faire changer les mentalités sur les modalités ?

Il est extrêmement important de travailler sur les questions d'infrastructures, mais il ne faut pas pour autant négliger la communication, indispensable pour conquérir de nouveaux usagers (mettre en place des infrastructures cyclables permettra aux cyclistes de rouler mieux, plus vite et plus sûrement, mais sans communication dédiée, leur nombre risque de ne pas augmenter comme attendu...).

Quelle place pour le piéton ? Quel rapport face au vélo ?

L'ADEUS essaye de mieux prendre en compte les piétons, qui ont parfois été mis de côté, d'abord par l'automobile, puis par le vélo plus récemment. Pour cela, plusieurs actions sont menées, dont voici deux exemples :

- Proscription des vélos et trottinettes en libre-service, qui consomment beaucoup d'espace public (la taxation d'occupation de l'espace public étant extrêmement élevée)

- Arrêt de l'installation de "trottoirs cyclables" qui mettent en danger les piétons (rapport de vitesse entre piéton et vélo = 1 à 2-5). Le but est donc de remettre (ou laisser) le cycliste sur la route et laisser le trottoir au piéton. Ce sera donc aux voitures de s'adapter à la vitesse des cyclistes (rapport de 1 à 2 environ).

Le choix des modalités est un choix avant tout politique, et la mise en place de mesures en faveur d'une ou plusieurs mobilités agit comme un cercle vertueux : l'augmentation du nombre d'usagers augmente la réponse en termes d'infrastructures et de politiques publiques, et ainsi de suite.

Recherche d'un espace de gouvernance des mobilités

En Alsace, toutes les collectivités ont la compétence mobilité.

En 2017, l'ADEUS a signé un manifeste pour s'inscrire dans la loi LOM et a mis en place, au travers du Grenelle des mobilités, une démarche partenariale, expérimentale et

consultative auprès des communes.

L'agence a alors proposé trois scénarios aux maires quant à l'évolution du territoire :

- La toile métropolitaine
- L'archipel métropolitain
- Le hub métropolitain

Bien que cette scénarisation ait pu être mal reçue par certains élus, notamment hors métropole (on considérait alors que l'attention portée sur Strasbourg était trop importante), cela a permis d'engager un travail à l'échelle du SCOT avec ces élus.

Cette action a donné lieu à de nombreuses intentions, parfois similaires à certains points des scénarios avancés, parfois insistant davantage sur d'autres points. On retiendra l'importance du vélo et de son développement dans les intentions des élus, ainsi que la volonté de développer davantage les relations transfrontalières avec l'Allemagne.

Trois grands axes émergent ainsi de cette expérience :

- Le partage d'informations est une fausse évidence et doit être proactif
- La consultation sur les projets est une dynamique à l'œuvre, mais les efforts doivent se poursuivre
- La coordination entre les projets doit être renforcée, et ceux-ci doivent être regardés comme les éléments d'un même système et non comme des projets isolés

La même idée transparaît : on ne construit pas un territoire sans porter attention aux attentes et besoins de chacun de ses acteurs. Certes, il est difficile de coordonner les agendas, mais les résultats sont souvent à la hauteur du travail fourni en amont.

Comme le dit B. Vimbert : « La ville c'est du frottement entre les différents usagers ». Nous pourrions ajouter que le projet urbain, c'est du frottement entre les différents acteurs ■



La ville c'est du frottement entre les différents usagers

Benoît Vimbert



STRASBOURG EN IMAGES

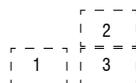
LA VILLE EN TRANSFORMATION

Cette série de photos illustre l'expansion progressive de la ville de Strasbourg. Tirée par le tramway, son développement repousse chaque année un peu plus les limites de la ville. Dans ces paysages en reconversion, les algecos effacent chaque année davantage les traces de l'abandon. Sur leur passage fleurira demain, au sein des friches industrielles et portuaires, une ville promise comme inclusive et résiliente.

Au sein de cette métamorphose, les temps s'entremêlent : passé, présent et futur s'enchevêtrent dans un décor horizontal - comme suspendu - ponctué d'émergences. Dans les interstices de ce paysage métallique et minéral jaillit le végétal. Une nature, parfois timide, parfois en hardie, qui émaille les ruines du patrimoine industriel strasbourgeois ■

LE CHEMIN DE FAIRE

1. Pont André-Bord - Quartier Neudorf
2. Friche – Quartier Port du Rhin, route de l'Île des Epis
3. Voie de chemin de fer – Quartier COOP, rue du Port du Rhin





PASSÉ OU FUTUR ?

- 4. Immeuble d'habitation – Quartier HautePierre (Eléonore)
- 5. Habitat en autopromotion – Ecoquartier de la Brasserie

BRIQUE, MÉTAL ET CIMENT

- 6. La Cave à Vin – Quartier COOP

6



BRIQUE, MÉTAL ET CIMENT

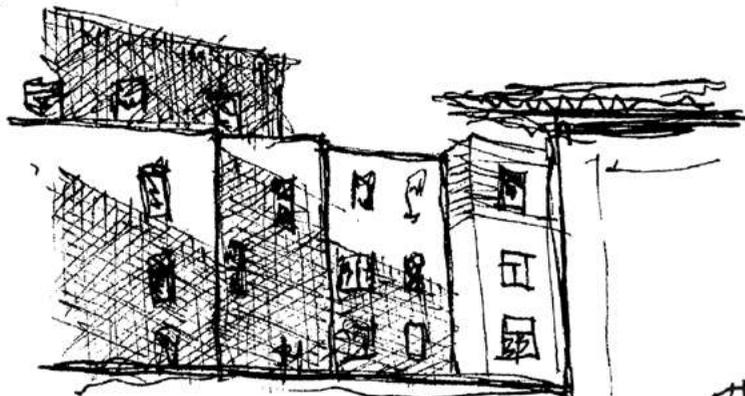
7. Maison – Quartier COOP



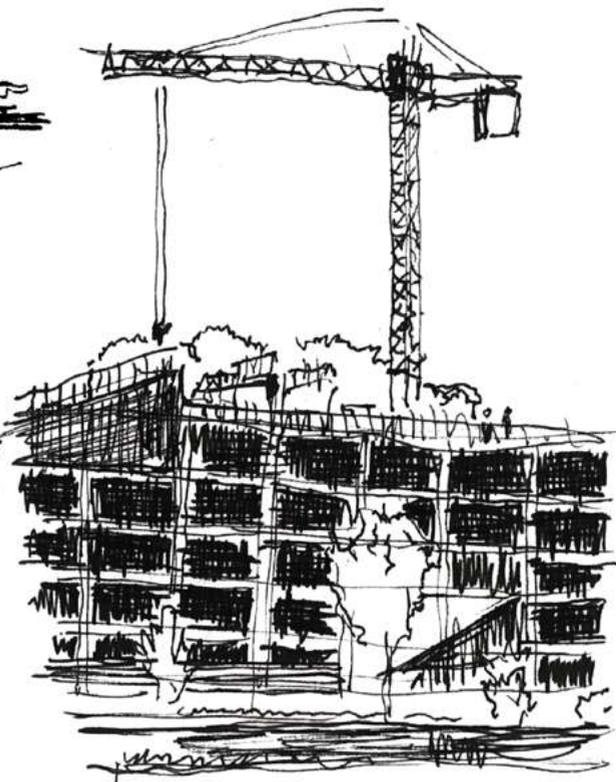
DISSIMULÉ OU RÉVÉLÉE

8. Entrepôt désaffecté – Quai Starlette
 9. Halle en ruine - Quartier COOP, la Virgule

salle du conseil
Eurométropole

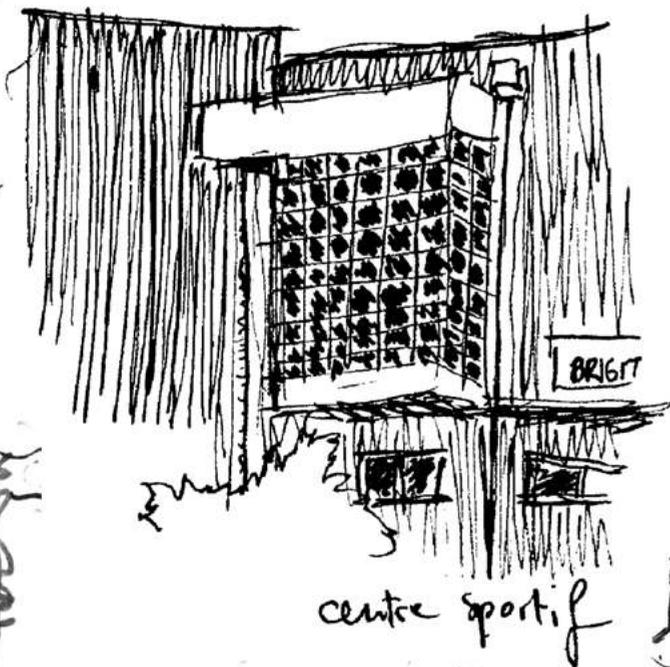


QUARTIER CUBIQUE



QUARTIER STAFFEL

Tour Elytis
à énergie positive
+ 3 tours 50m



centre sportif



brasserie Coop - site de
l'ososphère



Textes, images et cartographies

Sauf mention contraire, tous les textes, images et cartographies ont été produits par les étudiants du Cycle d'urbanisme 2021/2022. Les auteurs et crédits sont précisés à chaque entrée de chapitre.

Première et quatrième de couverture : Jules Barbet
 Cartographie de nos visites : Pages 11-12 : Jade Sonet
 Photo crédits : Tom Rouaud

Création graphique et mise en page du carnet

Pedro Sainz de Vicuña et Quentin Trey, étudiants du Cycle d'urbanisme

Strasbourg en images

Text et mise en page : Aloïs Oberti & Elena Oña Martínez
 Page 80 : (1) Théo Nasstrom Seguin
 Page 81 : (2) Elena Oña Martínez, (3) Léo Poupart
 Page 82 : (4) et (5) Pauline Choulet, (6) Tom Rouaud
 Page 83 : (7) Tom Rouaud, (8) et (9) Théo Nasstrom Seguin
 Croquis: Théo Nasstrom Seguin

Les étudiants du Cycle d'urbanisme (master) promotion 2021 – 2022

Maxine André, Jules Barbet, Emma Barouh, Adèle Bergna, Pierre Bernard, Diane Bittar, Antonia Bon, Noémie Camblong, Abd-El-Rahim Chekroun, Pauline Choulet, Sarah Coupet, Julia Desplats, Emma Douguet, Tahani El Idrissi Zribai, Justin Félix, Gary Guedj, Delphine Hamon, Inès Huot de Saint Albin, Lucas Leroy, Mathilde Menjoulou, Blaise Mérand, Enzo Miottini, Théo Nasstrom Seguin, Aloïs Oberti, Gautier Omel, Elena Oña Martínez Albelda, Anatole Oraison, Léo Poupart, Adrien Razzauti, Susan Roch, Tom Rouaud, Pedro Sainz de Vicuña, Maud Schmiel, Maguelone Schnetzler, Myrsini Sgourelli, Jade Sonet, Charles Sudol, Quentin Trey

L'équipe pédagogique et scientifique du Master

Marina Gaget, responsable pédagogique
 Marco Cremaschi, responsable scientifique
 Jérôme Michel, assistant pédagogique

Janvier 2022

