



# STRASBOURG *EN RECONQUÊTE* URBAINE > L'axe « Deux Rives »



Roland Ries  
EcoCités



Heyritz Etoile  
Malraux Danube  
Route du Rhin



Secteur des  
Deux Rives



Mobilité



Wacken

# Sommaire

## Strasbourg en reconquête urbaine

Roland Ries : « L'avenir se construit sur le Rhin » .....	4
EcoCités ouvre Strasbourg à de nouveaux horizons.....	5
<b>Quatre secteurs en mutation</b>	
- Heyritz-Etoile : repeindre la porte d'entrée en vert .....	6
- Malraux-Danube : laboratoire de la ville de demain .....	9
- Des signaux le long de la route du Rhin .....	12
- Secteur des Deux-Rives : des bulles pour remplir les vides.....	14
Danube, au confluent des mobilités .....	18
Des mobilités douces et plurielles .....	20
Quartier d'affaires international au Wacken .....	22

Strasbourg : Axe « Deux Rives ».

© CUS pour Strasbourg Axe Deux Rives



Supplément au N° 49 de Traits Urbains

Le mensuel opérationnel des acteurs du développement et du renouvellement urbains (ne peut être vendu séparément).

Conception, rédaction et édition : L'Agence Innovapresse

Sarl au capital de 38 000 €

1, Place Boieldieu - 75002 Paris

Tél. : 01 48 24 81 20

Fax : 01 42 47 00 76

RCS Paris B 301 652 988-ISSN : 1776-9604

Commission paritaire : 0208 T 87608

Directeur de la Publication : Christian Coustal

Imprimeur : BLG (Toul)

Photo de couverture : vue de l'écoquartier Danube. © Devillers & Associés - Platform

Axe des  
Deux-Rives : une  
reconquête urbaine  
en bordure de  
l'hyper-centre,  
dans un espace de  
tradition portuaire.  
© Jérôme Dorkel



**L'AXE STRASBOURG-KEHL**, des générations d'élus, de techniciens, de planificateurs et d'urbanistes s'en sont emparé. Tous ont identifié comme le lieu d'urbanisation prioritaire de l'agglomération alsacienne ces quelque 5 kilomètres qui relient la pointe sud du centre-ville historique à la commune allemande de Kehl en franchissant le Rhin. Mais, malgré l'attention constante que lui ont témoignée de nombreux acteurs locaux comme l'agence d'urbanisme Adeus, ce morceau de ville de 250 hectares a connu une construction qui évoque plutôt le « stop and go » que la progression linéaire. Sans que les alternances politiques puissent l'expliquer à elles seules. Trente-cinq ans après l'implantation du bâtiment qui en marquait le lancement, le centre administratif regroupant les services communs à la Ville et à la Communauté urbaine, l'axe n'a livré que le quart de son potentiel constructible situé à 1 million de mètres carrés. Exemple flagrant, le centre commercial Rivétoile a mis près de vingt ans à s'ouvrir au public. **Fabriquer de la ville à cet endroit n'est pas une affaire simple. On ne peut pas déployer ici un catalogue standard de solutions pour remplir des dents creuses ou reconvertir de vastes friches.**

Les terrains de Strasbourg-Kehl ne sont ni l'un, ni l'autre. L'urbanisation doit y composer avec la succession d'équipements publics et privés qui ont fini par s'ériger, elle doit réadapter aux préceptes du XXI<sup>e</sup> siècle des espaces pensés pour l'essentiel dans les Trente Glorieuses, quand la notion de développement durable n'existait pas.

Dans cette portion stratégique du territoire de Strasbourg, l'heure est clairement à la relance. L'exécutif a redécoupé l'espace en quelques grands secteurs après avoir pris

le temps d'en définir la cohérence d'ensemble à partir des principes directeurs du projet global d'agglomération : densité pour contrer l'étalement urbain, mixité sociale et fonctionnelle, promotion de nouvelles formes de mobilités, limitation des rejets carbone. Strasbourg-Kehl est logiquement devenu le porte-drapeau du dossier

strasbourgeois EcoCités (voir page 5) et le pilier de la relance de la construction neuve de logements inscrite dans le Programme local de l'habitat 2009-2015.

Les projets s'y succèdent à présent sans discontinuer, ce qui fait dire à Philippe Bies, l'adjoint des quartiers concernés, que « toute la moitié Ouest sera achevée dans les quatre à cinq ans ». Il resterait alors à investir le territoire d'usage portuaire pérenne le plus proche du Rhin en direction de l'Allemagne pour donner toute sa réalité à l'ambition, ô combien riche de symbole, d'une métropole « des Deux Rives », « à 360 degrés ». En un mot, transfrontalière. ◀

### › Les chiffres et objectifs clés

- › 250 hectares
- › 1 million de mètres carrés
- › 9 000 logements
- › 20 000 habitants
- › 8 500 emplois



### « L'AVENIR DE STRASBOURG SE CONSTRUIT SUR LE RHIN »

**Quel est l'enjeu du projet « Deux Rives » au regard de l'histoire du développement urbain de votre ville ?**

Nous bâtissons ici la nouvelle « Neustadt » de Strasbourg, mais selon un mode adapté au XXI<sup>e</sup> siècle. Dans ma

#### LE POINT DE VUE DE GÜNTHER PETRY, MAIRE DE KEHL

« Ce projet commun a comme objectif principal de construire un futur désirable. Il faut regarder en arrière et se rappeler que l'on vient d'une histoire commune mouvementée. La démarche, qui participe du développement logique et continu de Strasbourg, permettra de faire émerger une nouvelle forme de centre d'agglomération, au-delà des frontières. Il apportera de la prospérité tant à Strasbourg qu'à Kehl, en rassemblant activités et habitat. ».

formule, je fais référence au morceau de ville bâti lors de la période allemande entre 1870 et 1914 par la conquête de vastes espaces en friche. A l'époque, la surface de Strasbourg avait triplé. Avec Deux Rives, nous retrouvons un projet structurant majeur qui va déterminer le futur de la ville pour des décennies, depuis le secteur du Heyritz jusqu'à Kehl. Nous souhaitons renouer avec l'esprit de cohérence qui avait présidé à l'édification de la Neustadt, la concertation en plus : on ne peut plus urbaniser sans prendre en compte l'avis des habitants. Nous menons de

concert ce projet avec la ville de Kehl, sur l'autre rive du Rhin. Au regard de l'histoire, le symbole est important.

**Quel mode opératoire retenez-vous pour aménager cet espace ?**

Il y a deux écueils à éviter : d'une part l'urbanisme « de confetti », consistant à additionner une suite d'objets

architecturaux sur les disponibilités foncières au fur et à mesure que celles-ci se présentent, d'autre part la planification magistrale d'où sortirait la solution miraculeuse... qu'on risque d'attendre longtemps. Ce sont deux tentations qui ont d'ailleurs marqué l'histoire de cet axe, identifié de longue date comme l'espace majeur de nouvelle urbanisation de la ville. L'avenir de Strasbourg se construit vers et sur le Rhin, c'est ma conviction. Pour matérialiser cette vision, nous avons réalisé avec Bernard Reichen un Schéma directeur des Deux Rives qui permet de savoir où nous allons pour les vingt années à venir. Je ne me considère pas dans la position de celui qui sait tout. Je préfère renforcer ma conviction en m'appuyant sur les avis des acteurs concernés. Ainsi, chaque opération qui marquera le projet Deux Rives contribuera à cet objectif tout en prenant en compte l'avis de tous dans le cadre d'Ateliers de projet.

**Pourquoi ne pas avoir opté pour une structure d'aménagement dédiée ?**

La question se pose. Nous avons choisi de conserver pour l'instant le pilotage général du projet en régie, sans donc le déléguer à un ensemblier. Dans le cas strasbourgeois, il fallait déterminer dans un premier temps le projet urbain, les ambitions et les moyens que cela représente. L'hypothèse d'une SPL est à l'étude, nous nous appuyons pour l'instant sur l'administration communautaire composée de personnels compétents et motivés qui mobilisent toute leur énergie pour faire avancer les projets.

**La perspective d'une agglomération réellement transfrontalière se dessine peu à peu...**

Le chemin est long, mais je suis optimiste. Dépasser la frontière sera de plus en plus une réalité dans un avenir proche, non seulement dans les montages juridiques et les mécanismes de solidarité financière, mais surtout dans les têtes. De l'action publique, le citoyen attend encore des bénéfices avant tout pour « chez soi ».

J'en veux pour preuve les débats sur la prolongation du tramway vers Kehl que certains auraient souhaité voir engagée après d'autres extensions, du côté français du Rhin. Or, le tramway au-delà du Rhin va contribuer à faire évoluer les mentalités et à rapprocher Strasbourg et Kehl. Les premiers équipements publics que nous implanterons dans le secteur des Deux Rives – la Maison de la petite enfance de 60 places qui sera fréquentée par des enfants français et allemands, le pôle de santé – se veulent d'ailleurs d'utilisation résolument transfrontalière. C'est véritablement l'Europe au quotidien, dans laquelle nous avons foi et que nous construisons à Kehl et à Strasbourg. <



Roland Ries  
© Ernest Laemmel

# > EcoCités ouvre Strasbourg à de nouveaux horizons

Dans le cadre de l'appel à projets EcoCités du ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, le dossier de Strasbourg porte sur une sollicitation de 60 millions d'euros dans le but de lancer huit projets d'ici à 2017, d'un coût total de 332 millions d'euros et déclinés en 21 actions concrètes.

## STRASBOURG FAISAIT PARTIE

des 13 agglomérations labellisées par la première phase d'EcoCités en 2009. Depuis, l'Etat a réinscrit la démarche dans le cadre du PIA (Programme investissements d'avenir). Il a demandé aux candidates de concentrer leur demande de financement sur un périmètre géographique donné. « L'objectif consiste à mettre en valeur l'exemplarité d'un morceau de ville, sa capacité à créer des références innovantes et reproductibles pour ériger la ville de demain », souligne Myriam Mahé-Lorent, directrice interrégionale adjointe Est de la Caisse des dépôts, l'opérateur de l'action « Ville de Demain » pour le compte de l'Etat.

Dans le cas strasbourgeois, l'axe d'urbanisation menant vers Kehl s'est logiquement imposé comme le secteur à retenir, parmi les 24 que l'agglomération avait référencés dans son dossier de 2009.

## MOBILITÉ ET PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE

« Les huit projets EcoCités se situent tous dans cet espace, de façon exclusive ou partagée avec d'autres portions de l'agglomération », souligne Stéphanie Strasser, chef du service projets urbains à la Communauté urbaine (CUS). Sous des maîtrises d'ouvrage diverses, leur contenu doit permettre à la ville alsacienne de conserver sa longueur d'avance dans deux des domaines d'excellence où elle est reconnue : les nouvelles formes de mobilité et la haute performance énergétique du bâti.

A Strasbourg, EcoCités a joué le rôle de stimulant et de multiplicateur d'idées que l'Etat lui avait fixé.

« Le programme accélère et intensifie des actions locales. Il a permis à la collectivité de structurer ses liens avec des acteurs qu'elle avait moins l'habitude

de côtoyer, comme les pôles de compétitivité actifs en Alsace », relève Myriam Mahé-Lorent. EcoCités a développé ses relations avec quatre d'entre eux : Biovalley (biotechnologies) via l'Ircad (Institut de recherche contre les cancers de l'appareil digestif), le Véhicule du futur sur la mobilité, Fibres et Energivie pour les « îlots démonstrateurs » innovants en matière d'efficacité énergétique. <

## > Les projets EcoCités à Strasbourg

- 1\_Pass Mobilité** : une carte de transport unique multimodale couplée à la création de deux pôles de services à la mobilité dans les quartiers Danube et Port-du-Rhin
- 2\_Transport urbain** de marchandises, création de centres de distribution de proximité
- 3\_Bornes transfrontalières** de recharge de véhicules électriques
- 4\_Alsace Auto 2.0**, gestion intelligente de l'énergie via les batteries des véhicules électriques et les smart grids
- 5\_a\_îlot bois dans le futur quartier des Deux Rives** : près de 200 logements en construction bois à bilan carbone positif  
**b\_îlot intergénérationnel à énergie positive** : 130 logements dans le secteur A. Briand
- 6\_a\_îlot à énergie positive de 80 logements** et 1 000 m<sup>2</sup> d'activités dans l'écoquartier Danube par une gestion en boucle de l'énergie et l'usage des smart grids  
**b\_entrepôt Malraux**, requalification d'un entrepôt industriel en un bâtiment à haute innovation écologique et d'usages (pôle culturel urbain)
- 7\_îlot producteur d'énergies renouvelables** de 100 logements dans le secteur Etoile, via un réseau de géothermie profonde intégré aux fondations du bâti (voir page 7)
- 8\_Campus des technologies médicales**, dont une unité d'hébergement post-opération.

# › Secteur Heyritz-Etoile

## Repeindre la porte d'entrée en vert

Une vaste requalification se mène dans un espace sous-estimé ou longtemps laissé sous l'emprise de la reine voiture, selon les endroits. Pour réussir le retour de la nature en ville, c'est le bâti qui s'intégrera à des parcs, et non l'inverse.

SI L'ENSEMBLE de l'opération Strasbourg-Kehl peut s'apparenter à une reconquête d'espace, son secteur le plus occidental dénommé « Heyritz-Etoile » mérite encore plus cette qualification. Son aménagement se déroule dans un environnement complexe. Porte d'entrée majeure vers le cœur de la ville, le secteur jouit d'une excellente accessibilité routière... qui s'est

peu à peu retournée contre lui. Largement réduit à ce statut de desserte, il s'est transformé en un enchevêtrement de voiries. Son urbanisation a été délaissée au même titre que les atouts « verts » de sa position au bord de l'eau. Résultat : le centre administratif regroupant depuis 1976 les services de la Ville et de la Communauté urbaine est resté un îlot bâti isolé, jusqu'à l'arrivée de l'Hôtel de police (en 2002) puis de divers équipements publics dont la Médiathèque Malraux et la Cité de la musique et de la danse, le nouveau conservatoire.

Il s'agit donc de créer un aménagement cohérent qui puisse générer un retour de la nature en ville, sans casser les avantages d'accessibilité. Nourrie d'un atelier-projet de plusieurs mois en 2010, l'approche s'appuie sur deux parcs. Celui du Heyritz est à créer sur 7,5 hectares comme espace public structurant d'un ensemble de constructions et d'infrastructures, sur la base d'une programmation assistée par le bureau d'études Polyprogramme. Le marché de maîtrise d'œuvre de ce parc sera lancé à la rentrée.

### LE PARC DE L'ETOILE RÉUNIFIÉ

Quant à son homologue de l'Etoile, « nous lui dédions trois fonctions : dans sa partie nord, la desserte de la ville et un point d'accueil que matérialisera un bureau de l'office du tourisme, dans sa partie centrale un espace polyvalent propre à l'accueil d'expositions et d'événementiels, au Sud le parc proprement dit à vocation de promenade », expose Alain Jund, adjoint à l'urbanisme. Cette requalification supprimera le barreau central qui coupe le parc en deux.

En somme, l'espace « vert » devient ici le préalable au bâti et non plus son appendice. Le postulat est plus aisé à mettre en œuvre dans la partie Heyritz, car cet ancien site industriel reste largement vierge >>>

### › Les nouvelles constructions en bref

#### › Grande Mosquée

Maître d'ouvrage : SCI Grande Mosquée de Strasbourg / Mandataire : Sers  
Architecte : Paolo Portoghesi  
1 500 m<sup>2</sup> Shon / 10,2 millions d'euros TTC / Livraison août 2011

#### › Gymnase Pasteur

Maître d'ouvrage : ville de Strasbourg  
Architecte : Bernard Oziol  
1 850 m<sup>2</sup> de Shon / Livraison mai 2012

#### › Siège de CUS Habitat / Habitation Moderne

Maître d'ouvrage : Cus Habitat et HM  
Architecte : Mongiello-Plisson  
8 900 m<sup>2</sup> de Shon / 18 millions d'euros TTC / Livraison 2<sup>e</sup> semestre 2013

#### › « Les Rives du Heyritz »

Promoteur : Nexity George V  
Architecte : Anthony Béchu  
38 000 m<sup>2</sup> Shon en 3 immeubles : 209 logements dont 30 % aidés (CUS Habitat), hôtel Holiday Inn 3 étoiles plus (147 chambres) avec restaurant, résidence-étudiants de 284 logements (gestion : MACSF)  
Livraison : à partir de 2013. Début des travaux automne 2011

#### › Etoile-Sud

Aménageur : SERS  
12 400 m<sup>2</sup> pour 154 logements, dont 30 sociaux (CUS Habitat)  
Promoteurs-architectes : Immobilière des Quais / Thierry Roche ; Pierre & Territoires de France – Alsace / Bernard Oziol ; Perspective / AEA ; Bouwfonds Marignan / TOA  
Livraison : à partir de 2013.



Face à la Cité de la musique et de la danse signée d'Henri Gaudin, la place de l'Etoile jadis symbole du tout automobile se transforme en un espace aéré et vert.

© Ernest Laemmel

## > GÉOTHERMIE EN FONDATION PROFONDE

Un chauffage par géothermie à partir des pieux des fondations : une partie du nouvel îlot lancé par la Sers dans la Zac Etoile expérimente cette forme d'alimentation énergétique largement inédite en France et en Europe, en particulier pour des logements – elle fonctionne à la Cité du design de Saint-Etienne.

L'innovation forme l'un des « îlots démonstrateurs » du dossier EcoCités strasbourgeois (voir page 5). Sur le plan technique, elle est portée par Ecotral, filiale d'Electricité de Strasbourg (groupe EDF). « La centaine de pieux de 15 mètres de profondeur qu'impose la géologie du site serviront d'échangeurs thermiques. Dans la nappe phréatique où les fondations seront forées, une pompe à chaleur

viendra ponctionner environ quatre degrés sur le réseau d'eau glycolée circulant dans les tubes incorporés dans les pieux », expose Bernard Kempf, directeur grands projets d'Ecotral. Le système chauffera et rafraîchira la centaine de logements, conçus pour atteindre le niveau Bepas (bâtiment passif).

Grâce à ce système, les logements consommeront moins d'énergie pour leur chauffage que pour produire l'eau chaude sanitaire. Celle-ci sera fournie partiellement par la pompe à chaleur, avec une petite chaudière gaz à condensation en complément. «



de réurbanisation et son foncier est entièrement maîtrisé par la collectivité. Jusqu'en 2014, son parc verra « pousser » à ses franges la Grande mosquée, un collège et son gymnase, le bâtiment du rowing-club, un programme mixte confié à Nexity George V et le siège commun aux bailleurs sociaux CUS Habitat et Habitation Moderne. Un parking-silo rationalisera l'offre de stationnement. Par ailleurs, la « promenade des bassins » tracera un corridor écologique de 5 kilomètres de long au bord du bassin de l'Hôpital et Dusuzeau que ne fréquentent guère aujourd'hui que les adeptes de l'aviron et du kayak.

Du côté de l'Etoile, la phase de construction est largement entamée puisque la Zac aménagée par la SERS (Société d'aménagement et d'équipement de la région de Strasbourg) a démarré sa commercialisation au début des années 1990. La Sem a lancé l'avant-dernière tranche située dans la partie Sud, d'un potentiel de 37 000 m<sup>2</sup> Shon à dominante d'habitat. Ce printemps, elle a attribué 12 500 m<sup>2</sup> soit 154 logements. L'ultime étape consistera à remplir les 15 000 à 20 000 m<sup>2</sup> de l'îlot « Saint-Urbain », qui requièrent une réflexion préalable sur leur affectation future.

La transformation du secteur passe aussi par sa capacité à se rattacher au reste de la ville. « Ceci implique de lui donner une orientation nord-sud par une série de liaisons nouvelles », indique Alain Jund. Engagée avec la rectification de la voirie à hauteur de la place de l'Etoile, cette action se poursuivra par la création d'une passerelle piétons-cyclistes au droit de l'hôpital civil. Le nouveau franchissement

permettra aussi de créer une brèche dans le « mur urbain » que constitue l'enceinte multiséculaire de l'établissement de santé, dont la façade faisant face au Heyritz sera mise en valeur.

Vers le Sud, des accès en mode doux sont prévus pour relier le secteur, d'une part au quartier-faubourg périphérique du Neudorf, d'autre part au Parc naturel urbain de la rivière Bruche. ◀

**Ci-dessus et ci-dessous : le programme « Rives du Heyritz » de Nexity George V.**  
© A. Béchu & Associés



# > Malraux-Danube : laboratoire de la ville de demain

Le secteur accueillera le premier éco-quartier de référence de Strasbourg. Ses diverses programmations contiennent des originalités, de façon à créer la complémentarité avec les équipements déjà livrés.



**L'entrepôt Seegmuller appelé à se reconverter en un programme mixte dont, en pied, un espace de travail pour l'économie numérique et créative (promoteur : Icade).**

© Architectes Georges Heintz et Anne-Sophie Kehr / Illustration 3D Christophe Kaiser

**DE DEUX SECTEURS** initialement distincts, Malraux et Danube ne font plus qu'un. La Ville a décidé d'unifier la réflexion sur le développement de cette portion de l'axe Strasbourg-Kehl qui vient s'insérer entre une série d'équipements publics et privés déjà en fonction ou programmés : le centre commercial Rivétoile ouvert par Unibail-Rodamco en 2008 avec sa superstructure de bureaux (siège de la Caisse d'Épargne d'Alsace) et logements, le complexe cinéma UGC, la bibliothèque Malraux qui donne son nom à la presqu'île restant à aménager, les Archives communautaires et les Archives départementales, le

« Vaisseau » sorte de cité des sciences en modèle réduit pour la jeunesse, créée par le conseil général du Bas-Rhin.

## **L'EMPREINTE DEVILLERS**

Entre Malraux et Danube, les traits d'union sont devenus multiples. Les ateliers de projet, expression de la concertation, ont fusionné au printemps dernier. La SERS aménage les deux espaces. Et puis, il y a Christian Devillers. Jusqu'alors absent de Strasbourg, l'architecte-urbaniste y fait une entrée remarquée. Fin 2010, il a été désigné maître d'œuvre de la Zac Danube à l'issue d'un dialogue compétitif qui comptait >>>



## › Presqu'île Malraux

› **Construction : environ 54 000 m<sup>2</sup> Shon en cinq lots**

### 1\_Cité universitaire internationale, maître d'ouvrage SERS

Reconversion de la tour Seegmuller (ex-usage portuaire) avec conservation de sa façade  
5 000 m<sup>2</sup> Shon sur 10 étages, dont 600 m<sup>2</sup> de bureaux pour l'université et 130 logements  
Désignation de l'architecte fin 2011, début de construction en 2012, livraison en 2013 ou 2014

### 2\_« Entrepôt Seegmuller », reconversion, immeuble R + 4

Promoteur : Icade / Architecte : Heintz-Kehr

11 600 m<sup>2</sup> Shon : trois restaurants, trois cellules commerciales, six cellules de bureaux, un « espace de travail pour l'économie numérique et créative », 49 logements en accession  
Permis déposé, début des travaux printemps 2012, livraison novembre 2013

### 3\_Trois tours jusqu'à 50 mètres de hauteur

Promoteur : Icade

Environ 25 000 m<sup>2</sup> Shon pour hôtel, bureaux, logements  
Concours d'architecture à lancer, objectif livraison 2015

### 4\_Secteur Helbling

Aménagement d'un espace public de 2 400 m<sup>2</sup>, construction d'un immeuble de commerces et logements destiné à masquer la façade du parking du cinéma UGC, environ 7 000 m<sup>2</sup> de Shon

Promoteur : Icade

Objectif livraison 2015-16

### 5\_Bâtiment INET (Institut national des études territoriales) - Antenne CNFPT

Maîtres d'ouvrage : INET et CNFPT

Début des travaux en 2012, livraison en 2014.

## › Zac Danube

### Aménageur : SERS

Surface : 6 hectares

### Shon : 85 000 m<sup>2</sup>, en neuf îlots de 5 500 à 11 700 m<sup>2</sup>, immeubles R +3 à R + 7

55 000 m<sup>2</sup> d'habitat soit 651 logements (563 collectifs et 88 intermédiaires)  
dont 50 % social (locatif et accession)

17 700 m<sup>2</sup> d'activités (commerces, tertiaire, artisanat et locaux de PME),  
en pied des immeubles d'habitation

Un Ephad de 84 chambres (7 000 m<sup>2</sup>), une école/maison de quartier (3 740 m<sup>2</sup>)

Ephad mis en service en octobre 2011

Pour le reste

Dossier de réalisation de la Zac : septembre 2011

Consultation promoteurs-architectes à partir de l'automne 2011, dépôt de permis à partir de début 2012, premières livraisons fin 2013/début 2014

Dernières livraisons en 2020.

Perspective future de la presqu'île Malraux  
(à gauche) et de l'écoquartier Danube (à droite).

© Sers - Devillers & Associés

deux autres équipes concurrentes, les agences Reichen & Robert et KCAP/Kees Christiaanse. Quelques semaines plus tard, la Ville l'a appelé pour réfléchir au devenir de la presqu'île Malraux où elle veut reconvertir d'anciennes installations portuaires. Le débat public initié par la Ville s'est largement focalisé sur une tour de 100 mètres de haut qui serait devenue la plus haute de Strasbourg après la flèche de la cathédrale. « J'imagine qu'il va y avoir débat », avait pressenti Roland Ries en dévoilant le projet au sortir de l'été 2010...

### TROIS TOURS AU LIEU D'UNE TRÈS HAUTE

Avec son œil à la fois expert et extérieur, Devillers a proposé un projet alternatif aussi ambitieux que le premier, mais plus cohérent et prenant également en compte les avis de chacun : d'une seule grande tour, on passe à trois plus petites (pas plus de 50 m chacune) sans modifier substantiellement la Shon globale. Sur un plan technique, l'architecte-urbaniste voit dans ce redimensionnement un moyen de mieux relier la presqu'île Malraux à l'écoquartier Danube : des immeubles plus modestes ouvrent vers le quartier voisin alors qu'une construction de grande hauteur aurait « conclu » l'espace, estime-t-il.

Comme le secteur prend place dans un tissu urbain déjà bien rempli, il courait le risque d'être redondant par rapport aux fonctions pré-existantes. La collectivité entend l'éviter en introduisant plusieurs originalités dans sa programmation. Ainsi, la presqu'île Malraux accueillera une Cité universitaire internationale à vocation bien spécifique : ses 130 logements s'adressent à des étudiants étrangers « en mobilité, ayant un besoin d'hébergement de courte durée, et à ceux qui éprouvent des difficultés



à se loger en résidence classique », expose la SERS. L'ancien entrepôt portuaire abritera dans ses premiers niveaux un « espace de travail pour l'économie numérique et créative » : dans ce lieu, de jeunes pousses des NTIC et des créateurs artistiques pourront s'épanouir.

### DIVERSITÉ ARCHITECTURALE SUR DANUBE

Quant à la Zac Danube, la collectivité, son aménageur et son maître d'œuvre la désignent comme « laboratoire de la ville de demain » : participative, durable et multimodes dans ses déplacements. L'approche sur la mobilité constitue sans nul doute le volet le plus original du nouvel écoquartier (voir page 18). L'équipe conduite par Christian Devillers<sup>1</sup> en fait le point d'ancrage de toute une série de projets et de lieux : des « bouquets de service » permettant un accès à toutes les offres de mobilités (vélos, transports en commun, voiture), un « jardin portuaire » offrant de larges vues sur l'eau depuis les berges, des voiries organisées en zone de rencontre (vitesse limitée à 20 km/h), une végétation renouant avec la tradition du site grâce notamment à des champs de rudérales. L'essentiel de ces éléments s'implantera dès la première des trois phases. De cette façon, l'écoquartier ne se résumera de loin pas à sa basse consommation énergétique, bien effective

**Un enjeu fort :  
animer l'espace  
public en bord  
des bassins.**

© Geneviève Engel

au demeurant – BBC sera le standard minimum. Pour garantir la diversité architecturale, les droits à construire devraient se répartir en 15 à 20 lots, dans le respect d'un cahier de prescriptions architecturales et environnementales que Devillers rédige.

Le défi consistera à animer ce secteur. Le sujet occupe les esprits depuis plusieurs années. Première étape, la relecture récente aboutit à revaloriser les espaces publics, Christian Devillers en a notamment augmenté la surface au débouché de la presqu'île Malraux. Au total, six places jalonnent le parcours de la place de l'Etoile à Danube pour occuper 2 hectares, au cumul.

A cet endroit, Strasbourg partage avec plusieurs villes d'Europe du Nord l'atout d'un lieu idéal de détente et de promenade au bord de l'eau. Il lui reste à faire comme elles : les rendre effectivement vivantes et conviviales. ◀

<sup>1</sup> Devillers & Associés, Richter (architectes), Les Eclairagistes associés (plan lumière, conception des ambiances nocturnes), Coteba (mobilité et développement durable), Sogreah (VRD), Philippe Obliger (botaniste)

# > Des signaux le long de la route du Rhin

Pour donner corps à son nouveau statut de boulevard urbain, l'ancienne route nationale menant à l'Allemagne s'habille d'une série de bâtiments que leur architecture rendra bien visibles. Les programmes s'inscrivent dans les objectifs de développement durable, de mixité et d'augmentation de l'offre d'habitat.



## UNE ENFILADE DE GRUES

s'est formée le long de l'ancienne RN4. Une dizaine de chantiers s'ouvrent les uns à la suite des autres. Ils feront sortir de terre dans les trois ans près de 200 000 m<sup>2</sup> de Shon et 1 750 logements en incluant l'écoquartier Danube (voir page 9). Entretemps, au printemps 2012, la route nationale aura achevé sa mue en boulevard urbain. Une sacrée révolution pour cette voie que ses concepteurs imaginaient comme chaînon entre les autoroutes française et allemande : c'était au temps des Trente Glorieuses et du tout-auto.

**Les Jardins de l'Ecopôle, programme développé par Bouygues Immobilier et Eiffage Immobilier.**  
© Architectes Cabinet Patrick Schweitzer & associés.  
Perspectiviste BHC Partner

« Tous ces programmes de construction marqueront l'avènement d'une « avenue » urbaine du Rhin en lieu et place de la voie de transit. Un concentré de ville naîtra ici, dans toute sa mixité », annonce Philippe Bies, adjoint au logement et adjoint des quartiers concernés de Neudorf-Port-du-Rhin.

Une douzaine de maîtres d'ouvrage mènent leur projet respectif. La diversité n'empêche pas la cohérence d'ensemble. Un dénominateur commun s'est instauré de fait autour de la performance énergétique, de la mixité fonctionnelle et de la qualité architecturale. Les immeubles vont de l'énergie positive aux standards BBC et THPE, ceux à dominante habitat comprendront de l'activité dans leurs niveaux inférieurs. Chaque construction présentera une architecture bien visible de façon à lancer des signaux urbains le long de la voie routière. Et à « diluer » dans une impression d'ensemble favorable quelques locaux d'activités pré-existants, d'allure moins esthétique.

Du fait de ses disponibilités foncières plus importantes (1,8 hectare), le secteur Aristide Briand a pu faire l'objet d'une réflexion plus globale. L'étude préalable d'urbanisation et de capacité du site a abouti à définir un front bâti plus marqué dans la partie nord qui donne sur la route et en contrepoint à proposer un traitement plus « intime » de la partie sud en retrait de la circulation, où les rues se transformeront en cours urbaines. Sur l'ensemble du secteur Briand, des cheminements piétons et cyclistes le long d'allées végétalisées et arborées entendent renforcer les modes doux en lien avec la station de tramway. ◀



**Philippe Bies,**  
adjoint au  
logement et des  
quartiers Neudorf/  
Port-du-Rhin.  
© CUS



Kréa - tion

**L'immeuble  
Landsberg  
développé  
par Nexity.**  
© Oslo Architectes

## > LES PROGRAMMES

### > Etoile du Rhin

Maître d'ouvrage : Cirmad (groupe Bouygues)  
6 700 m<sup>2</sup> Shon, bureaux  
Architecte : Les Architectes SA  
Construction : 2011 à 2013

### > Immeuble Landsberg

Maître d'ouvrage : Nexity  
4 000 m<sup>2</sup> Shon en 39 logements  
et 1 600 m<sup>2</sup> de commerces et bureaux  
Architecte : Oslo  
Construction : 2012 à 2013

### > Annexe du centre socio-culturel du Neudorf

Maître d'ouvrage : ville de Strasbourg  
650 m<sup>2</sup> Shon  
Architecte : Heintz-Kehr  
Construction : 2011-2012

### > Maison de l'ingénieur et de l'architecte

Maître d'ouvrage : Icade  
4 800 m<sup>2</sup> Shon, immeuble de bureaux et 18 logements pour  
personnes à mobilité réduite (bailleur Nouveau Logis de l'Est,  
groupe Caisse des dépôts)  
Architecte : Heintz-Kehr  
Construction : 2012-2013

### > 2<sup>e</sup> Maison de l'ingénieur et de l'architecte

Maître d'ouvrage : association Arts & Industries (anciens  
élèves de l'école d'ingénieurs INSA de Strasbourg)  
6 250 m<sup>2</sup> Shon, 210 studios  
Architecte : AEA  
Construction : 2011-2012

### > Bruckhof, « Les Jardins de l'Ecopôle »

Maîtres d'ouvrage : Bouygues Immobilier – Eiffage  
Immobilier  
38 900 m<sup>2</sup> Shon pour 657 logements (273 en promotion,  
résidence-étudiants de 241 studios, 107 locatif social CUS  
Habitat, 36 accession sociale Habitat de l'III) et 4 900 m<sup>2</sup>  
de bureaux et commerces  
Architectes : Merat Workshop – Schweitzer – Rey-Lucquet  
Construction : 2010-2013

### > Nouveau Gymnase

Maître d'ouvrage : ville de Strasbourg  
4 800 m<sup>2</sup> Shon  
Architecte : Atelier Zundel et Cristea  
Construction : 2012-2013

### > Lotissement A. Briand

Aménageur : ville de Strasbourg  
Maîtrise d'œuvre : BE Samuel Lollier / Catherine Linder  
19 100 m<sup>2</sup> Shon en 4 lots  
1\_ autopromotion 1 000 m<sup>2</sup> (10 à 15 logements) ; lot non attribué  
2\_ 62 logements accession Pierre & Territoires  
de France-Alsace et locatifs Nouveau Logis de l'Est  
+ 115 m<sup>2</sup> de commerces  
Construction : 2012-2013  
Architectes : La Como / MW  
3\_ 10 000 m<sup>2</sup> pour 120 logements en accession  
et 1 400 m<sup>2</sup> de bureaux et activités, promoteur 3B  
Architectes : atelier K – Rey Lucquet  
Construction : 2012-2013  
4\_ Ecole spécialisée « Les Mouettes » 2 400 m<sup>2</sup>,  
Fondation Saint-Vincent-de-Paul  
Construction : 2012-2013

# › Secteur des Deux Rives : des bulles pour remplir les vides

Pour urbaniser l'espace à la fois le plus vaste et le moins dense de Strasbourg-Kehl, la collectivité s'appuie sur un Schéma directeur. L'équipe Reichen qui le rédige propose un scénario de développement sur une vingtaine d'années en sept « bulles » d'affectation mixte. Un cadre est fixé pour conjuguer la production de fonctions urbaines avec la préservation des intérêts et activités du Port, poumon économique de l'agglomération.

## LE SECTEUR DES DEUX RIVES

présente des défis de nature différente par rapport à ses voisins situés plus à l'ouest le long de Strasbourg-Kehl. Son échelle de temps est de plus long terme : la collectivité envisage son développement à un horizon de dix à vingt ans. Son lien avec le centre

## › La vision de Bernard Reichen

En travaillant sur l'avenir du secteur des Deux Rives, Bernard Reichen a fait une découverte : « C'est la première fois que je fais l'apologie de l'enclavement, qui est considéré comme un mode d'enfermement à l'heure où l'on cherche à construire la « ville passante » ». En l'occurrence, ce sont les rails et les bassins industriels qui jouent le rôle de frontières difficilement perméables entre les sept « bulles » identifiées, qui revêtent du coup un « aspect d'insularité ».

« On avait l'obligation de tenir compte de ces éléments pour en faire un paysage nouveau », constate l'urbaniste. En termes de mobilité en premier lieu : « C'était vraiment un chantier impossible de construire la ville passante autour de la voiture, on l'a donc façonnée autour du tram, élément structurant de l'urbanisation future. Ce choix s'inscrit dans la continuité de la politique menée à Strasbourg, avec l'idée que la voiture ne dessine plus la ville, qu'elle n'est plus la référence. Quand on empruntera cet espace en tram, on va parcourir une offre urbaine cohérente, avec une scénographie globale ». Les principaux éléments du décor sont déjà présents. « On sera dans l'univers du port, de l'industrie et de ses silos, avec une eau plus ample, très différente de l'eau pittoresque des canaux du centre-ville. Dans l'imaginaire universel, l'architecture industrielle est aujourd'hui liée à la culture et à la création. Le quartier du port constituera une nouvelle pièce dans l'imaginaire strasbourgeois, une pièce qui n'y existe pas encore. Il va contribuer à renouveler l'image de Strasbourg. »

historique se fait nettement moins ténu, il crée une coupure urbaine. Sa localisation de part et d'autre du Rhin jusqu'à la ville allemande voisine de Kehl fait de lui en revanche le candidat naturel au statut alléchant de « cœur de métropole transfrontalière », même si le fleuve continue d'exercer une rupture naturelle qui peut aller à l'encontre de cette ambition. Les surfaces à travailler sont généreuses – 195 hectares en comptant la superficie des bassins, le triple du cumul des secteurs plus à l'ouest – leur occupation s'avère bien moins dense jusqu'à créer par endroit l'image de no man's land. Mais là où l'espace est utilisé, il l'est par un poumon économique : le port, ses 320 entreprises et ses 13 000 emplois qui forment la première zone d'activités de l'agglomération.

L'urbanisation ne pouvait donc se concevoir à partir de la feuille blanche, comme une vision primaire y aurait incité. Elle repose sur un Schéma directeur confié l'an dernier à l'équipe conduite par Reichen & Robert, associé à Alfred Peter (paysagiste), Franck Boutté (conception et ingénierie environnementale), WPI (programmation urbaine), Catram et Ingérop.

## UN POTENTIEL DE 800 000 M<sup>2</sup> SHON

Le document traduit une première réflexion d'envergure sur cet espace depuis le concours d'aménagement de 1991 qui avait abouti à créer le Jardin des Deux Rives (concepteur Rüdiger Brosk) et la passerelle piétonne et cycliste sur le Rhin signée Marc Mimram.

Son contenu a été approuvé en deux temps : les orientations générales en septembre 2010 puis >>>



Les 380 logements développés par Vinci Immobilier, Weller et Frank, premier programme-phare de réurbanisation du secteur.

© Denu & Paradon  
– perspective : Inventive

## > LES SEPT BULLES DE REICHEN

La programmation telle que prévue dans le Schéma directeur de l'équipe Reichen se fonde sur la mixité fonctionnelle. Chaque bulle se voit toutefois attribuer un profil spécifique en fonction de sa localisation, de son histoire et de la concertation issue des ateliers de projet.

**Citadelle « Vivre au bord de l'eau »** (230 000 m<sup>2</sup>) : dominante de logements et d'activités liées au fluvial, en particulier la navigation de plaisance.

**Starlette « Recto/verso »** (176 000 m<sup>2</sup>) : équilibre entre logements et activités, projet d'un équipement de santé privé et d'équipements scolaires.

**Terrain Coop « Le port spectacle vivant »** (91 000 m<sup>2</sup>) : équilibre des fonctions, programme d'équipements culturels et d'activités au nord créant un espace tampon avec les logements proposés en seconde phase dans la partie plus centrale.

**Rhin Napoléon « L'industrie du spectacle »** (56 000 m<sup>2</sup>) : artisanat, ateliers et petites industries.

**Quartier du Port du Rhin « La vie de quartier »** (107 000 m<sup>2</sup>) : dominante de logements.

**Projet des Deux Rives « Projet européen »** (86 000 m<sup>2</sup>) : à déterminer au terme d'un concours transfrontalier, hypothèse d'un équipement transfrontalier.

**Kehl « Le quartier de la gare »** (73 000 m<sup>2</sup>) : dominante tertiaire. <



les propositions programmatiques en avril 2011. Il identifie sept « bulles à urbaniser » au sein des 125 hectares potentiellement constructibles. Les surfaces effectivement urbanisables se limitent de fait à 44 hectares à cause de contraintes physiques, environnementales et d'infrastructures de transport. A ce stade, le Schéma retient une capacité de 800 000 m<sup>2</sup> Shon, dont 300 000 m<sup>2</sup> commercialisables dans une première tranche d'ici à 2020. La décision sur le montage opérationnel – une ou plusieurs Zac ? – devrait intervenir au tournant de 2011/2012.

Pour la répartition de la Shon par type d'affectation, le document ménage 17 % d'« indéterminé » afin de conserver une souplesse de programmation.

Pour le reste, il propose 15 % d'équipements et de commerces, 17 % d'activités et de tertiaire et une dominante de 5 000 logements, ce qui signifierait un triplement de la population du quartier du Port du Rhin sur ce secteur si marqué par l'activité économique qu'on a presque tendance à oublier qu'il héberge aussi des familles. Le premier programme-phare transformera en 2013 la friche d'un hôtel Mercure en 380 logements BBC (190 en accession, 80 aidés et une résidence-seniors) avec commerces en rez-de-chaussée, à l'initiative du trio Vinci Immobilier-Frank-Weller (architecte Denu & Paradon) selon un projet lancé sous la précédente mandature et révisé depuis.

**Le parcours du tramway dans le quartier du port a été « courbé » pour mieux irriguer les « bulles » d'urbanisation.**

© Reichen & Robert

**“LE SCHÉMA DIRECTEUR TRADUIT LA PREMIÈRE RÉFLEXION D'ENVERGURE SUR CET ESPACE DEPUIS 1991”**

La mixité fonctionnelle se décline dans toutes les bulles, même si chacune d'elles reçoit une « coloration thématique » (voir page 15). En particulier, le besoin de créer des services tel qu'exprimé par les usagers actuels du quartier, les particuliers comme les professionnels, commence à trouver réponse. Le quartier verra l'installation de sa première crèche transfrontalière et, à partir de 2013, d'un pôle de santé et services de 4 000 m<sup>2</sup>.

### **LE TRAMWAY, ÉPINE DORSALE D'UNE NOUVELLE ACCESSIBILITÉ**

La faiblesse congénitale de cet espace est connue de longue date : les gros problèmes d'accessibilité. Créer une infrastructure de transport structurante s'avérait un préalable nécessaire à l'urbanisation. Le choix s'est porté sur le tramway, qui se prolongera jusqu'à Kehl. L'enquête publique est programmée fin 2011/début 2012. Les rames entreront en service fin 2014/début 2015 au terme d'un chantier d'environ 70 millions d'euros dont chaque partie, la française et l'allemande, se partage la maîtrise d'ouvrage et les coûts sur la portion qui traverse son territoire, soit respectivement 1,8 et 1,1 km. Le tram franchira un nouveau pont objet d'un prochain concours international pour rejoindre la gare de Kehl, voire plus tard le centre de la ville allemande.

L'un des apports majeurs de l'équipe Reichen – en particulier d'Alfred Peter – a consisté à modifier le tracé initial du tram. Au lieu d'une liaison rectiligne qui longeait fidèlement la voie routière, les maîtres d'œuvre ont « courbé » la ligne de façon à ce qu'elle irrigue chacune des bulles, plutôt que

de traverser des espaces vides sur plus d'1 km. Le tramway va parcourir les Deux Rives en quatre stations dont trois en France. Son bon fonctionnement suppose de résoudre la question du « dernier kilomètre », la desserte finale. Les idées ne manquent pas : lignes de bus de rabattement, stations de covoiturage, développement des pistes cyclables, élargissement des espaces piétons et vélos pour favoriser les modes doux...

Sur le plan routier, la liaison « inter-ports » reliant les terminaux nord et sud doit lever les handicaps de circulation. Sa première tranche a été ouverte l'an dernier, l'achèvement complet est attendu en 2012. La question des éventuels conflits d'usage entre la collectivité et le port est abordée de façon constructive. Le vocabulaire est révélateur de l'état d'esprit : les entreprises du port ont produit fin 2009 un cahier non de doléances mais d' « espérances » au terme d'une concertation de plus d'un an et poursuivie en ateliers de projet en 2010 et 2011. Le document insiste sur la nécessité de préserver la vocation économique de l'enceinte portuaire,

**Le schéma directeur organise la cohabitation avec la zone portuaire, pour un développement économique de la ville.**  
© Rothan-Airdiasol/Région Alsace

mais il démontre l'ouverture d'esprit à d'autres formes d'occupation... « Celles-ci seront bénéfiques aux entreprises qui demandent la création de services », souligne Régine Aloird, présidente du Groupement des usagers du port.

Le Schéma directeur ne touche pas au cœur des installations portuaires situées dans les extrémités nord et au sud du futur secteur des Deux Rives. Les questions se concentrent sur un espace central d'une quarantaine d'hectares. Elles se traiteront sous l'égide d'un Contrat de développement que la CUS et le Port autonome signeront avant la fin de l'année. « Il assurera de façon durable la vocation industrielle du site concomitamment à l'urbanisation. Toutes les installations bord à eau (directement embranchées à la voie fluviale) seront préservées », indique Catherine Trautmann, vice-présidente de la CUS en charge du développement économique et présidente du Port autonome. Un principe de compensation est prévu : le port retrouverait ailleurs des surfaces éventuellement grignotées par l'urbanisation. ◀



# > Danube, au confluent des mobilités

Le quartier Danube fera figure de vitrine de l'écomobilité à la mode strasbourgeoise.

« L'idée générale, c'est qu'il soit une grande zone de rencontre », relate Alain Jund, adjoint en charge de l'urbanisme.



**LES PIÉTONS** y disposeront de la priorité sur tous les autres usagers, la vitesse des voitures sera partout limitée à 20 km/h. La mesure la plus emblématique concerne les normes de stationnement : le coefficient se limite à 0,5, soit une place pour deux logements. Les parkings – quatre en sous-sol – seront relégués aux entrées du quartier. Dans les rues, seule une poignée d'espaces de livraison et d'arrêts minute seront disponibles. Les sens de circulation interdiront le trafic de transit et des écluses viendront encore apaiser la circulation automobile subsistante, pour ne pas dire résiduelle : le plan directeur de l'équipe Devillers prévoit une circulation inférieure à 200 véhicules en heure de pointe du matin entre 8 et 9 heures.

La réduction de la place de la voiture s'accompagne d'un panel de mesures en faveur des modes de

**Perspective du quartier Danube.**

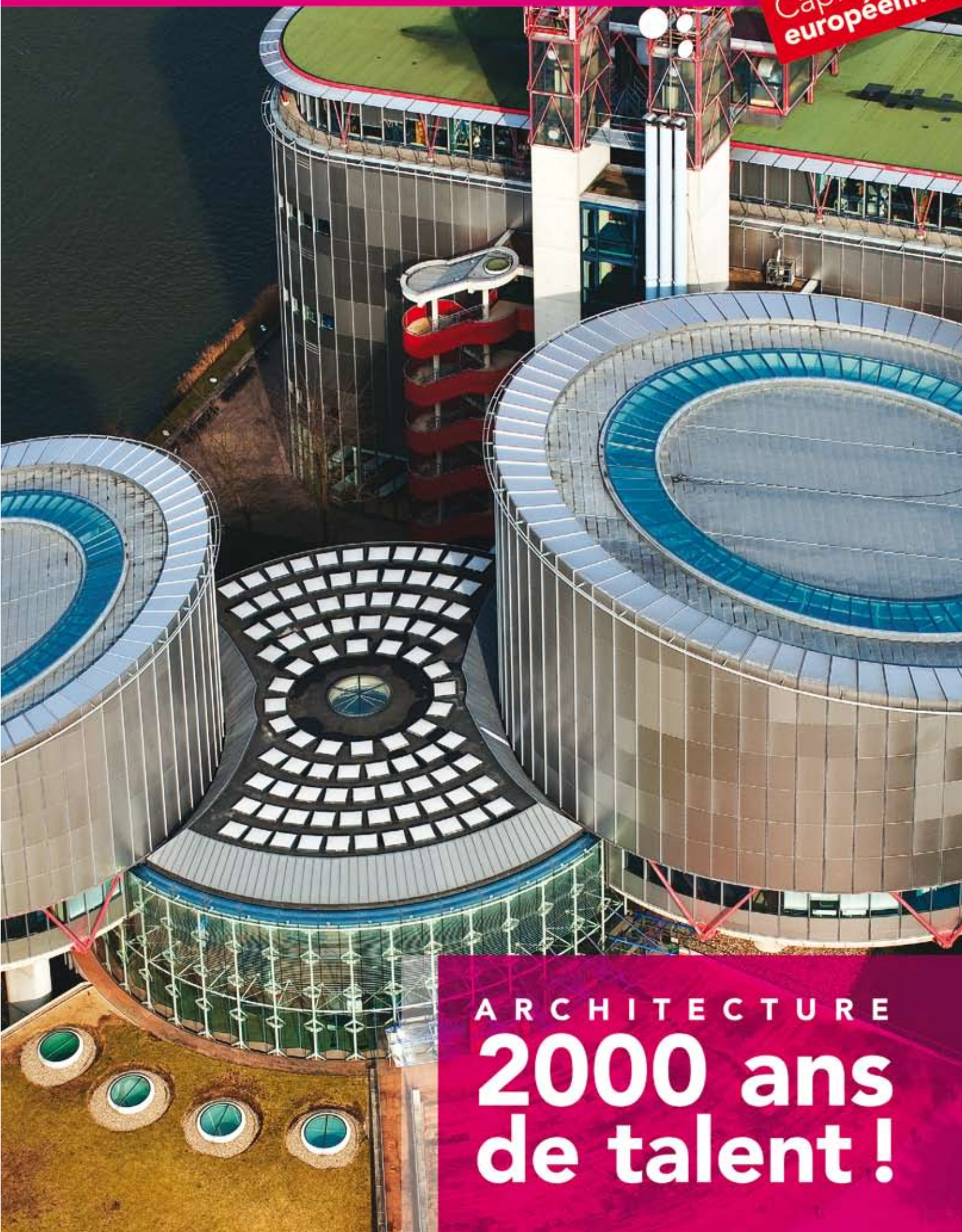
© Devillers  
& Associés

déplacement alternatifs. Un « Pass Mobilité », présenté comme unique en France sera utilisable comme titre de transport et comme moyen de paiement pour les services de mobilité. Il permettra d'avoir accès, entre autres et au choix, au réseau de bus et de tramway, à un parking privatif, au service de location de vélos Velhop et à la coopérative d'autopartage Auto'trement, dont deux stations seront implantées au sein du quartier. Autre initiative, la création de deux surfaces commerciales, appelées « bouquets de services », où les habitants pourront acheter journaux et billets de transports en commun, mais aussi louer et faire réparer un vélo, voire se faire livrer des colis ou des paniers de légumes pour ceux qui seraient membres d'une Amap (Association pour le maintien d'une agriculture paysanne)... Plus classiquement, l'espace dévolu au vélo sera important. « Impressionnant », renchérit Alain Jund : « On est sur une base de 3 % de la Shon logements, soit 1 200 places de stationnement sécurisées, dont les deux-tiers de plain-pied et les autres situées dans les caves et dans les étages », souligne-t-il. A cela s'ajoutent 800 places pour la partie bureaux, bordée par une nouvelle piste cyclable menant de la place de l'Etoile à Kehl. Convaincu, le ministère de l'Ecologie a désigné l'an dernier le projet Danube lauréat dans la catégorie « mobilité durable » de son appel à projets « EcoQuartiers ». ◀



**Alain Jund, adjoint à l'urbanisme.**

© Ernest Laemmel



ARCHITECTURE

**2000 ans  
de talent !**

# > Des mobilités douces et plurielles

Pour réduire encore la place de la voiture en ville, Strasbourg encourage la pratique de la marche et du vélo. L'agglomération pionnière de la relance du tramway en France lance aussi de nouvelles offres de transport en commun.



**DEPUIS 1994**, Strasbourg est connue comme étant la cité pionnière du retour du tramway. L'agglomération dispose d'ailleurs du plus dense réseau de tramway en France. Strasbourg est aussi pionnière pour l'usage du vélo et le développement des zones 30. Dans le cadre d'une gouvernance fondée sur la participation des citoyens, la Ville a lancé une consultation sur l'extension massive des zones 30. Consultés par référendum postal, les Strasbourgeois ont répondu très nombreux, avec une majorité (55 %) défavorable à une extension rapide. Celle-ci sera donc modérée. « Nous sommes un peu en avance sur l'opinion... mais c'est le propre des villes pionnières » a déclaré Roland Ries, beau joueur.

Des « nouvelles logiques » de déplacement restent d'actualité : elles s'expriment par toute une série de mesures contenues dans un Code de la rue, l'un des

**Le vélo représente 8 % des déplacements dans l'agglomération.**

© Bogner

premiers de France. Notamment la création de zones de rencontre – les premières sont expérimentées dans deux quartiers. Le Code de la rue fait du piéton le « roi » de la voirie. C'est par rapport à lui que les autres modes de déplacement, plus rapides, doivent adapter leur comportement et leur vitesse.

Le maire ne considère pas que « tout ce qui est voiture est négatif : plus on s'éloigne des zones denses, plus la voiture redevient pertinente ». Mais dans l'hypercentre, il en va autrement. La piétonnisation, la réduction de l'offre de stationnement et l'ordonnancement dissuasif des sens de circulation ont fait passer la part de l'automobile de 32 % à 20 % dans les déplacements entre 1997 et 2009. Dans les quartiers de la première périphérie, la part modale de la voiture oscille entre 38 % et 48 %.



## CAPITALE DU VÉLO

En 2010, le stationnement payant a conquis 5 600 places afin de dissuader les actifs pendulaires d'y garer leurs voitures. La rotation est indéniable sur le terrain.

Parallèlement, la logique de mobilité urbaine vise à offrir des alternatives reposant sur les modes de déplacements doux et les transports en commun. La politique volontariste menée depuis vingt ans en faveur du vélo, qui représente 8 % des déplacements dans la Communauté urbaine et 14 % au centre de Strasbourg, se matérialise par un linéaire important d'aménagements cyclables : 540 kilomètres dans l'agglomération. A l'avenir, un « Reve » (Réseau vélo express) pourrait se concrétiser, sous forme de réduction des discontinuités et de sécurisation maximale d'axes radiaux fréquentés par des cyclistes effectuant de longs trajets. Le service de location baptisé Velhop et mis en place en 2010, compte aujourd'hui une dizaine de stations, il est en voie d'extension. Il expérimente une offre de « libre-usage » que Roland Ries présente comme une alternative au modèle de libre-service qui lie la collectivité à un afficheur publicitaire.

Le nouveau plan de déplacements urbains, qui doit être adopté l'an prochain, entend faire passer la part modale de la marche à pied de 33 à 36 %. « La culture du tout voiture est tellement forte que les gens ne connaissent parfois même pas le chemin à emprunter pour se rendre d'un endroit à l'autre », regrette Roland Ries. Du coup, dès l'automne, la ville va aménager des circuits touristiques et poser des panneaux indicateurs afin de redonner aux habitants et aux visiteurs « le plaisir de la marche ». « Il faut également travailler au niveau des documents d'urbanisme afin d'éviter la constitution d'ensembles peu perméables aux piétons comme de grandes zones d'aménagement fermées ou des lotissements en cul-de-sac, ajoute Alain Meneteau,

**Les six lignes de tramway assurent un cadencement et un maillage de réseau exceptionnels.**

© Jérôme Dorkel

directeur de la mobilité et des transports. Ensuite, il faut résorber les discontinuités de cheminement, renforcer la traversabilité des axes routiers en travaillant sur le rythme des passages piétons et leur sécurisation. »

Du côté des transports en commun, les six lignes de tramway au cadencement exceptionnellement rapproché et ponctuées de huit parkings-relais constituent l'épine dorsale d'un réseau complété par une trentaine de lignes de bus qui enregistrent plus de 100 millions de passagers par an. Elles représentent aujourd'hui près de 40 km d'aménagements en site propre et sont en voie d'extension. Ainsi, entre fin 2013 et 2016, quatre chantiers devraient se concrétiser : à l'ouest pour se rapprocher du Zénith, à l'est jusqu'à la gare de Kehl (voir pages 16-17), au sud pour atteindre le centre-ville d'Illkirch-Graffenstaden et au nord pour desservir le cœur du quartier de la Robertsau. Au total, 7,4 kilomètres d'infrastructures nouvelles doivent être réalisés pour un coût d'investissement d'environ 180 millions d'euros.

Dans le même temps, un bus à haut niveau de service, le premier dans l'agglomération, sera mis en circulation en 2014 entre la gare et l'Espace européen de l'entreprise, le principal parc tertiaire de périphérie à Schiltigheim, au nord. Le montant des travaux est estimé à 25 millions d'euros. Enfin, l'introduction d'un tramway sur pneus est à l'étude pour relier le nord de la communauté urbaine au quartier de Koenigshoffen, à l'ouest de Strasbourg. Cette hypothèse suscite des contestations, des voix s'élevant pour réclamer un « véritable » tramway sur rails, plus coûteux. « C'est un faux débat, juge Roland Ries. Les deux types de tram sur rails sont très proches. Cela me rappelle ce qu'on entendait dans les années 1960 à Paris à propos du métro sur pneus, qui n'est aujourd'hui contesté par personne... ». La question devrait être tranchée rapidement : pour obtenir des subventions de l'Etat, les travaux doivent débuter avant 2013. ◀

# > Quartier d'affaires international au Wacken

Mipim, Simi, Exporeal... La Ville et la Communauté urbaine de Strasbourg courent les salons immobiliers. Au premier rang de leurs présentations, le projet « Wacken-Europe » qui vise à développer dans les prochaines années un pôle attractif dédié aux congrès et aux affaires dans le quartier du Wacken, à proximité des institutions européennes et à seulement quatre stations de tram du centre-ville.

**CE PROJET REPOSE** sur trois grands équipements dont la proximité géographique est censée favoriser des synergies.

Le plus imposant consiste à édifier un quartier d'affaires international de 12 hectares et 200 000 m<sup>2</sup> de Shon qui devrait compter à terme environ 10 000 emplois, entre le Parlement européen, les sièges des banques Crédit mutuel et CIC-Est, le siège du conseil régional d'Alsace et le « Lawn », immeuble de bureaux qui remplit peu à peu ses 11 000 m<sup>2</sup>.

La première phase du Wacken s'étend sur 100 000 m<sup>2</sup> de Shon. Les droits à construire vont être vendus à Bouygues Immobilier, dont le projet conçu par les architectes Christian de Portzamparc et Jean Mérat l'a emporté sur celui de Nexity. Un protocole d'accord est attendu en octobre, le chantier devant démarrer en 2013 pour une livraison quatre ans plus tard. La réalisation de la seconde phase de taille identique devrait ensuite s'étendre de 2018 à 2023, probablement dans le cadre d'une Zac.

## PAS QUE DES BUREAUX

« Wacken-Europe » ne se résumera pas aux seuls bureaux. Sa première phase en totalisera 40 000 m<sup>2</sup>, qui seront complétés par 15 000 m<sup>2</sup> de logements, des hôtels et une résidence hôtelière (11 000 m<sup>2</sup>) des commerces et services (4 000 m<sup>2</sup>) et 30 000 m<sup>2</sup> réservés aux développements possibles des institutions européennes. « Par ce quartier d'affaires, nous voulons apporter une occupation continue à ce secteur qui pâtit aujourd'hui d'un usage temporaire. Des gens y travailleront, mais aussi y vivront, auront besoin de faire garder leurs enfants... », souligne Catherine Trautmann, vice-présidente de la Communauté urbaine en charge du développement économique. Selon l'élue, « Wacken-Europe » se distinguera d'autres quartiers d'affaires par son « environnement paysager qualitatif », reposant sur la présence de

nombreux cours d'eau bordés de verdure, « avec en plus la proximité d'une piscine, de terrains de tennis et d'autres activités sportives », à quelques hectomètres.

La réalisation complète du quartier d'affaires nécessite le déménagement de quelques centaines de mètres de l'actuel parc des expositions (PEX). La nouvelle structure de 50 000 m<sup>2</sup> sera implantée sur deux niveaux à proximité immédiate du Palais de la musique et des congrès (PMC), de part et d'autre d'une avenue enjambée par un « hall-pont ». De son côté, le PMC va être modernisé et étendu pour un montant prévu de 55 millions d'euros. Une nouvelle construction de 8 000 m<sup>2</sup> assurera la liaison avec le futur PEX. « L'objectif est de pouvoir accueillir simultanément 500 personnes en congrès au PMC et 2 500 à 3 000 autres au PEX. Nous pourrions aussi mutualiser les espaces », estime Catherine Trautmann.

Les travaux du PMC doivent débuter fin 2012 pour s'achever en 2014. Début juillet, le conseil municipal a validé le choix du jury en faveur du projet du cabinet d'architectes strasbourgeois Rey-Lucquet et des Autrichiens Dietrich-Untertrifaller. Le PEX devrait quant à lui faire l'objet d'un partenariat public-privé avec appel à candidatures à l'automne. Le chantier sera mené de 2014 à 2016 pour un coût prévisionnel de 210 millions d'euros.

**Catherine Trautmann,**  
vice-présidente  
de la Communauté  
urbaine en charge  
du développement  
économique.  
© Ernest Laemmel





**Le quartier d'affaires sera le voisin du siège du Parlement européen (à gauche).**

Illustration non contractuelle.

© Interland

Pour jeter les bases programmatiques de ces trois grands projets, une équipe d'assistance à maîtrise d'ouvrage pluridisciplinaire, composée notamment d'Inexia-Menighetti, d'Ernst & Young et de l'atelier d'architecture et d'urbanisme Interland, a épaulé la collectivité. Pour la phase opérationnelle, un marché de maîtrise d'œuvre urbaine va être conclu à la rentrée. « L'équipe retenue mènera un travail de couture entre ces différents projets et les quartiers périphériques », précise Daniel Betz, directeur de projet à la ville et à la CUS.

Pour l'agglomération, l'ensemble « Wacken-Europe » participe au développement du tertiaire supérieur, soit l'un des quatre secteurs d'activité identifiés il y a deux ans comme axes de développement stratégiques dans la feuille de route « Strasbourg Eco 2020 » – les autres sont les technologies médicales et les thérapies nouvelles, autour du pôle de compétitivité « Alsace Biovalley », les mobilités innovantes et les activités créatives.

## DANS LA COURSE AUX GRANDS PROJETS

Ville de taille intermédiaire aux plans démographique et économique, Strasbourg entend rejoindre le cercle des grandes métropoles européennes, où elle dispose déjà d'un strapontin grâce au rayonnement lié à son statut de capitale européenne. « Cette image est l'un des premiers atouts de la ville, au même titre que l'université et que certains pôles constitués autour de la fonction publique et la propriété intellectuelle », relève Jacques Bigot, le président de la CUS.

Les commercialisateurs de l'immobilier d'entreprise saluent le projet Wacken. Tout en soulignant qu'il faudra prendre son temps et savoir attirer des sociétés de l'extérieur. Le marché endogène qui forme aujourd'hui la quasi-totalité des transactions (60 000 m<sup>2</sup> par an en moyenne) ne suffira pas, « Il sera quand même un pilier à ne pas oublier : les acteurs locaux trouveront là une opportunité de réimplantation et de développement à une adresse valorisante », relève Olivier Heydt, directeur associé de Rive Gauche CBRE. « Ce programme va remettre Strasbourg dans la course aux grands projets. A cette demande, il apportera une réponse sur le plan de l'accessibilité et d'une localisation géographique centrale, souligne Yves Noblet, directeur associé Est de BNP Paribas Real Estate. Il faudra toutefois veiller à phaser pour ne pas créer de suroffre à un moment donné », ajoute-t-il. Pour Vincent Triponel, directeur associé chez DTZ, « un tel projet fait entrer Strasbourg en compétition avec de grandes villes nationales et étrangères, et elle n'y part pas sans atouts : sa situation économique qui reste bonne, sa qualité de vie, son positionnement transfrontalier ».



**Jacques Bigot,  
président  
de la CUS.**

© Ernest Laemmel

... **2<sup>ème</sup>** ville la plus attractive pour  
les entrepreneurs **1<sup>ère</sup>** ville pour le  
tertiaire supérieur\* ...

# Strasbourg

the **eu**roptimist

... **1<sup>ère</sup>** région exportatrice **2<sup>ème</sup>** port  
fluvial français **1<sup>er</sup>** réseau de tram  
**2<sup>ème</sup>** place bancaire **47** ambassades  
**1<sup>ère</sup>** université de France **1<sup>er</sup>** réseau  
de pistes cyclables...