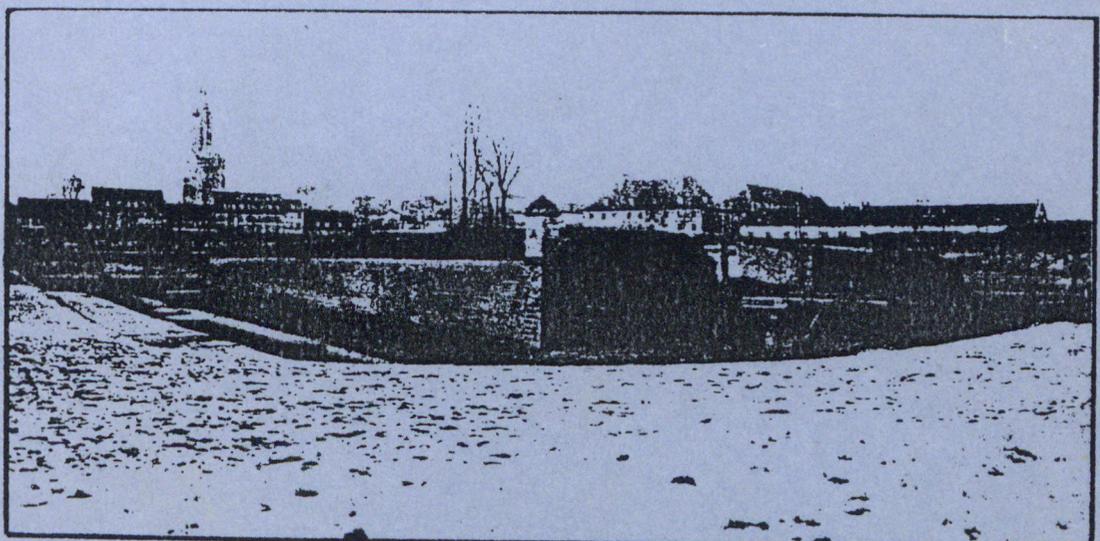


383 b 2^e partie

MINISTERE DE L'URBANISME, DU LOGEMENT
ET DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'ARCHITECTURE
SECRETARIAT A LA RECHERCHE ARCHITECTURALE

TRANSFORMATION URBAINE ET PROJET ARCHITECTURAL
LES FRONTS DU NEUDORF DANS LA "CEINTURE
VERTE" DE STRASBOURG



Bénédicte LECLERC
ARIAS, Ecole d'Architecture de Strasbourg

TRANSFORMATION URBAINE ET PROJET ARCHITECTURAL
LES FRONTS DU NEUDORF DANS "LA CEINTURE VERTE"
DE STRASBOURG

MINISTÈRE DE L'URBANISME, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'ARCHITECTURE
SECRETARIAT DE LA RECHERCHE ARCHITECTURALE

Contrat n° 84 01 264 00 223 75 01

Avertissement

Le présent document constitue le rapport final d'une recherche remise au Secrétariat de la Recherche Architecturale en exécution du programme général de recherche mené par le Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports avec le Ministère de l'Industrie et de la Recherche. Les jugements et les opinions émis par les responsables de la recherche n'engagent que leurs acteurs.

Bénédicte LECLERC, Architecte D.P.L.G.
ARIAS, Ecole d'Architecture de Strasbourg
Octobre 1984

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier les personnes et les institutions sans l'aide desquelles la mise au point du présent travail eut été impossible :

Yves AYRAULT, Edmond MAENNEL, Mr. VUILLAUME, Mr. STOCKINGER, Cathie BARONDEAU et Théo METZGER,

l'Ecole d'Architecture de Strasbourg, les Archives Municipales de Strasbourg, les Archives Départementales du Bas-Rhin, la Police du bâtiment de Strasbourg, le Service d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Strasbourg, la Bibliothèque Municipale de Strasbourg, la Bibliothèque Universitaire de Strasbourg.

Ce volume est le second d'une série de trois études sur la transformation urbaine et le projet architectural dans l'aire de la Ceinture Verte de Strasbourg, études historiques à partir d'un inventaire du corpus documentaire dans les Archives Strasbourgeoises.

L'histoire du développement de Neudorf et l'analyse de son tissu urbain ont été remarquablement traités par S. RIMBERT dans "la banlieue résidentielle du Sud de Strasbourg, genèse d'un paysage suburbain".

Encerclée par le port autonome (1924) au Nord, par la voie ferrée remblaiée Strasbourg-Kehl (1861) au Sud, ce faubourg se développe par remplissage et ce, depuis l'ouverture des fronts Sud des fortifications de la ville au début du XXème siècle (voir cartes).

Les fronts de Neudorf, terrains visés par la loi de 1922 (*) et terrains adjacents, sont l'objet de nombreux projets d'aménagement = projets politiques, projets statistiques, projets formels ... qui se veulent tous projets d'architecture, qui se rétractent ou se développent au fil des ans, des termes budgétaires ou fonciers et des projets de tracé de la voirie (tout aussi nombreux), bref ce volume se présente comme un catalogue de 20 ans de projets strasbourgeois (1964-1984) sur cette aire, limite entre le noyau historique de la ville et le Neudorf.

La plupart de ces projets sont issus de l'Agence d'Urbanisme et du bureau d'urbanisme de la Communauté Urbaine qui rivalisent de dynamisme à tel point que depuis peu elles développent à l'intérieur même de leur structure différentes variantes.

Les projets présentés ici avec les textes qui les accompagnent ne sont volontairement pas commentés, car il ne s'agit pas de juger les manières et les formes du projet d'architecture dans deux grands organismes de planification à Strasbourg, mais d'en être la mémoire.

(*) texte de loi publié, in LECLERC Bénédicte, transformation urbaine et projet architectural, le Wacken dans la Ceinture Verte de Strasbourg, Strasbourg 1984

SOMMAIRE

- 1 à 21 Neudorf, présentation graphique.
- 22 Inventaire des projets.
- 23 à 28 Herrenschmidt, 1964-1970.
- 29 à 39 Agence d'Urbanisme, 1973.
- 40 à 44 Herrenschmidt, 1973.
- 45 à 59 Maennel, 1973.
- 60 à 85 Essais, 1980, V. Claude, Ph. Weiss, G. Reichert
- 86 à 99 Duthoit, Martinez, Messelis, 1978, Agence
d'Urbanisme.
- 100 à 104 P.O.S. 1977.
- 105 à 120 Agence d'Urbanisme, 1979-1984.
- 121 à 169 Communauté Urbaine de Strasbourg, 1980-1984.
- 170 à 172 Rivkin, 1984.
- 173 à 183 B.U., Communauté Urbaine de Strasbourg, 1982.
- 184 à 187 Hôtel du Département, 1985, Communauté
Urbaine de Strasbourg.



Fronts de Neudorf Aire actuelle



VILLE DE STRASBOURG

AMÉNAGEMENT DES TERRAINS
RÉGIS PAR LES LOIS DE 1922-27

01

LEGENDE

- LOI DU 21 JUILLET 1922
- terrain affecté à l'habitat individuel
 - terrain affecté à l'habitat collectif
 - terrain affecté à l'habitat collectif
 - terrain affecté à l'habitat collectif
- LOI DU 8 JUILLET 1927
- terrain affecté à l'habitat collectif
 - terrain affecté à l'habitat collectif
 - terrain affecté à l'habitat collectif

COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG

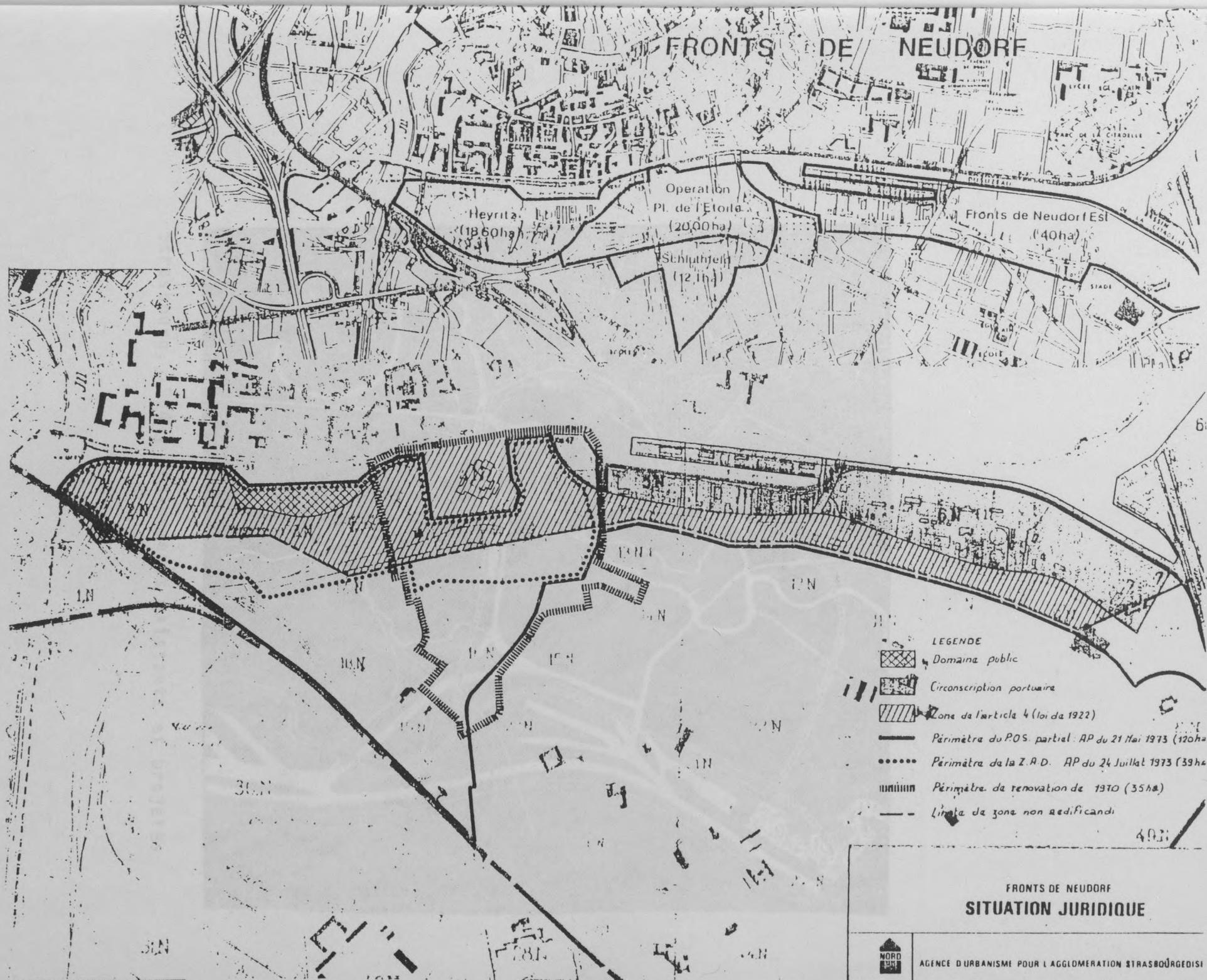
Service de l'urbanisme

17, rue de la République

67000 STRASBOURG

1/25000

Aire de la Ceinture Verte de Strasbourg



FRONTS DE NEUDORF

Heyritz
(1860ha)

Opération
Pl. de l'Étoile
(2000ha)

Schluthfeld
(121ha)

Fronts de Neudorf Est
(40ha)

LEGENDE

Domaine public

Circonscription portuaire

Zone de l'article 4 (loi de 1922)

Périmètre du P.O.S. partiel : AP du 21 Mai 1973 (120ha)

Périmètre de la Z.A.D. AP du 24 Juillet 1973 (39ha)

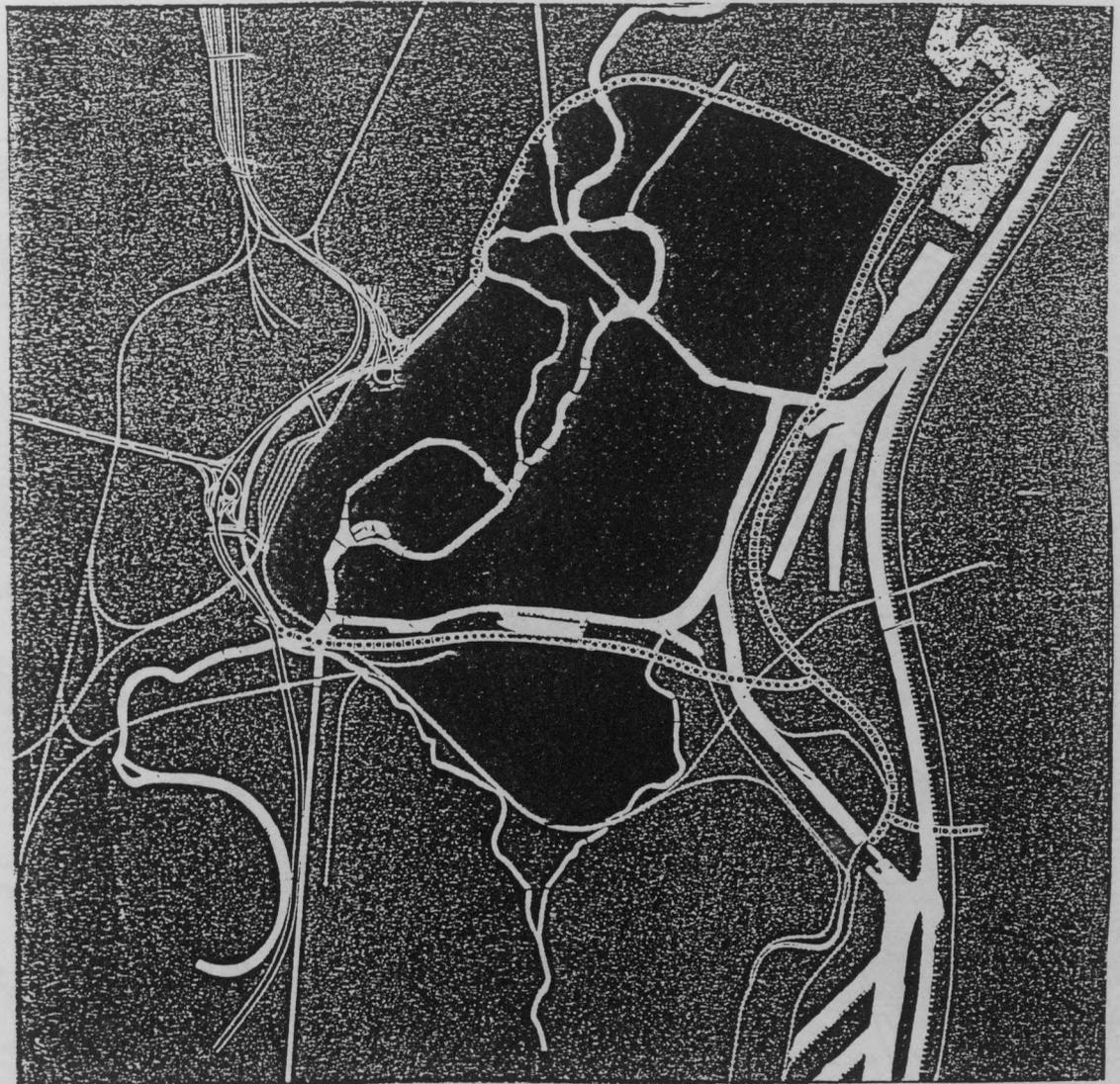
Périmètre de rénovation de 1970 (35ha)

Limite de zone non aedificandi

FRONTS DE NEUDORF
SITUATION JURIDIQUE



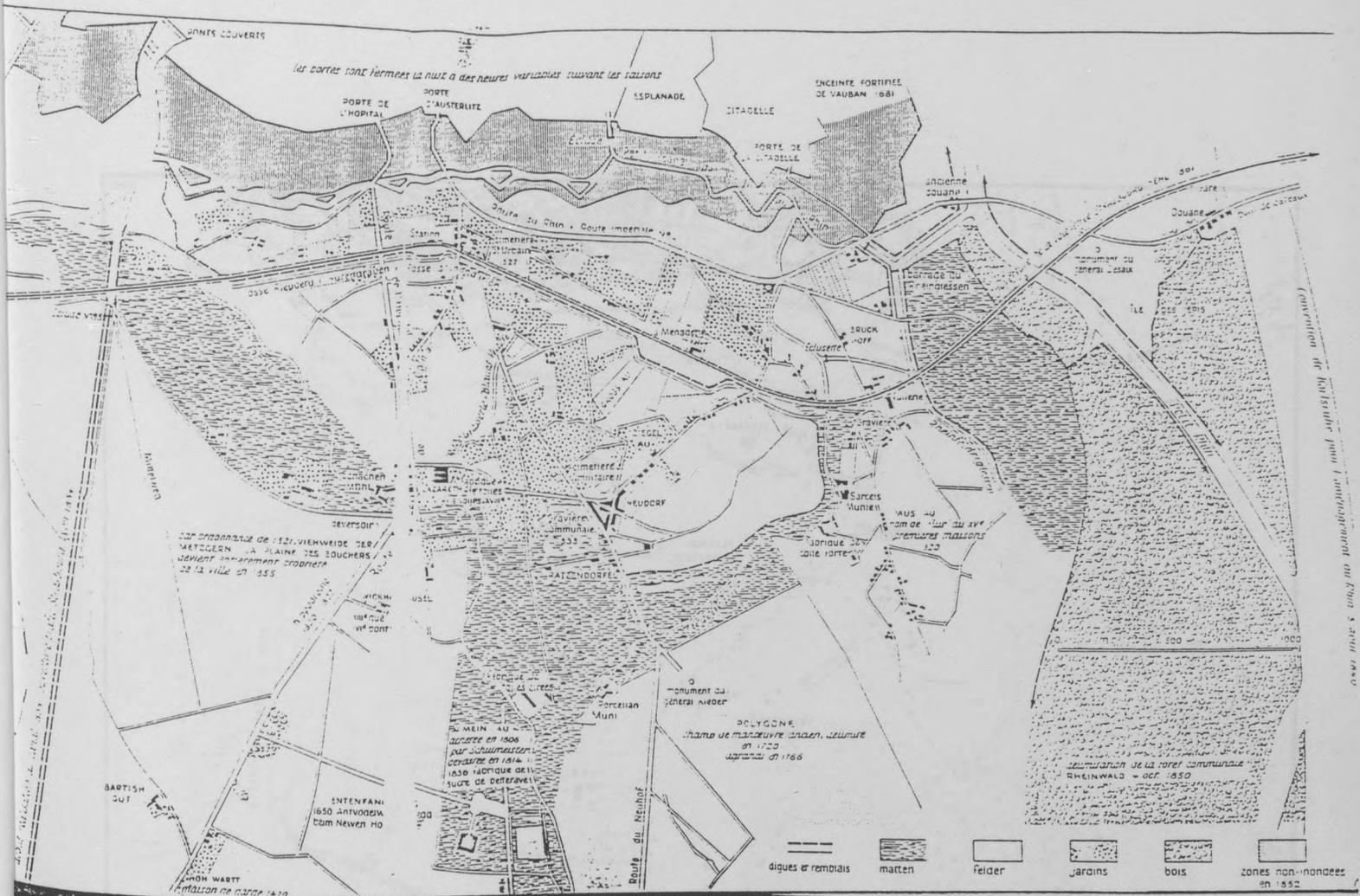
AGENCE D'URBANISME POUR L'AGGLOMERATION STRASBOURGEOISE



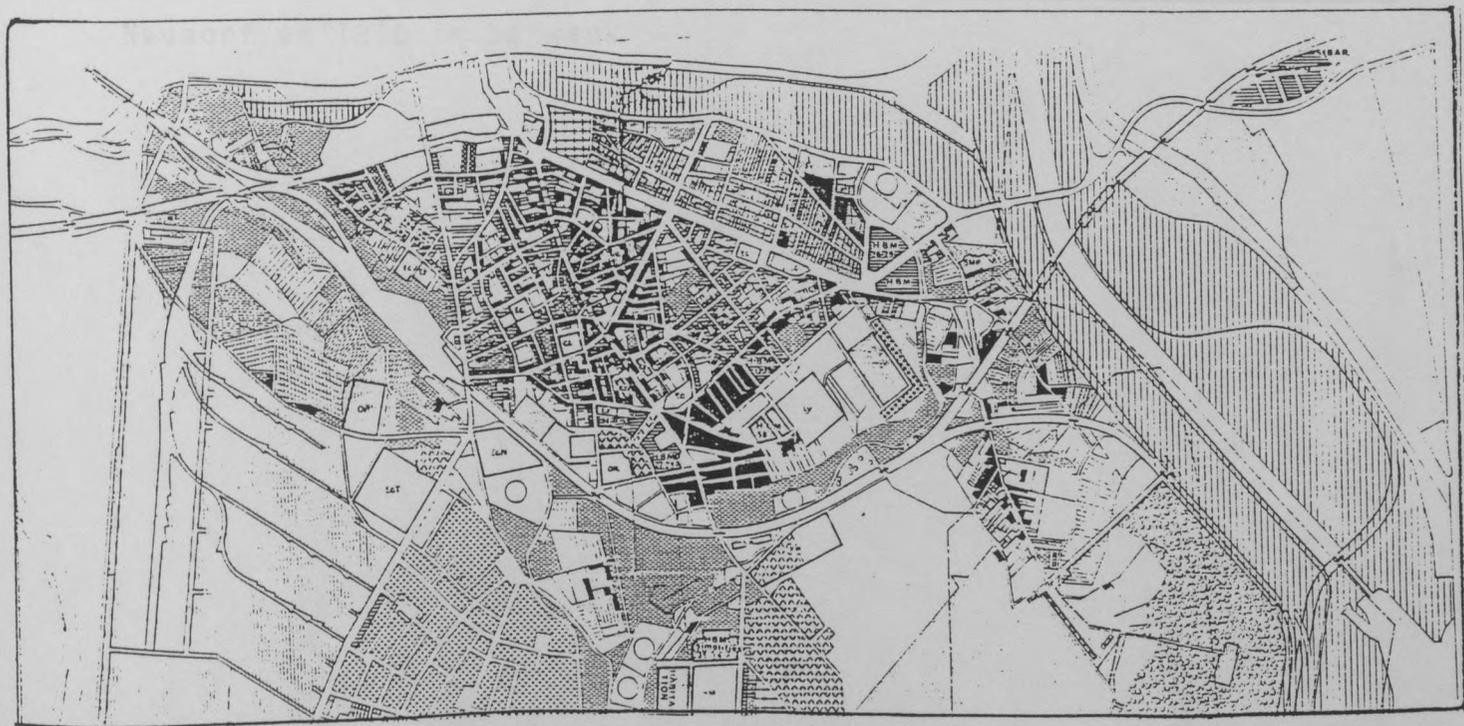
Strasbourg, 1984 , Equipements existants et projetés



Fronts de Neudorf
 Servitudes militaires in Rimbart

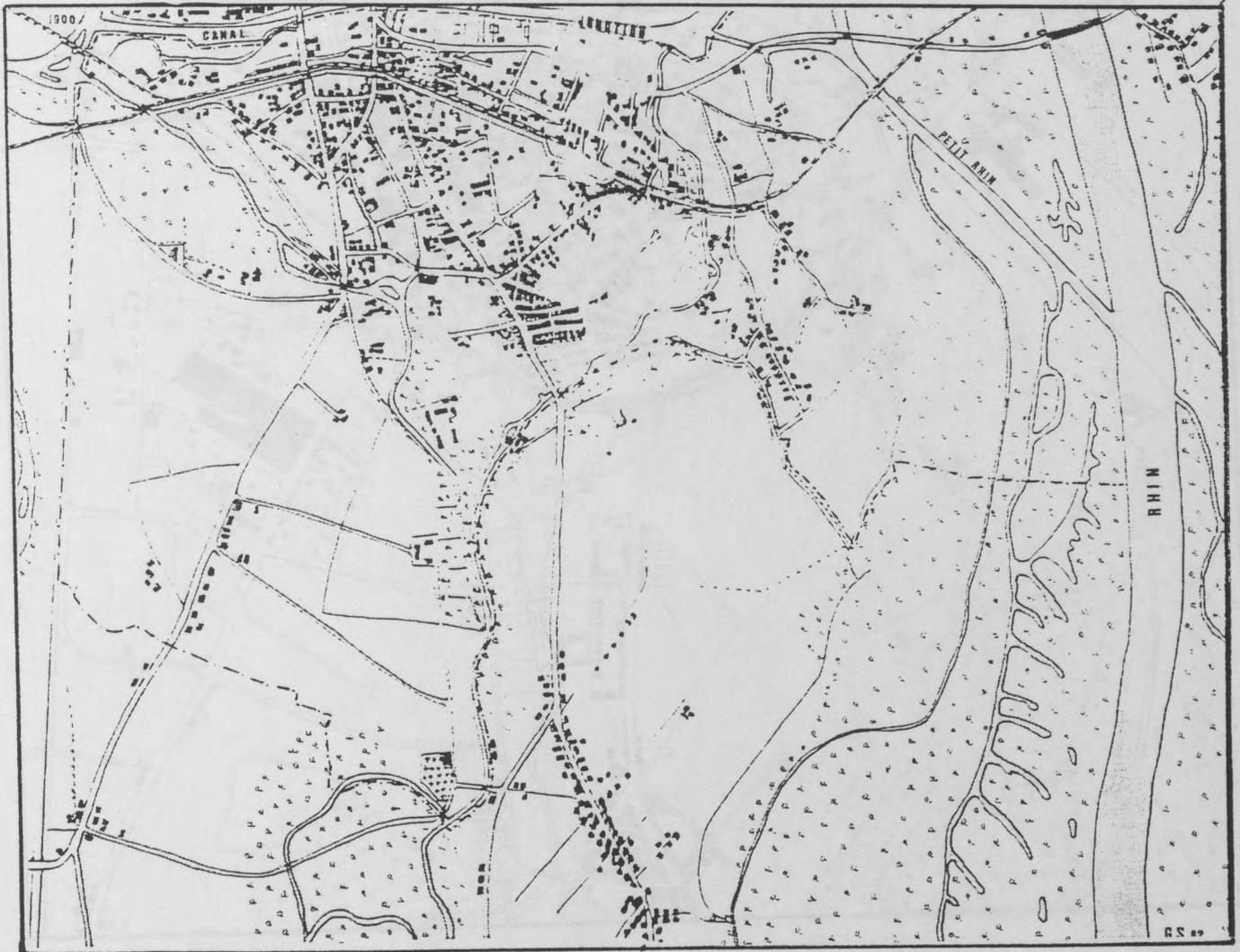


Cartes de répartition des paysages en 1860 et 1960, in Rimbart

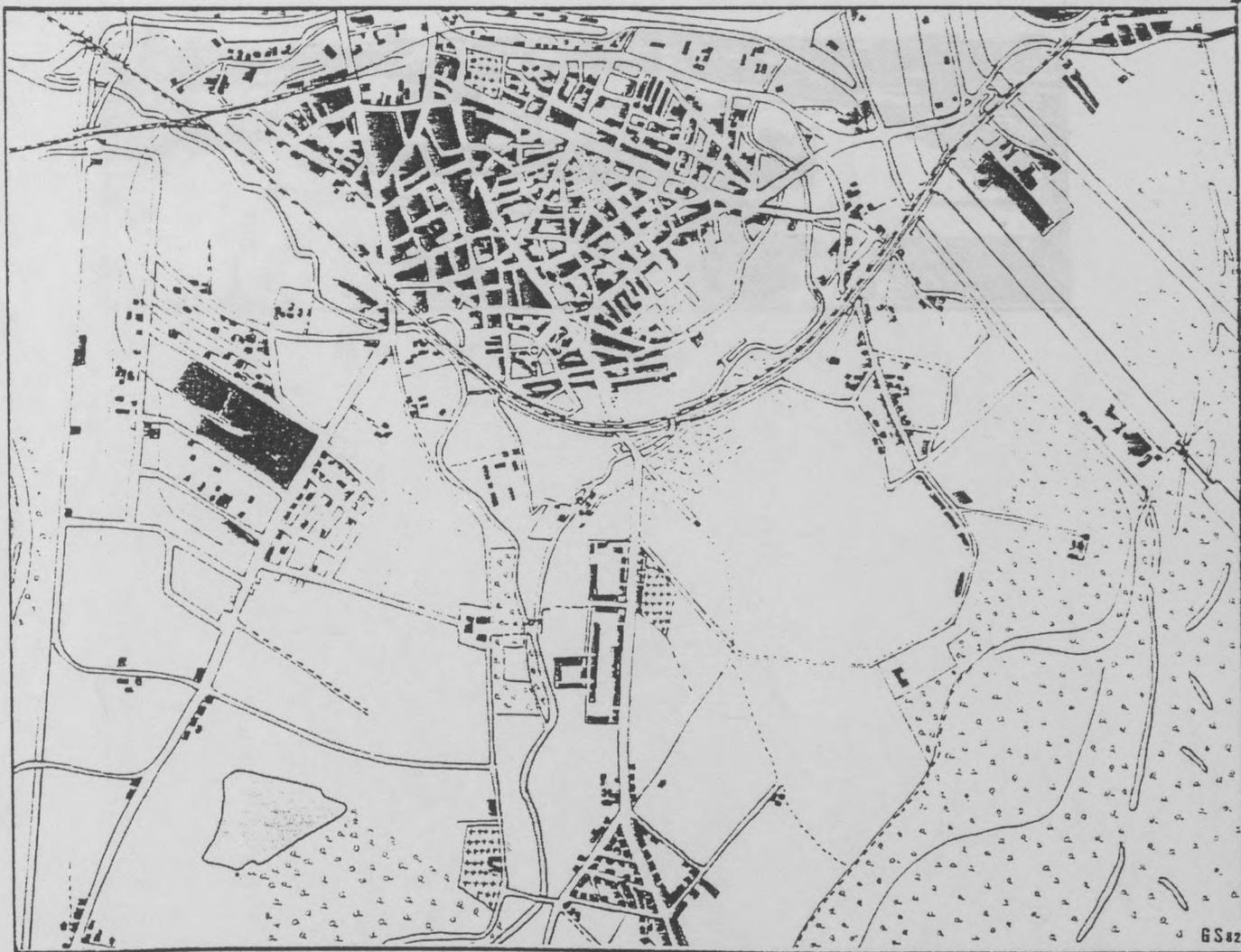




Neudorf en 1861 IN Schwenk



Neudorf in 1900 in Schwenk



GS 82

Neudorf en 1932 in Schwenk



place de l'Etoile ,apres guerre in Schwenk



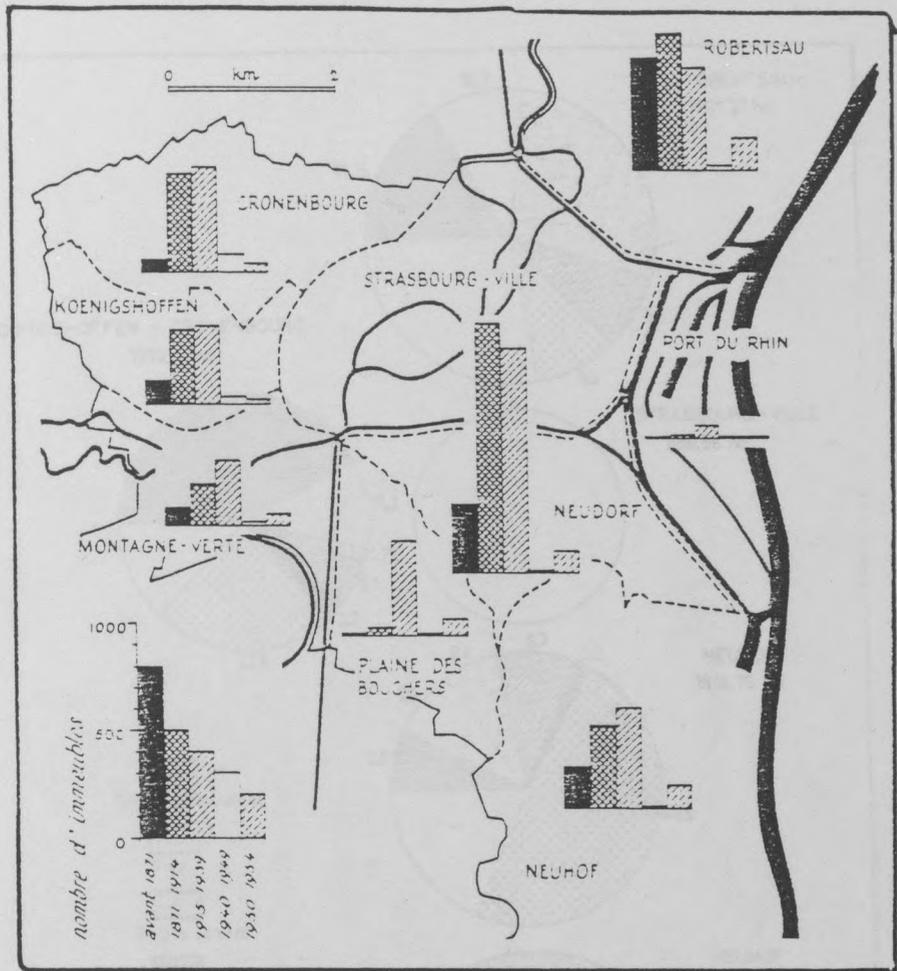
Maquette de 1962 in Schwenk



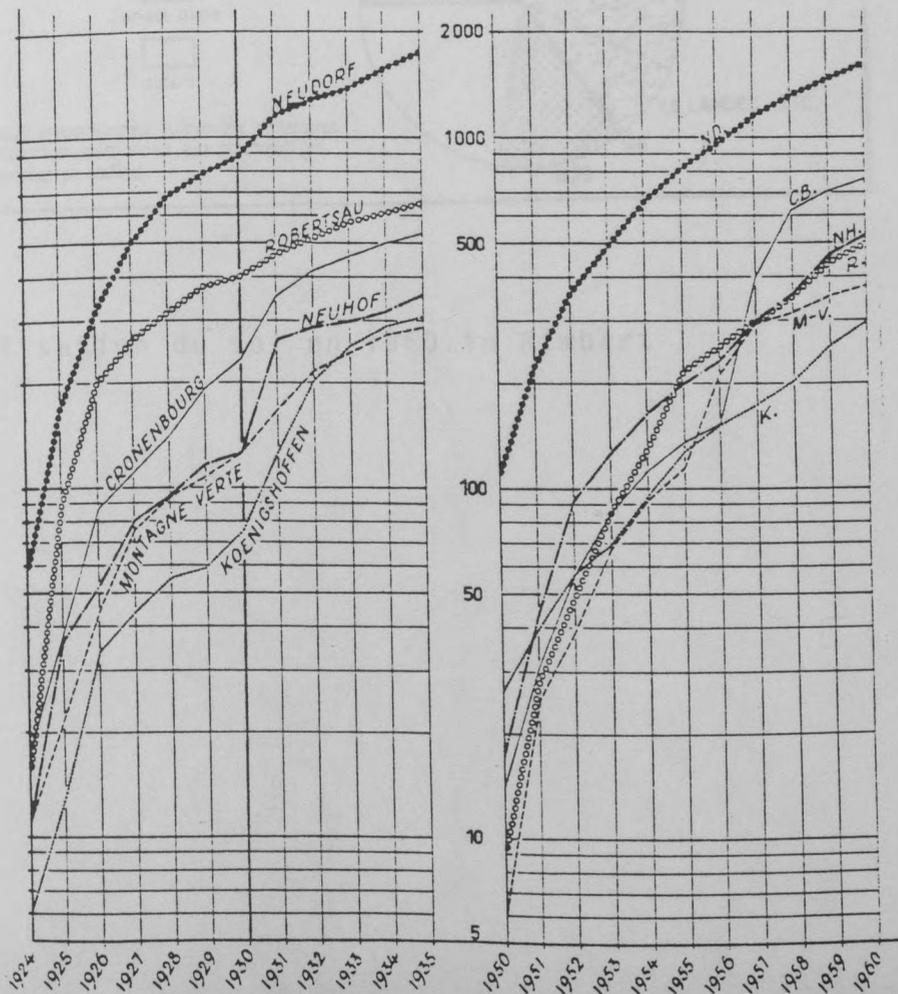
Neudorf en 1882 in Schwenk

| Affectation des terres | 1957 | 1962 |
|--|--------|--------|
| Terres labourables | 128.88 | 104.64 |
| Prés et prairies naturelles | 125.47 | 103.60 |
| Vergers et cultures fruitières | 5.11 | 4.73 |
| Bois | 26.65 | 26.66 |
| Landes et terres vaines | 53.77 | 73.63 |
| Lacs, étangs, canaux non navigables | 4.04 | 4.03 |
| Jardins, terrains affectés à la culture maraîchère | 152.20 | 124.62 |
| Chantiers et terrains à bâtir | 1.33 | 0.95 |
| Chemins de fer, canaux | 32.44 | 32.44 |
| Terrains d'agrément, parcs | 13.03 | 14.81 |
| Propriétés bâties | 704.17 | 662.36 |
| Propriétés publiques et terrains militaires | 271.66 | 366.28 |

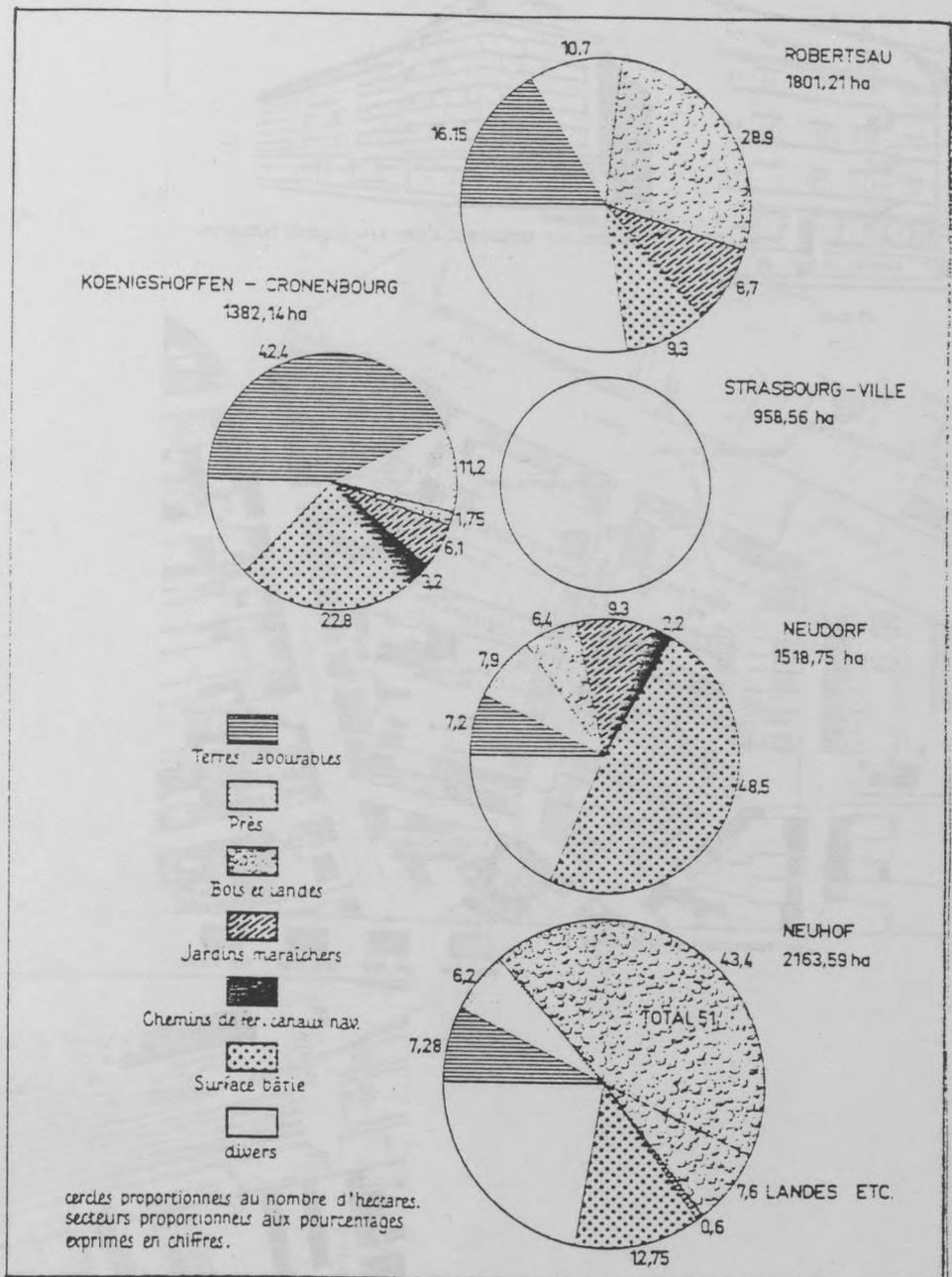
Neudorf in Schwendk



Age des immeubles d' habitation en 1954 in RIMBERT

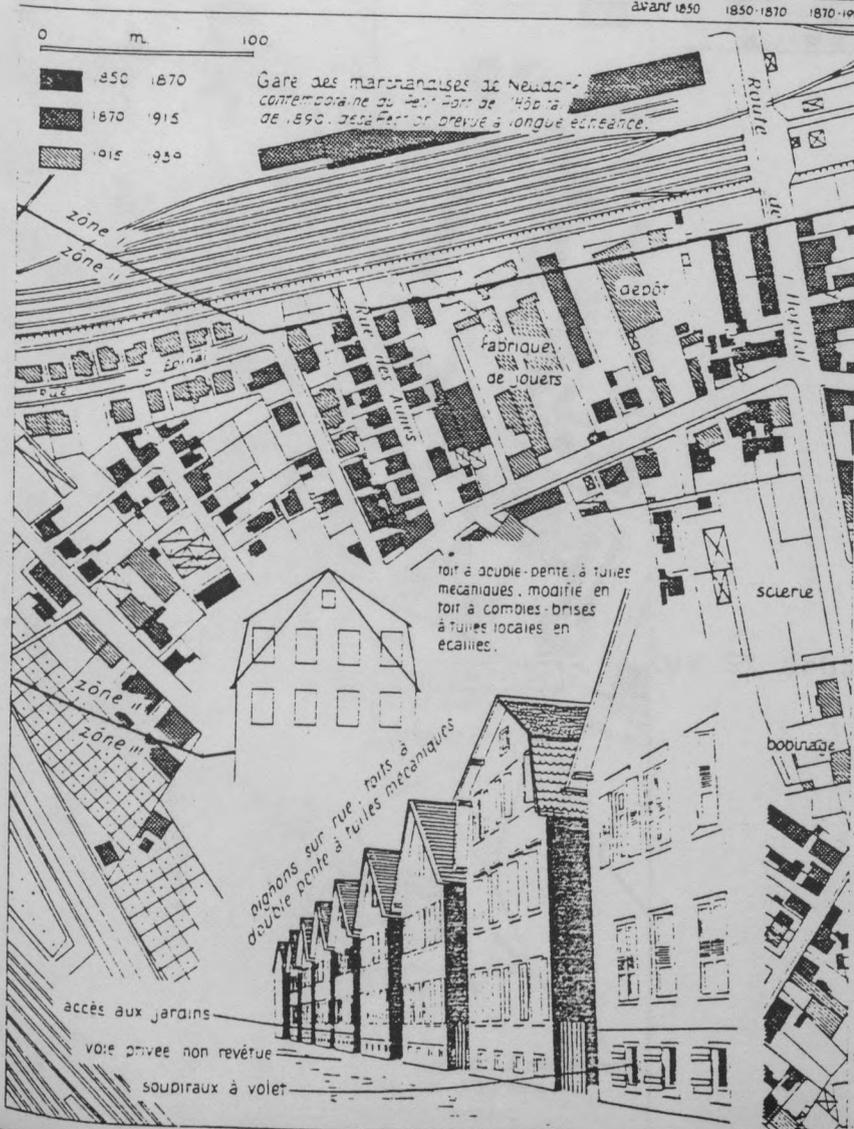
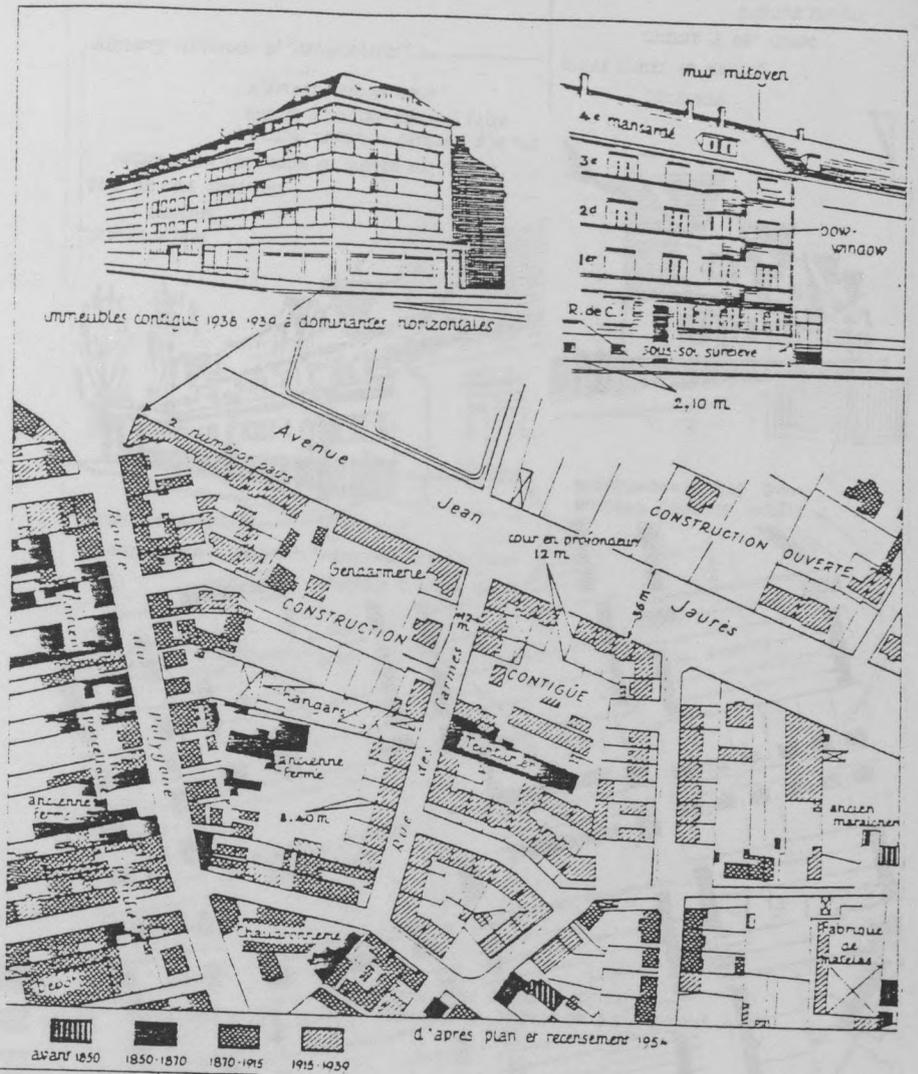


Total des mouvements de construction in



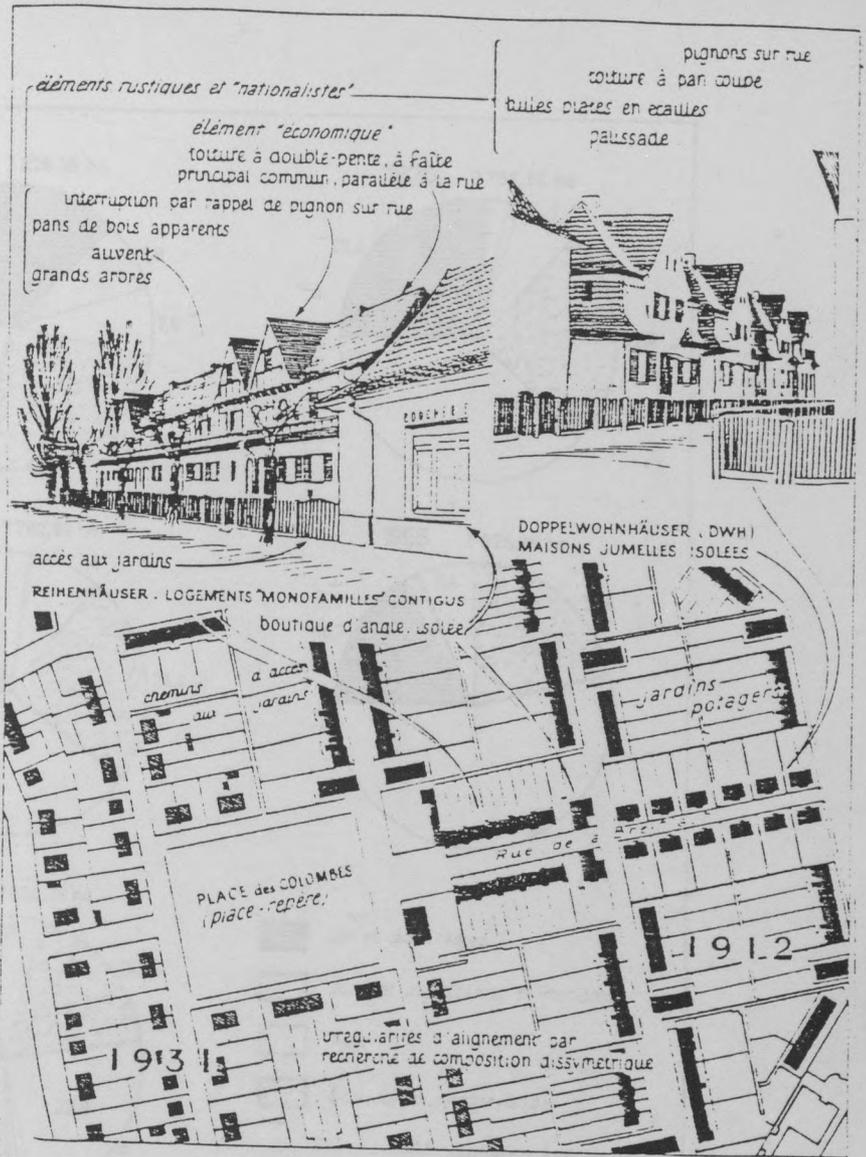
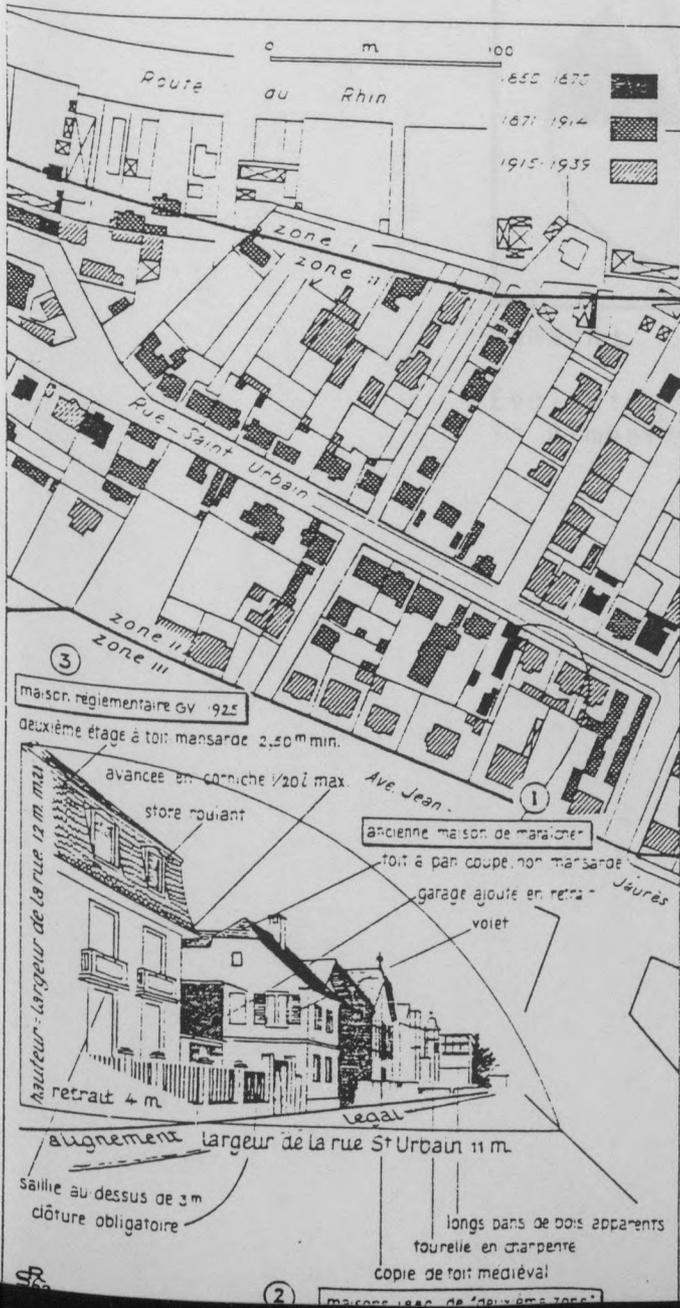
Utilisation du sol en 1960 in Rimbart

Avenue JJaures
in Rimbart

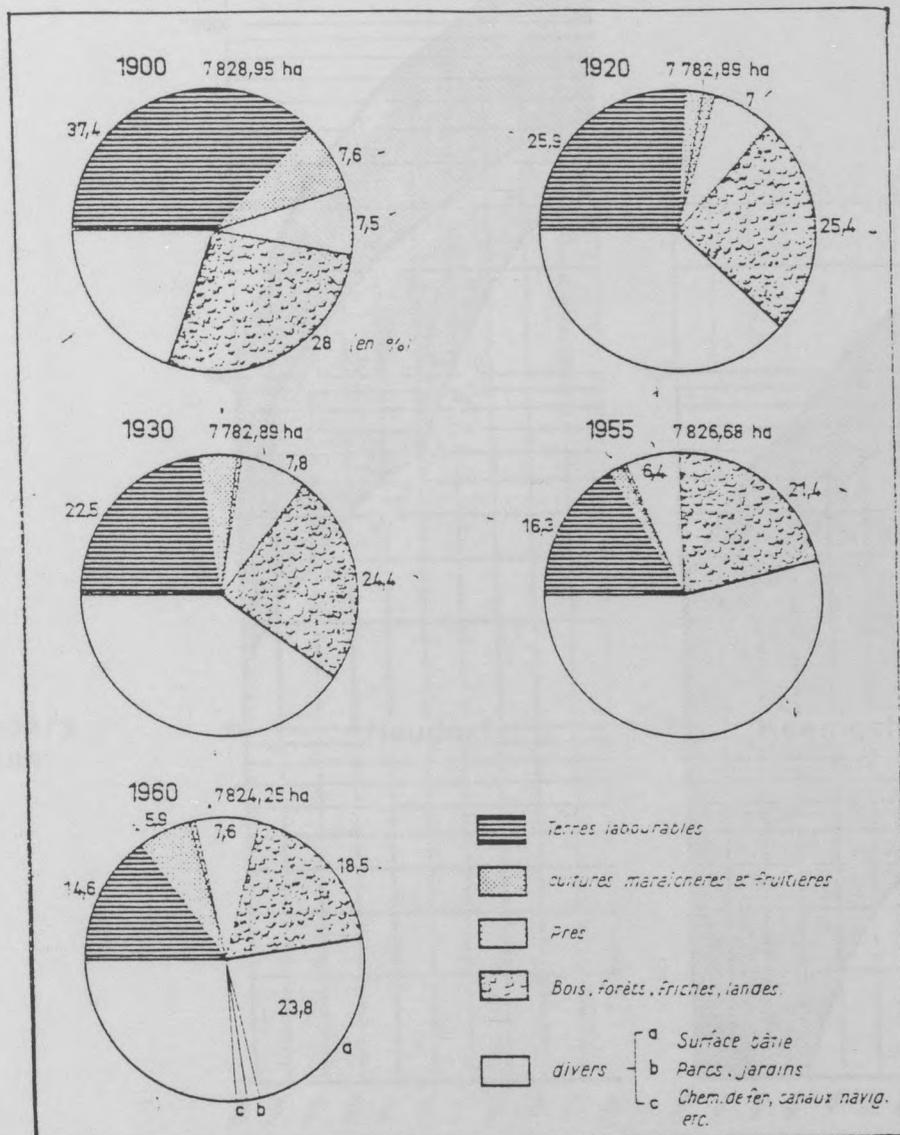


Rue des Aulnes
in Rimbart

Cité du Stockfeld,
rue de Breitlach
et de Lichtenberg
in Rimbe



Rue St Urbain in Rimbert

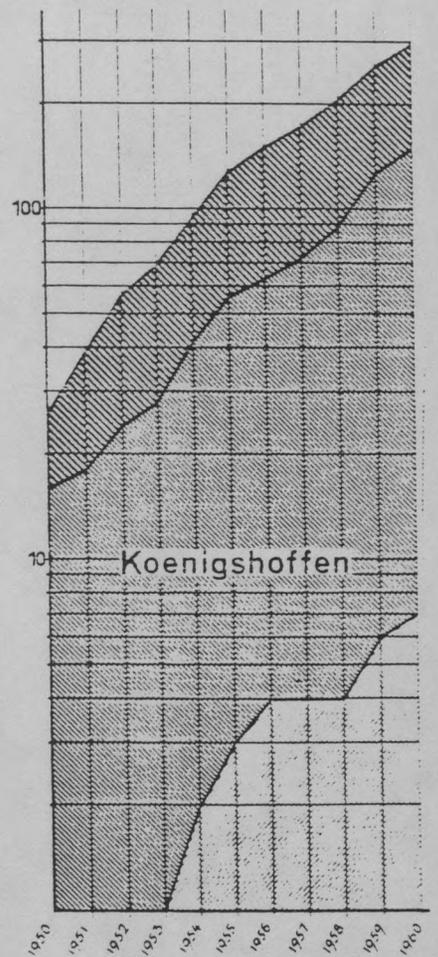
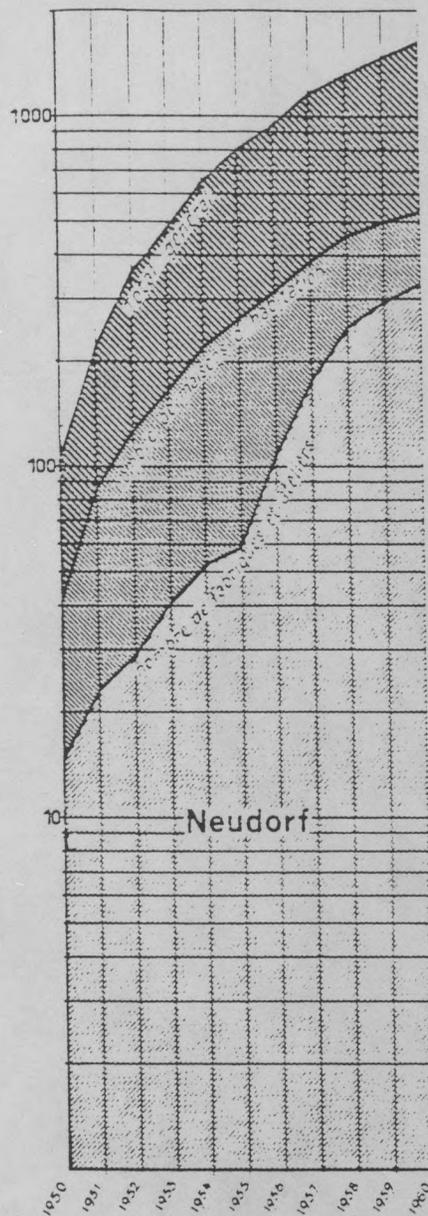


Commune de Strasbourg

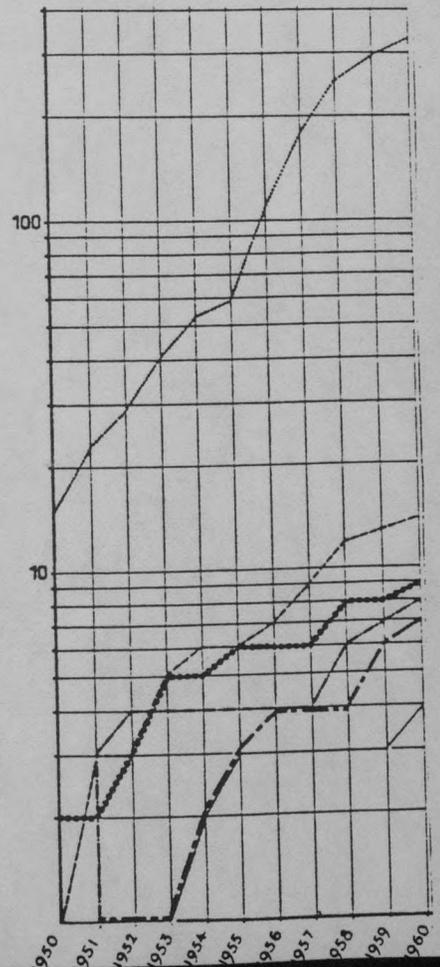
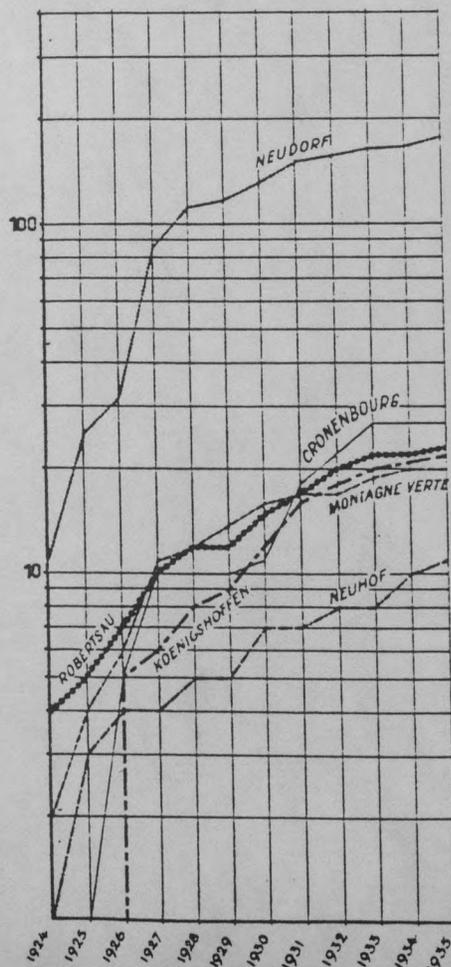
Evolution du sol 1900-1960
in Rimbart

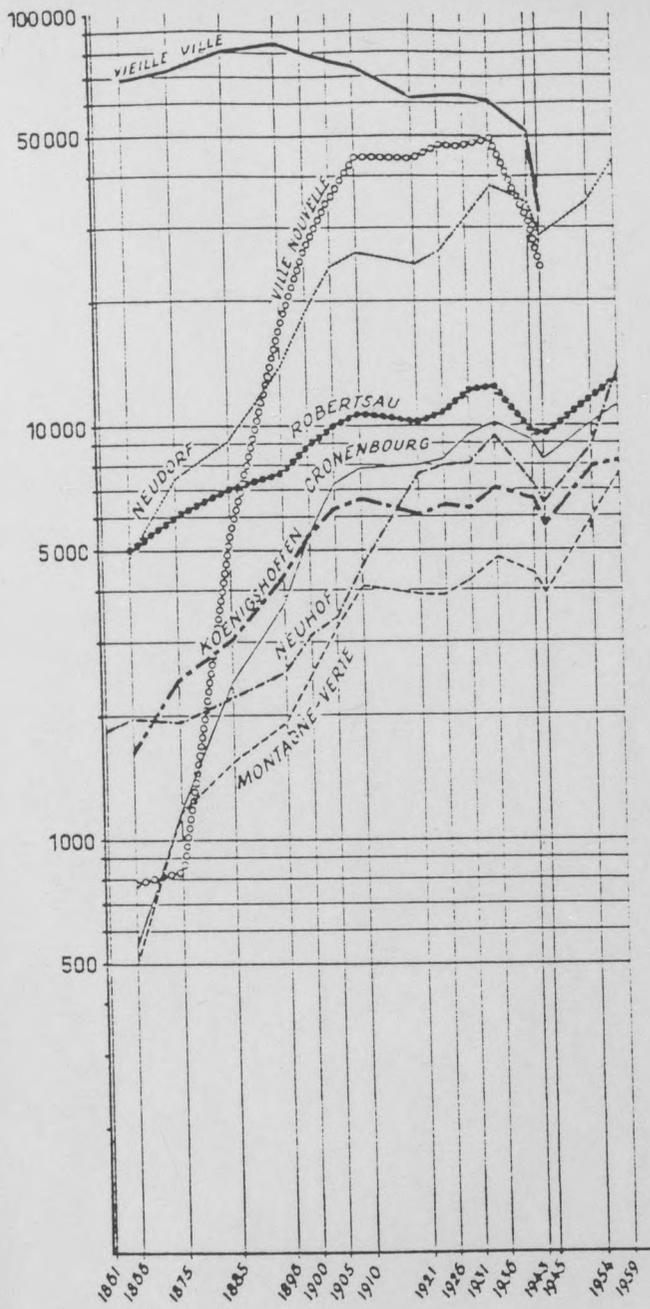
Mouvement comparé
de construction

in Rimbart



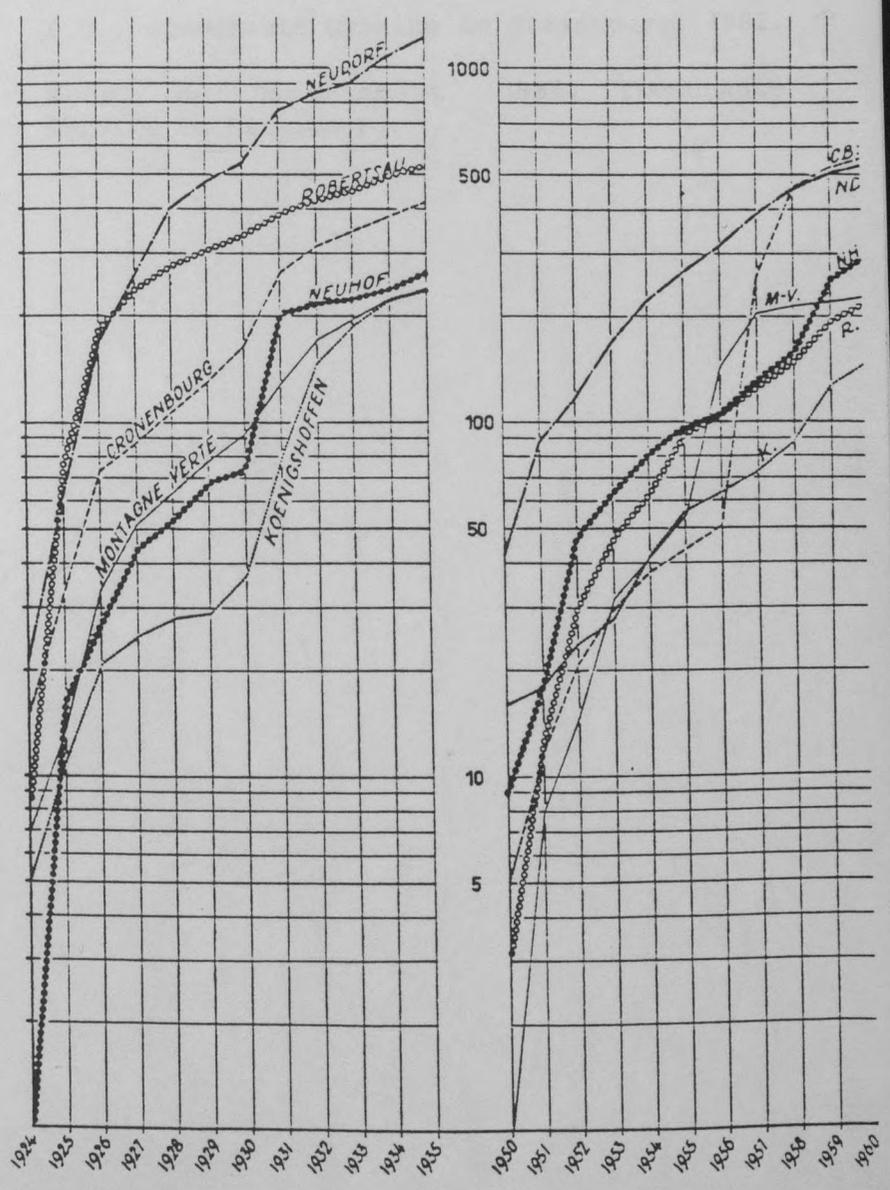
Construction des
fabriques et ateliers
in Rimbart





Evolution démographique
in Rimbart

Maison d'habitation , construction
in Rimbart



INVENTAIRE DES PROJETS :

Herrenschmidt, 1964-1970.

Agence d'Urbanisme, 1973.

Herrenschmidt, 1973.

Maennel, 1973.

Essais, 1980, V. Claude, Ph. Weiss, G. Reichert

Duthoit, Martinez, Messelis, 1978, Agence
d'Urbanisme.

P.O.S. 1977.

Agence d'Urbanisme, 1979-1984.

Communauté Urbaine de Strasbourg, 1980-1984.

Rivkin, 1984.

B.U., Communauté Urbaine de Strasbourg, 1982.

Hôtel du Département, 1985, Communauté
Urbaine de Strasbourg.

Strasbourg, le 26 février 1973

CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG

Extrait du registre des délibérations

Nombre des membres élus du Conseil : 70 dont 70 sont encore en fonction

Séance du 23 février 1973

sous la présidence de M. Pierre PFLIMLIN.

| | | |
|--------------------------------|----|--------------------------------|
| Ont assisté à la séance : | 53 | membres |
| Étaient absents et excusés : | 17 | dont 6 avec production de vote |
| Étaient absents, non excusés : | - | membres. |

7^{ème} point de l'ordre du jour :

Elaboration d'un plan d'occupation des sols partiel pour le secteur de la place de l'Etoile à Strasbourg.

Rapporteur : M. le Président

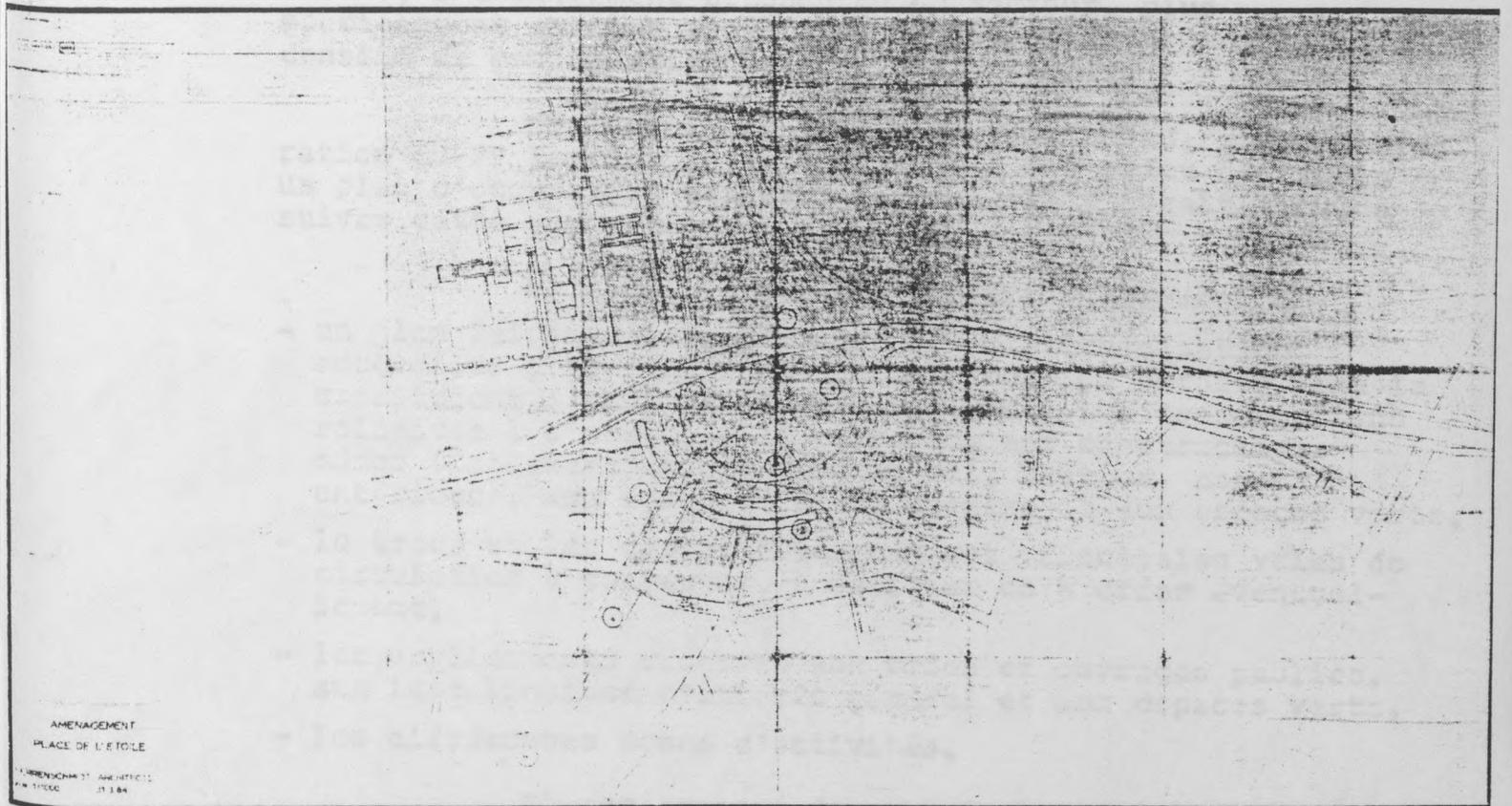
Le 8 août 1964 une convention a été passée entre le Ministère de la Construction et la Ville de Strasbourg, convention donnant à cette dernière la mission d'établir un plan d'urbanisme directeur complémentaire pour le secteur de la place de l'Etoile - Neudorf. Le secteur couvrait une superficie de 17 ha.

La Ville de Strasbourg a chargé début 1965 M. François HERRNSCHMIDT, architecte d.p.l.C. et urbaniste, d'établir ledit plan d'urbanisme complémentaire. La Communauté Urbaine, compétente en matière de rénovation urbaine aux termes de la loi du 31 décembre 1966, a confirmé cette mission par convention du 6 mai 1969. Un plan de rénovation a été présenté.

Toutefois, il s'est avéré que la réalisation de ce plan, dans le sens du décret du 31 décembre 1968 relatif à la rénovation urbaine, se heurterait à des difficultés considérables du point de vue financier et foncier.

On constate, à l'heure actuelle un certain mouvement dans le secteur sous forme de transactions immobilières et d'opérations ponctuelles de constructions. L'implantation prochaine du nouveau centre administratif Ville - Communauté Urbaine, tout comme la prévision, puis la réalisation de la voie de contournement sud devant relier la rocade Ouest à la place de l'Etoile, renforceront inévitablement cette tendance.

Il est donc nécessaire de prévoir, dans plus



Projet Herrenshmidt mars 1964

- la partie ...

Le P.O.S. partiel devra être élaboré, conformément aux dispositions de décret n° 90-1015 du 26 octobre 1970, par un groupe de travail constitué par le Préfet et comprenant, outre les représentants des services de l'Etat et de la Communauté Urbaine, des représentants du Conseil Municipal de Strasbourg, également Conseillers Communautaires. Dans sa séance d'information du 29 janvier, le Conseil Municipal a proposé la composition suivante : M. ...

Il est donc nécessaire de prévoir, sans plus tarder, l'aménagement ordonné de ce secteur, plus spécialement en ce qui concerne la détermination de la densité de construction et du réseau routier.

Le Conseil municipal de STRASBOURG, par délibération du 29 janvier 1973, a demandé à cet effet d'établir un plan d'occupation des sols partiel. Il y aurait lieu de suivre cette suggestion.

Le P.C.S. partiel prévoiera notamment :

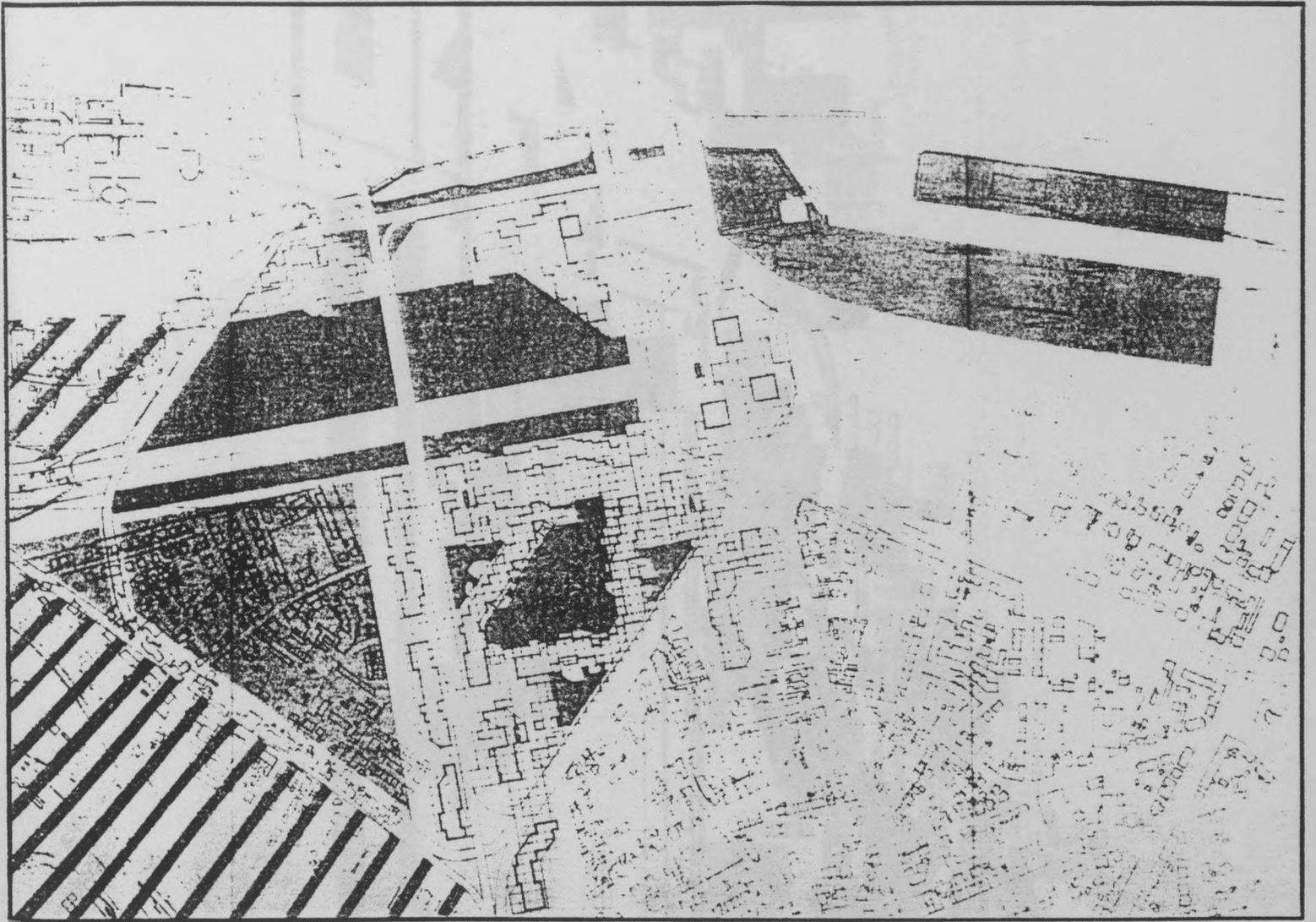
- un plan faisant apparaître les zones d'urbanisation auxquelles s'appliqueront un règlement. Ce dernier fixe le coefficient d'occupation du sol, édicte les prescriptions relatives à l'accès, à la chaussée, aux constructions mêmes (implantation, emprise au sol, hauteur, aspect extérieur), aux aires de stationnement et aux espaces verts,
- le tracé et les caractéristiques des principales voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer éventuellement,
- les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général et aux espaces verts,
- les différentes zones d'activités.

Il est proposé de retenir le périmètre suivant pour l'élaboration de ce P.C.S. partiel :

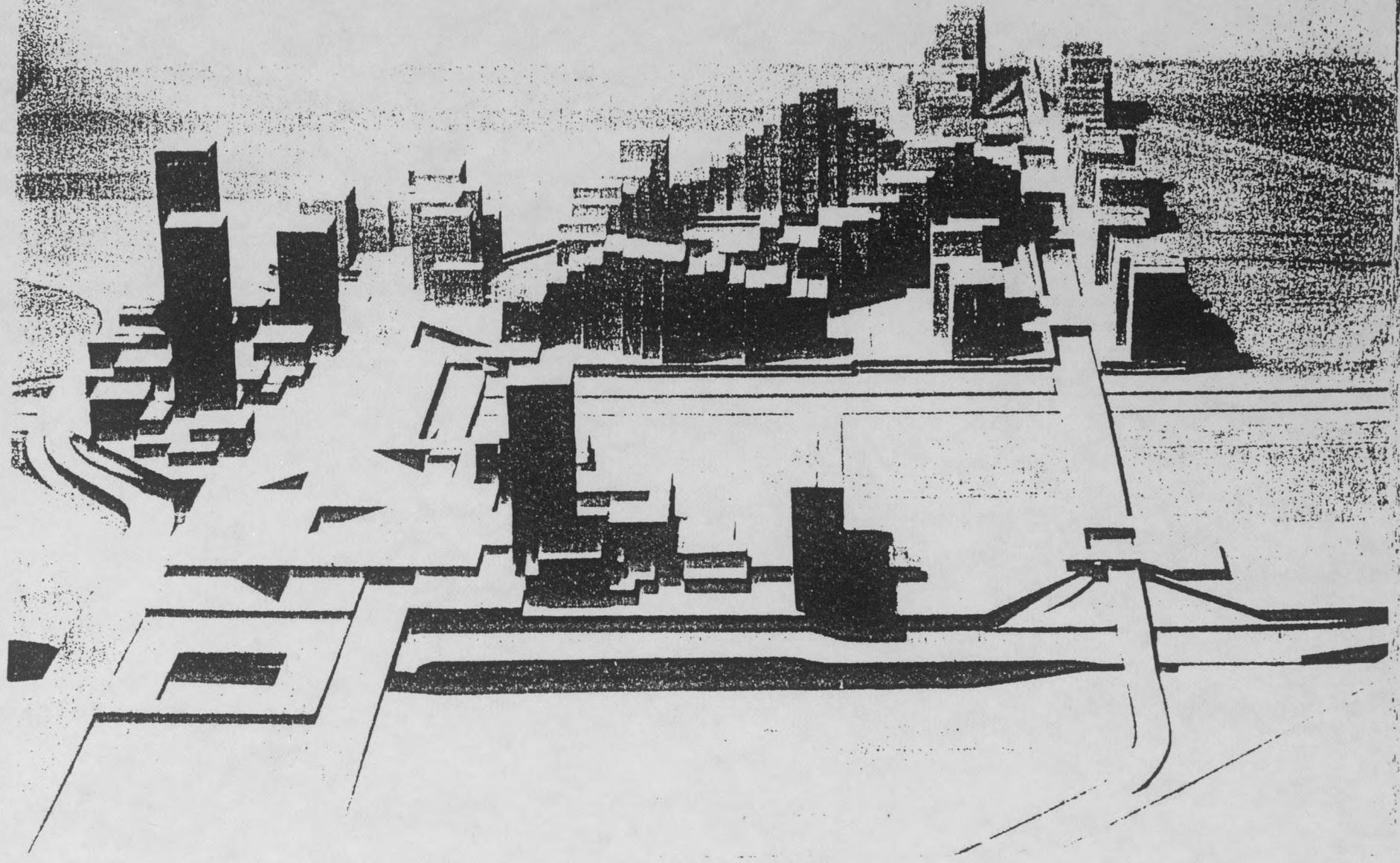
- au Nord : Canal de jonction, Bassin d'Austerlitz, Bassin Dusuzeau, Bassin de la Citadelle jusqu'à la rue de Nantes
- au Sud : limite Sud de la zone non aedificandi le long de la Route du Rhin
- à l'Est : Route du Polygone, rue de Nomény, route de Colmar
- à l'Ouest : voie ferrée Strasbourg à Kehl.

Le P.O.S. partiel devra être élaboré, conformément aux dispositions du décret n° 70-1016 du 28 octobre 1970, par un groupe de travail constitué par le Préfet et comprenant, outre les représentants des services de l'Etat et de la Communauté Urbaine, des représentants du Conseil Municipal de Strasbourg, également Conseillers Communautaires. Dans sa même délibération du 29 janvier, le Conseil Municipal a proposé 12 de ses membres dont M. PFLIMLIN, Maire et Président de la Communauté Urbaine.

.../...



projet Herrenschmidt mai 1970



Projet HERRENSCHMIDT

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

" Le Conseil de Communauté

" après avoir pris connaissance de la délibération du 29
" janvier du Conseil Municipal de Strasbourg

" après en avoir délibéré,

" demande

" l'établissement d'un plan d'occupation des sols partiel,
" conformément aux dispositions du décret n° 70-1016 du
" 28 octobre 1970, à la place de l'Étoile - Neudorf, à
" l'intérieur du périmètre suivant, délimité sur plan
" annexé à la présente délibération :

- " - au Nord : Canal de Jonction, Bassin d'Austerlitz,
Bassin Ducoux, Bassin de la Citadelle
jusqu'à la rue de Mantas,
- " - au Sud : limite sud de la zone non aedificandi le
long de la route du Rhin
- " - à l'Est : Route du Polygone, rue de Nomény, route de
Colmar
- " - à l'Ouest : voie ferrée Strasbourg à Kehl

" propose

" M. PFLIMLIN, Maire de Strasbourg et Président de la
Communauté Urbaine

M. BAILLIARD, Adjoint au Maire

M. DE RENDINGER, Adjoint au Maire

Mme BECKER)

M. BLOCH)

M. FORNER)

Mme GIRARDIN)

M. PETER)

M. ROTHENBACH)

M. SCHEIBEL)

M. Albert SCHMITT)

M. SCHULER)

Conseillers municipaux

" comme représentants élus de la Commune et de la Communauté
" Urbaine au sein du groupe de travail chargé de l'élaboration
" du plan d'occupation des sols partiel. "

ADOPTE

Pour ampliation

Strasbourg, le 1er mars 1973

Le Président

P.d.

(M. STERN)
directeur

signé: P. PFLIMLIN



Strasbourg, le 13 juin 1973

VOIE DE CONCESSIONNEMENT SUD
SECTION PORTE DE SCHIRMECK - PLACE DE L'ETOILE

I - Opération d'urbanisme envisagée dans le secteur de la Place de l'Etoile

La Communauté Urbaine de Strasbourg projette depuis environ dix ans de réaliser dans le secteur de la Place de l'Etoile une importante opération d'urbanisme. L'étude, confiée à M. HERRENSCHMITT n'a cependant jamais réellement débouché, en raison notamment des difficultés d'accorder entre eux les projets d'urbanisme et ceux relatifs à la voirie rapide.

La volonté de réaliser une telle opération doit néanmoins être considérée comme une donnée de base, traduite notamment par l'implantation Place de l'Etoile du futur Centre Administratif de la C.U.S.

Bien que le programme précis de l'opération ne soit pas arrêté, on peut retenir, à titre d'hypothèse, les éléments suivants :

- 1 - le Centre Administratif de la C.U.S.
- 2 - un programme de bureaux d'environ 100.000 m², dont une partie correspondrait à des "constructions pour soi", et une autre à des bureaux en location (à un prix de l'ordre de 150 à 200 F par an).
- 3 - Un complexe "Porte de France", axé sur l'accueil des touristes, mettant en valeur la situation exceptionnelle de la Place de l'Etoile, en constituant un accompagnement des bureaux ; parmi les éléments possibles, citons : hôtel, restaurant, agences de voyages, réservations hôtelières, agences de compagnies aériennes, terminal d'aérodrome, Syndicat d'initiative, commerces, gare routière suburbaine, parkings, location de voitures sans chauffeur...

L'énoncé de ces composantes suggère, surtout pour le complexe "Porte de France", un parti d'urbanisme "intégré" où seraient étroitement imbriquées les infrastructures (voirie, site propre, parkings, gare routière...) et les superstructures. En outre un parti architectural de qualité et de caractère monumental paraît indispensable pour constituer, depuis l'Allemagne et le Sud, une entrée digne de Strasbourg.

./.

II - Observations sur le projet Europe-Etudes

1 - Le bâtiment de la C.U.S. est entouré de voies devant supporter un trafic très important. Son intégration dans une opération d'ensemble risque en conséquence d'être très difficile. En particulier il semble impossible d'effacer les coupures introduites au Sud et à l'Est.

2 - En l'absence d'une esquisse d'urbanisme valable, on peut se poser le problème de la desserte de l'opération projetée, et notamment celui de l'écoulement des pointes de trafic dues à l'important programme de bureaux. La solution d'une desserte directe à partir du réseau primaire semble contestable (voir les problèmes de sortie sur l'avenue de l'Esplanade par exemple), qui risque d'imposer la mise en place d'un nombre considérable de feux.

3 - Les emprises consommées par la voirie sont très importantes. A ce sujet on devrait prendre en compte, pour apprécier le coût des emprises, non pas la valeur vénale des terrains indiquée par les Domaines, liée à la situation en zone actuellement non aedificandi, mais la valeur d'usage, en fonction de la situation exceptionnelle du secteur. Les surfaces nécessaires pour la voirie réduisent d'autant les possibilités de construction sur des terrains libres ou facilement libérables. Ceci est particulièrement vrai à court terme, dans la mesure où il est nécessaire de disposer très rapidement de terrains pour des implantations de bureaux au voisinage du Centre-Ville, avec une charge foncière modérée.

4 - La station du site propre est mal située, au milieu d'un vaste terre-plein libre de toute construction, et isolée des immeubles à desservir par d'importantes voies routières.

En outre elle se trouve au niveau moins deux. Les travaux d'une telle station dans la nappe paraissent difficilement envisageables, et seraient d'un coût considérable.

III - Proposition de l'Agence

La proposition jointe doit être considérée comme une esquisse dont le but est d'illustrer ce qui vient d'être dit.

Au niveau de la voirie, on a cherché à diminuer au maximum les effets de coupure dus aux voies de transit : la voie rapide a été reportée au Nord du Centre Administratif de la C.U.S.,

ble vers l'Est. On peut ainsi dégager, autour du bâtiment de la C.U.S., un vaste espace permettant facilement une composition urbanistique.

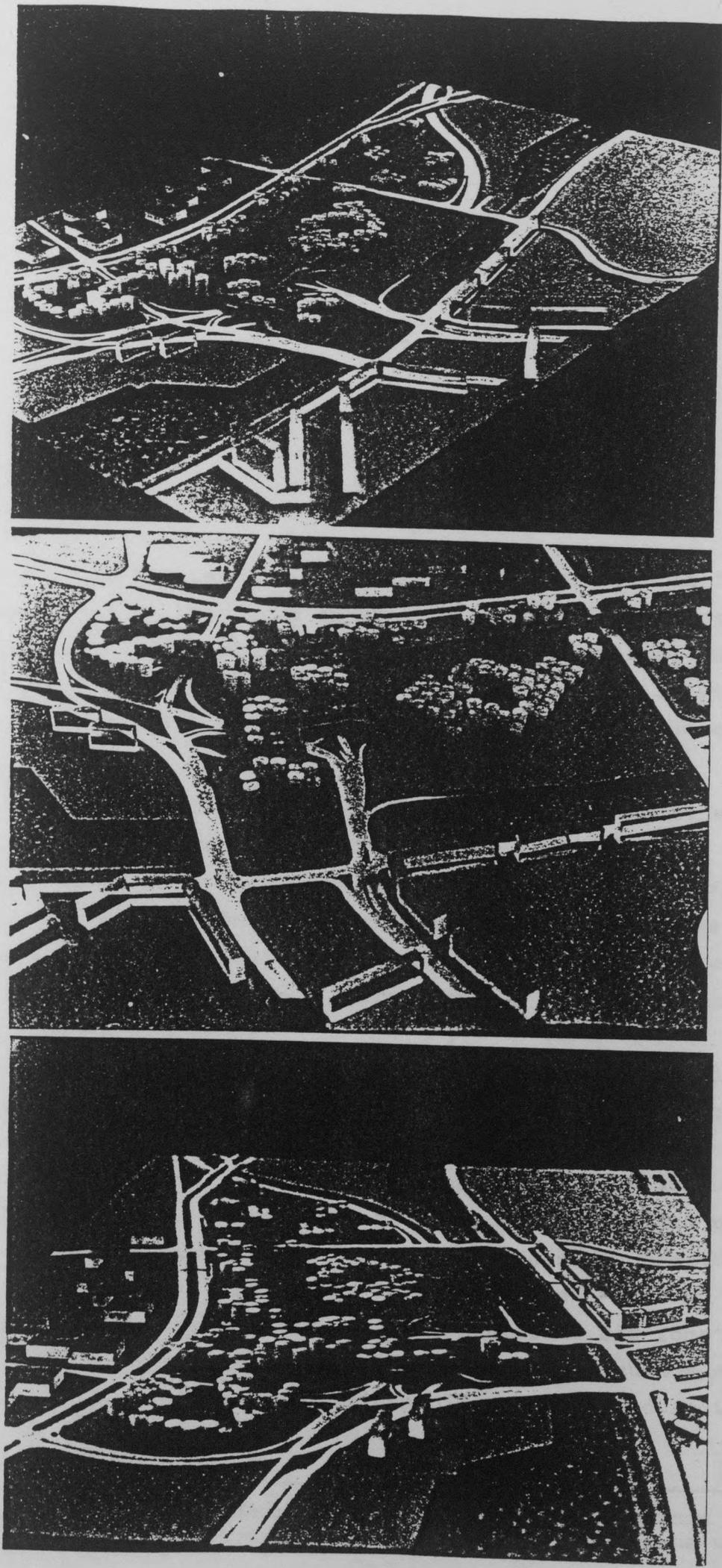
L'entrée en Ville se fait par le pont d'Austerlitz, et la sortie par le pont de la Bourse. Le pont de la Porte de l'Hôpital a un rôle de liaison Centre-Meinau-Neudorf.

L'accès au Centre est moins bien traité que dans le projet Europe-Études. Toutefois une augmentation de la capacité des voies Nord-Sud ne paraît pas souhaitable, et ^{serait} ~~serait~~ ^{serait} cohérente avec les projets de secteur piétonnier, qui prévoient notamment l'interdiction de la circulation sur le tronçon Place Gutenberg - Place Kléber de la rue des Grandes Arcades.

Une voie prolongeant vers l'Ouest l'avenue Jean-Jaurès, reliée à la voie de contournement Sud, assure les échanges entre le Sud et l'Ouest, ainsi que la desserte de l'opération d'urbanisme.

La station du site propre (niveau moins un) au Centre de l'opération, permet une bonne desserte.

En ce qui concerne les superstructures, on trouve au Centre le bâtiment de la C.U.S., à l'Ouest un lotissement de bureaux (location essentiellement), au Sud une rénovation limitée de la façade Nord de Neudorf comprenant des bureaux en "construction pour soi", et à l'Est le complexe "Porte de France", qui constituerait la partie la plus visible de l'opération en provenance de l'Allemagne.



Agence d'urbanisme, octobre 1973

Place de l'Etoile

variante n° 3

Notice explicative du plan-masse

Il convient, en préalable, d'insister sur le fait que "plan-masse" ne doit être entendu qu'au sens d'une tentative d'illustration, de visualisation, d'un parti d'urbanisme. Toute considération d'ordre architectural a été délibérément rejetée et considérée comme hors de propos au stade actuel des études.

Le parti d'urbanisme illustré par les planches jointes prend en compte les impératifs suivants :

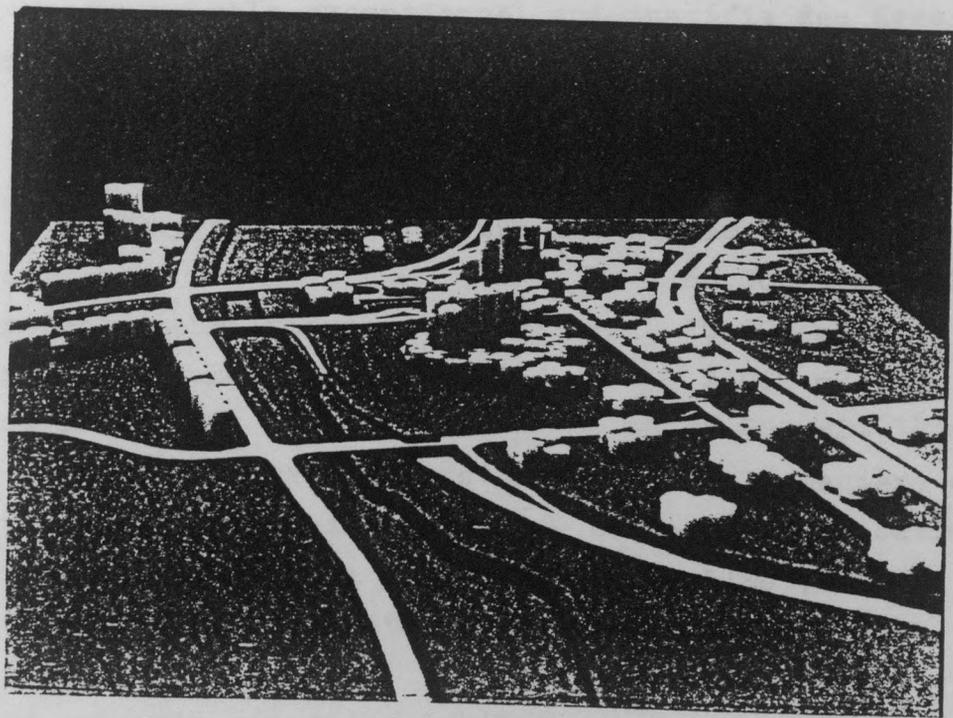
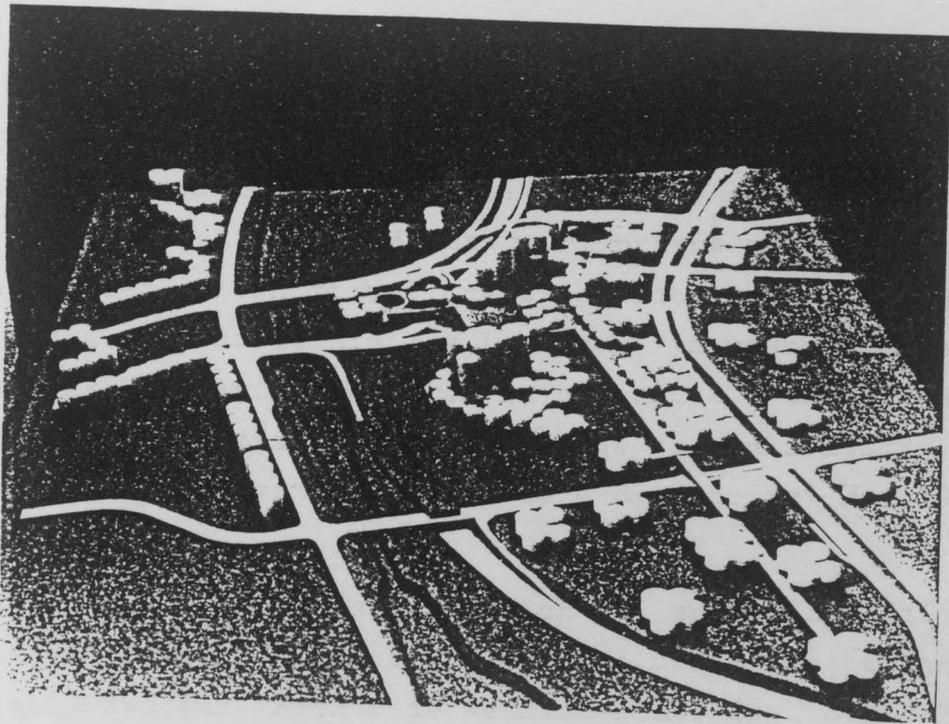
- intégrer l'Hôtel Communautaire dans un projet d'urbanisme cohérent
- créer un "site nouveau" digne de la porte Sud de Strasbourg,
- permettre la réalisation d'un programme portant d'une part sur des immeubles de bureaux, d'autre part sur un complexe touristique et hôtelier.

Il s'agissait en premier lieu d'éviter pour l'Hôtel Communautaire l'"effet d'flot", sous deux aspects : ne pas exagérer l'importance des espaces libres et dégagés dans ses entours (1) d'une part, ne pas ceinturer cet immeuble de voiries autres que celles propres au stationnement (accès et sorties des parkings).

Intégrer l'Hôtel Communautaire dans un ensemble est la seule formule qui permette de "créer un site" - tant du point de vue de l'opération elle-même (complémentarité des fonctions et intégration de celles-ci en ménageant des continuités en particulier sur le plan des circulations piétonnes) que du point des

./.

(1) l'Hôtel Communautaire est construit sur un terrain de 4 ha et s'intègre dans un parc-jardin qu'on a considéré comme une donnée préexistante.



Agence d'urbanisme, 1973 octobre

perceptions "extérieures" à partir des différents axes routiers convergeant vers le carrefour de l'Etoile.

La destination du secteur, prévue notamment par le S.D.A.U., est de constituer une extension du centre. La programmation des activités tertiaires (bureaux, tourisme, accueil) à l'échelle de l'agglomération renforce la nécessité d'un tel centre-relais et conduit à insister sur l'urgence de sa réalisation (cf. note A.U.A.S. les "activités tertiaires à Strasbourg" Mai 1973).

Le parti de densification qui en résulte doit être apprécié en référence aux propositions d'urbanisme portant sur l'ensemble du secteur "Fronts de Neudorf-Place de l'Etoile" : du Heyritz au bassin de la Citadelle serait aménagée une coulée verte comportant localement quelques ensembles résidentiels et de bureaux (cf. note A.U.A.S. "secteur Fronts de Neudorf-Place de l'Etoile" : situation actuelle et propositions d'urbanisme Septembre 1973).

Le secteur Place de l'Etoile, point fort dans cet ensemble, a donc un rôle exceptionnel qui justifie des densités importantes. Cependant des espaces libres non négligeables, plantés ou non, sont figurés dans les planches jointes.

Le programme porte sur les surfaces suivantes (SPHO)* :

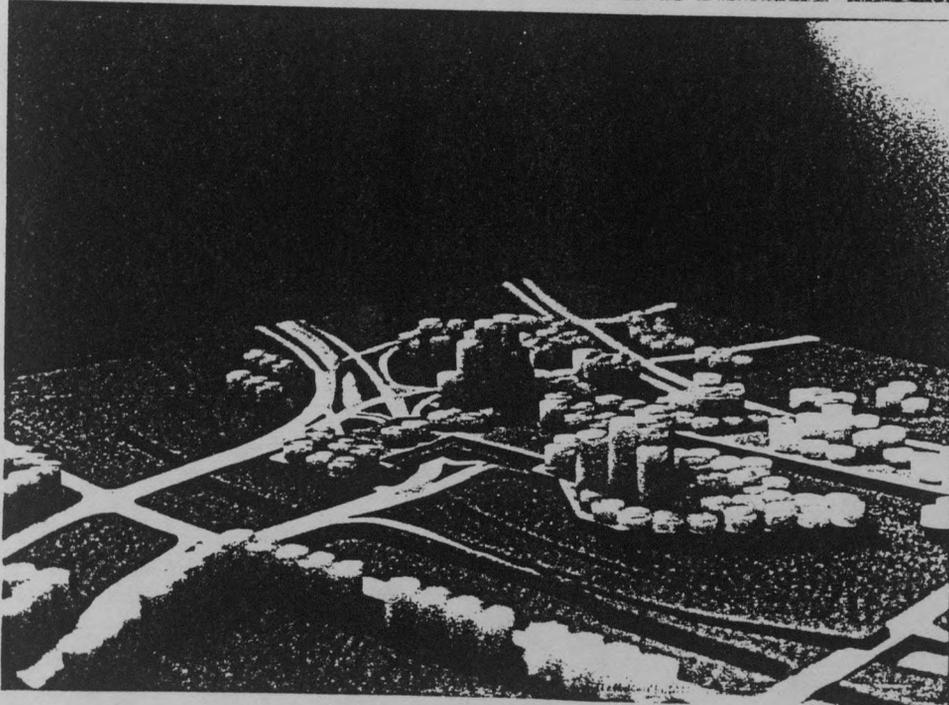
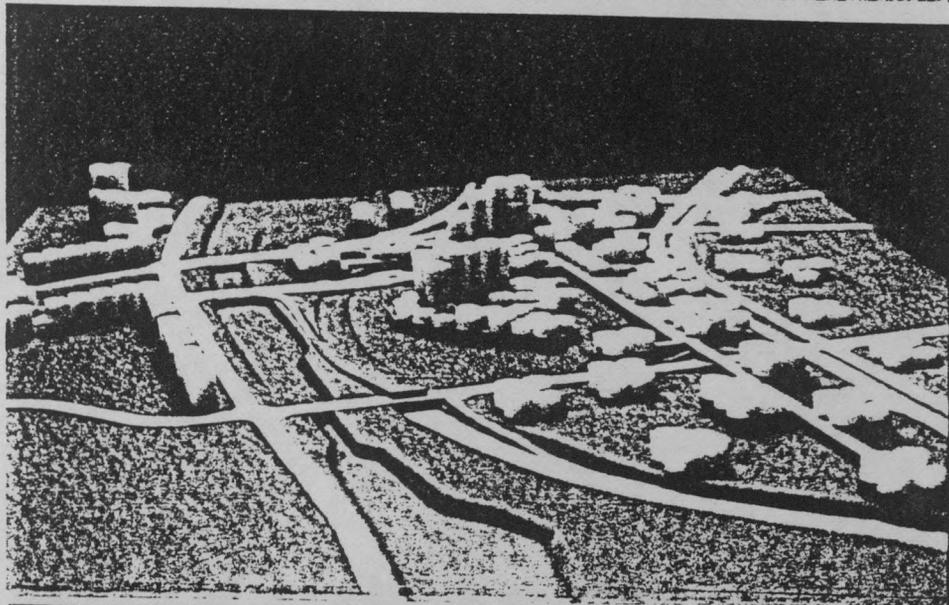
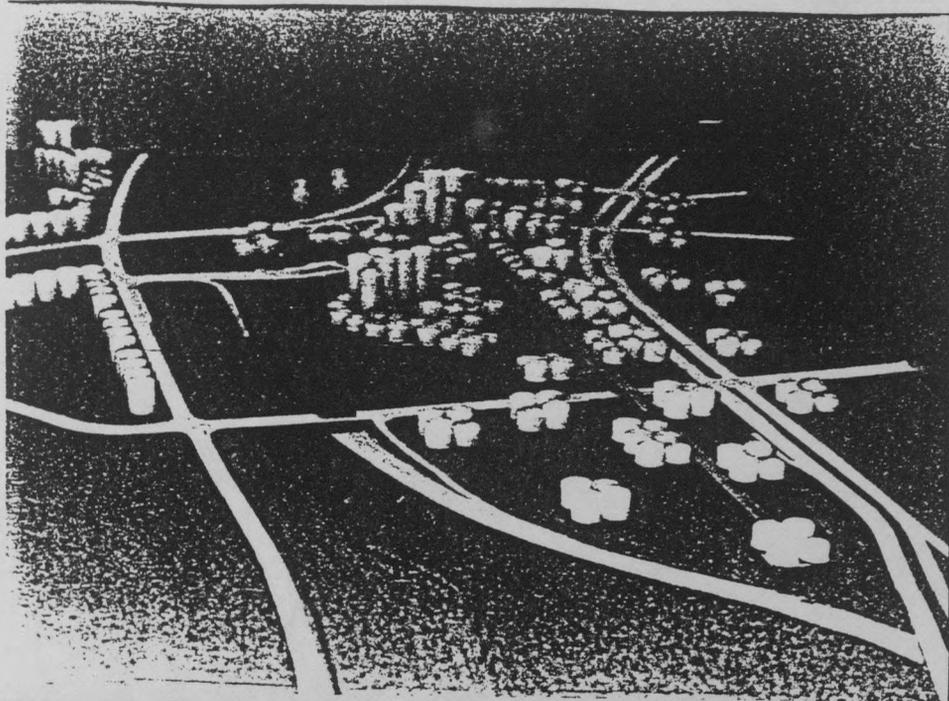
| | |
|---------------------------------------|---------------------------------------|
| bureaux | 60.000 à 80.000 m ² |
| équipements touristiques et hôteliers | 20.000 m ² |
| équipements commerciaux | 2.000 m ² |
| parkings | 82.500 m ² (3.300 places). |

Les constructions s'ordonnent de la manière suivante

- 1.- un ensemble linéaire au Sud comportant des bâtiments, bas vers l'Ouest, de plus en plus élevés vers l'Est,
- 2.- un groupe de bâtiments relativement bas à l'Ouest, traités en "lotissement",
- 3.- un ensemble composite à l'Est, comportant un bâtiment bas face à la Place de Lattre, des bâtiments en gradin se raccordant à un

./.

* non compris l'Hôtel Communautaire



Agence d'urbanisme , octobre 1973

Ech 1/1000

immeuble "signal" immédiatement au Nord de l'ensemble défini en 1), des espaces piétonniers (dalle) dans l'intervalle.

Les fonctions correspondantes sont :

1.- ensemble linéaire Sud :

immeubles de bureaux accompagnés d'équipements commerciaux -localisés pour partie en rez-de-chaussée- qui forment une "galerie marchande",

2.- "lotissement" Ouest :

immeubles de bureaux disposés autour d'un bâtiment central (services techniques, sociaux, etc...),

3.- ensemble Est :

agences (voyages, compagnies aériennes), services au touriste (groupement hôtelier, syndicats d'initiative, réservations, etc...) hôtel avec salle de conférences et restaurant panoramique.

Les circulations sont différenciées pour favoriser le "fonctionnement" de l'ensemble :

1.- Véhicules individuels : les parkings sont localisés pour partie en sous-sol des immeubles composant les ensembles Sud et Est, pour partie au niveau du sol et couverts par des espaces piétonniers (galerie marchande au Sud, dalle à l'Est). Les entrées et sorties sont situées préférentiellement en périphérie des ensembles Sud et Est ; leur disposition aboutit à interdire toute possibilité de transit parasite. Cependant des circuits continus sont réservés à l'usage exclusif des véhicules de service et des autobus.

2.- Transports collectifs : les aménagements propres aux transports collectifs sont concentrés, aux niveaux 0 et -1, dans l'ensemble Est. Le tracé des voies réservées aux autobus urbains préserve d'une part le maintien de l'exploitation existante (trois lignes Nord-Sud), autorise d'autre part à envisager la création de lignes complémentaires (Est-Ouest). L'emprise nécessaire à l'aménagement d'une gare routière suburbaine est prévue. L'ensemble se situe au niveau 0 (circulation actuelle). Au niveau inférieur (-1) sera implantée une station du Transport Collectif en site propre. C'est en superposition avec cette dernière -soit au niveau 0- que se

localise la zone d'arrêt des réseaux d'autobus (urbains et suburbains) ; ses dimensions permettent d'intégrer au besoin un terminal de l'aéroport d'Entzheim.

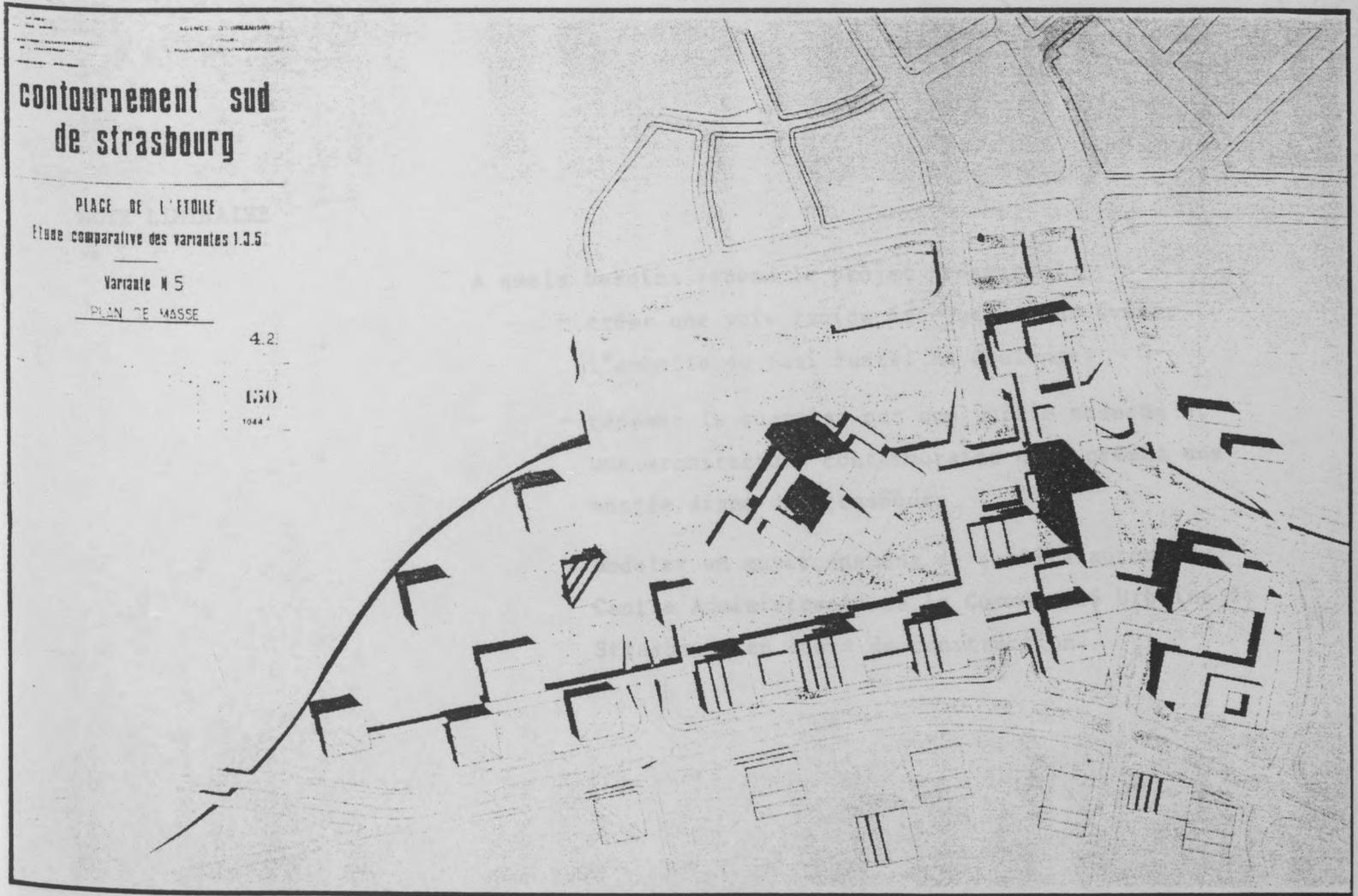
3.- Circulations piétonnes : leur tracé n'est pas défini en détail. Il devra répondre à un principe d'intégration des différentes fonctions. C'est ainsi qu'au-dessus de la zone d'arrêt des réseaux d'autobus -soit au niveau +1- on trouve le point de départ des circulations piétonnes (dalle supportant des éléments d'animation). Celles-ci se prolongent notamment vers l'Ouest en utilisant une galerie marchande qui aboutit au "lotissement".

Les assiettes foncières continues sont importantes :

- Ouest : 5 ha ("lotissement")
- Sud de l'Hôtel Communautaire : 2,5 ha
- Est de l'Hôtel Communautaire : deux unités de 1,5 ha.

De la sorte les emplacements de parkings sont convenablement dimensionnés (les parkings peuvent n'être que semi-enterrés) et les circulations piétonnes ne nécessitent que peu d'aménagements spécifiques (passerelles, dalles).

C'est, d'une manière générale, la grande capacité des emprises laissées disponibles par la voirie et la "faisabilité" (coût modéré, simplicité de réalisation, caractère évolutif) qui constituent les avantages du parti proposé à s'en tenir, bien sûr, au domaine de l'urbanisme.



Agence d'urbanisme 1973 NOVEMBRE

PLACE DE L'ETOILE

Variante 1

A3

le
not
gr
ann
me
cabinet
Heinrich

NOTE LIMINAIRE

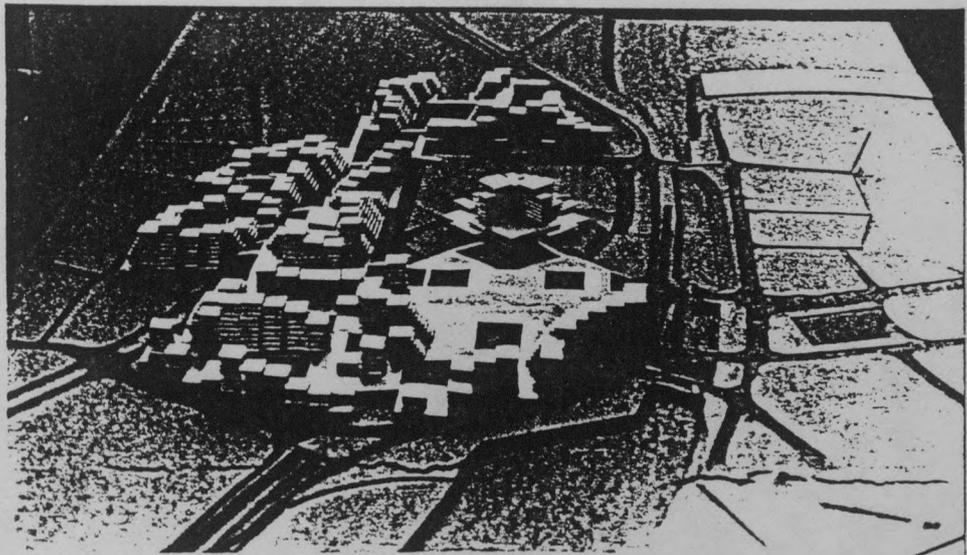
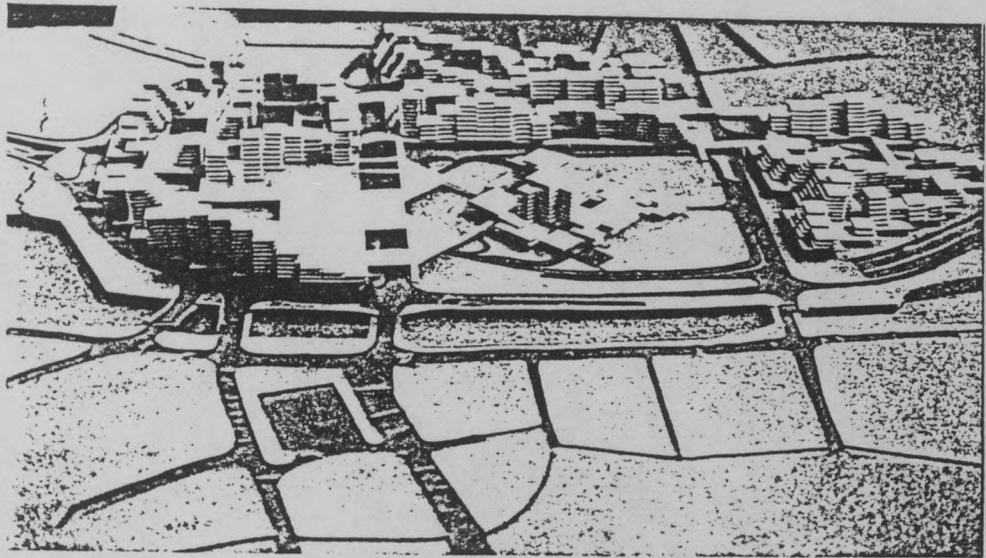
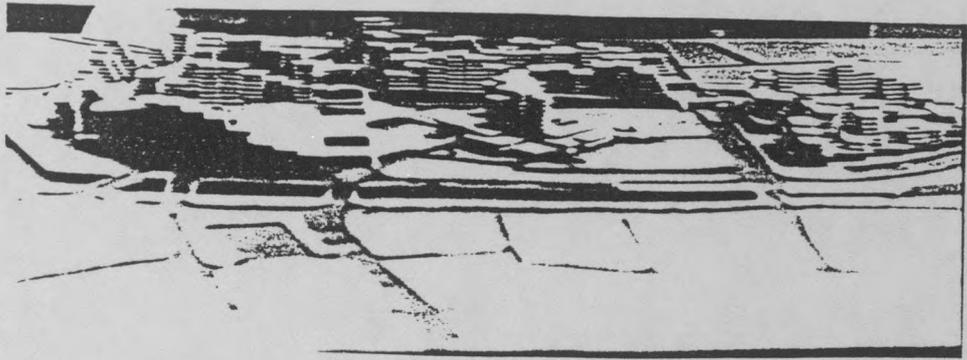
A quels besoins répond le projet présenté ?

- créer une voie rapide Est-Ouest pour éviter l'embolie du quai Fustel de Coulanges
- rénover le quartier par une voirie moderne et une architecture contemporaine en y créant une entrée digne de Strasbourg
- modeler un environnement de qualité autour du Centre Administratif de la Communauté Urbaine de Strasbourg en cours de construction.

NOTE EXPLICATIVE DU PLAN DE MASSE

Il est bon auparavant de rappeler que les plans de masse présentés ne sont que l'illustration des possibilités de réceptivité du site en fonction d'un parti urbanistique ; les propositions architecturales ne sont qu'une traduction graphique ayant pour base les critères suivants :

- garder une échelle comparable à celle du Centre Administratif de la Communauté
- édifier des ensembles réalisables par tranches successives réduites
- rompre les dimensions de ces ensembles par la juxtaposition d'éléments d'importance moyenne
- ne pas dépasser la hauteur du Centre Administratif de la Communauté.



F. Herrenschmidt novembre 1973

- de créer l'entrée Sud de Strasbourg par des perspectives nouvelles tout en ménageant le Centre Administratif qui défile sur la toile de fond de l'ancienne ville
- de sortir le Centre Administratif de son isolement actuel en l'accompagnant d'un environnement contemporain tout en masquant autant que possible le faubourg Sud
- de permettre la réalisation d'un programme important d'équipements touristiques et de bureaux, en y intégrant toutefois de l'habitat afin de conserver une animation de nuit comme de jour et ne pas faire disparaître totalement l'aspect de "coulée verte" du site heureusement préservé jusqu'à nos jours
- d'intégrer les circulations automobiles en leur évitant de prendre l'aspect "transit" par un maillage urbain liant la ville au faubourg Sud
- enfin de différencier la circulation piétonnière de celle des véhicules.

Le plan de masse répond au programme suivant :

| | |
|-------------|---|
| - Bureaux | 95 000 m ² |
| - Tourisme | 9 000 m ² |
| - Commerces | 8 000 m ² |
| - Habitat | 28 000 m ² |
| - Parkings | 120 000 m ² (4 000 places). |

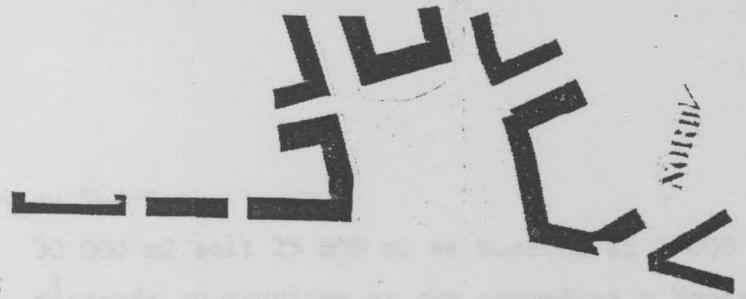
Ces surfaces se répartissent comme suit :

- ilot 1 à l'Ouest
40 000 m² de bureaux hauteur maximale 10 niveaux.
6 niveaux moyens
- ilot 2 au Sud-Ouest
12 000 m² Habitat et commerces - Hauteur maximale 8 niveaux - 3 niveaux moyens
- ilot 3 au Sud
54 000 m² soit 34 000 m² de bureaux et 20 000 m² d'habitat et commerces - hauteur maximale de 10

contournem
de Stras

PLACE DE
ÉTUDE comparative de

ANTHROPE



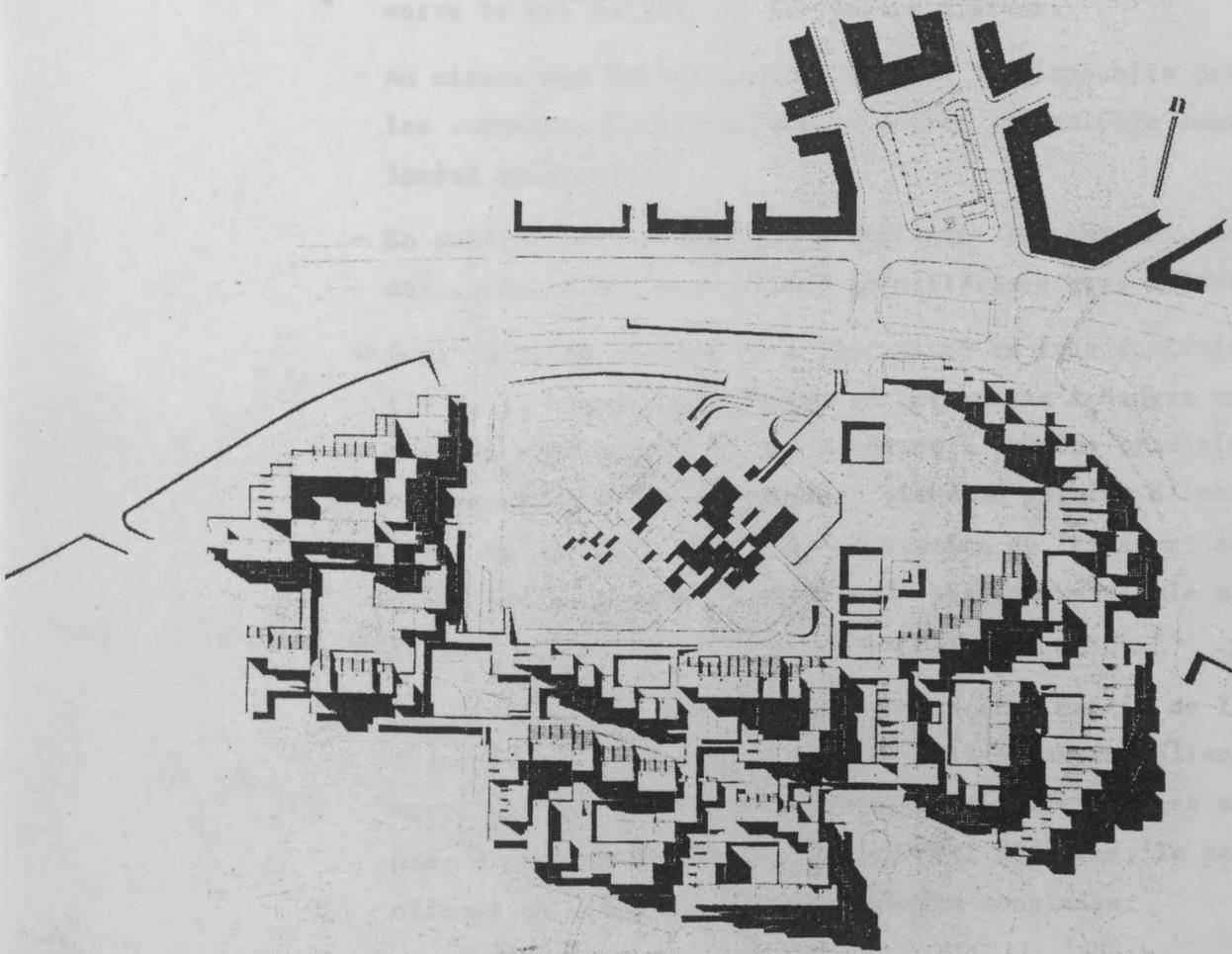
contournement sud
de strasbourg

PLACE DE L'ÉTOILE
Étude comparative des variantes 1.3.5

Variante N 3

PLAN DE MASSE 3.2

1:50



- ilot 4 au Sud-Est

30 000 m² soit 23 000 m² de bureaux et 7 000 m² réservés au tourisme et aux commerces - Hauteur maximale 10 niveaux - 7 niveaux moyens

- ilot 5 - non comptabilisé

- ilot 6 à l'Est

4 000 m² réservés au tourisme et aux commerces
Hauteur maximale 4 niveaux - niveaux moyens 3

- Les circulations automobiles et piétonnières sont différenciées pour permettre un meilleur fonctionnement de l'ensemble.
- Les véhicules circulent au niveau 0 (terrain naturel), les piétons au niveau + 1 (6 m).
- Les parkings sont semi enterrés, c'est-à-dire qu'il est possible de réaliser un niveau en sous-sol et deux niveaux aériens compris entre le sol naturel et les dalles piétons.
- Au niveau des dalles piétons et sous les immeubles prennent place les commerces en créant une animation journalière sous forme de galeries marchandes.
- En superstructure viennent s'implanter les bureaux, les habitations, etc... Ces fonctions doivent de préférence être mêlées.
- Sous la dalle piétons de l'ilot situé en face du Centre Administratif de la Communauté Urbaine se feront les échanges entre le transport en site propre et les transports urbains traditionnels. Dans cet ensemble prendra également place un parking d'échange important ainsi qu'une gare routière. La station du transport en site propre circulant au niveau -2 servira de liaison verticale entre ces différents éléments.
- Les circulations piétons se feront donc à partir de la station du transport en site propre sur les dalles hautes reliant les ilots entre eux par l'intermédiaire de passerelles. Elles ne sont donc pas, à proprement parler, strictement définies, le parti présenté offrant en cette matière une extrême souplesse.

Note à l'attention de Monsieur le Président

Objet : -Voie de contournement Sud - Aménagement du futur complexe de la Place de l'Etoile
-Observations concernant la note de M. MAENNEL du 18 octobre 1973.

La question a été évoquée longuement à la D.T.E. dans le cadre d'une réunion le 19 octobre 1973 regroupant l'Agence, la S.M.C.F., Europe Etudes, le S.E.T.R.A. (M. POULIT) et nos Services. Des estimations chiffrées sur les diverses variantes autres que celles de M. MAENNEL ont été produites et abondamment contestées. Il a été entendu que dans le cadre de quelques études complémentaires d'ici la fin du mois, la variante établie par M. MAENNEL sera également vue par le S.E.T.R.A.

Sous réserve de cet examen, j'estime pour ma part que cette variante apporte un élément très positif à la discussion et peut être de nature à rapprocher grandement les points de vue.

M. LEFRANC, d'une part, M. HERRENSCHMIDT, d'autre part, avec lesquels je me suis entretenu, paraissent pencher pour une solution qui du point de vue de la voirie serait celle d'Europe Etudes, c'est-à-dire une solution voisine à celle de M. MAENNEL et qui en ce qui concerne l'Urbanisme pourrait être du "MAENNEL allégé".

Sous ce dernier rapport, il faut remarquer que le projet de M. MAENNEL comprend uniquement les parties dont nous sommes propriétaire ou que nous contrôlons très largement (alors que certains autres projets peut-être moins denses incluent pour des parties notables des terrains qui échappent à notre contrôle) ; aussi, si on peut tenir compte de cet élément, devrait-il ne pas être trop difficile "d'alléger" quelque peu la partie urbanistique.

J'ajoute que personnellement, je serais assez tenté de prendre la solution de M. MAENNEL comme base d'un compromis.

A D A M

P.S.

M. MAENNEL établira encore une maquette.

R E S U M E
DU RAPPORT DE SYNTHÈSE

RAPPEL HISTORIQUE

Pourquoi aucun projet n'a-t-il abouti jusqu'à présent ?
Il semble qu'en raison de la situation exceptionnelle de la Place de l'Etoile, l'enjeu de la réussite de l'opération a pris une telle importance pour tous, qu'il a passionné tous les partenaires et conduit au blocage.

GRANDES ORIENTATIONS DU PROJET

Pour mémoire.

I - COMPARAISON DES VARIANTES 1 ET 5
=====

A - PROJET D'INFRASTRUCTURES ET CONSEQUENCES SUR LE FONCTIONNEMENT DE LA CIRCULATION DANS L'ENSEMBLE DE L'AGGLOMERATION -

1 - Parti

Les deux variantes diffèrent par la position de la voie de contournement Sud et par le plan de circulation impliqué dans les quartiers environnants.

2 - Coût

| | |
|---------------------|---------------|
| Variante n° 1 | 95 830 000 F |
| Variante n° 5 | 139 259 000 F |

2 - Organisation des véhicules individuels

a) Place de l'Etat

Variante 1 : la circulation est fluide

Variante 2

b) Quartiers automobiles

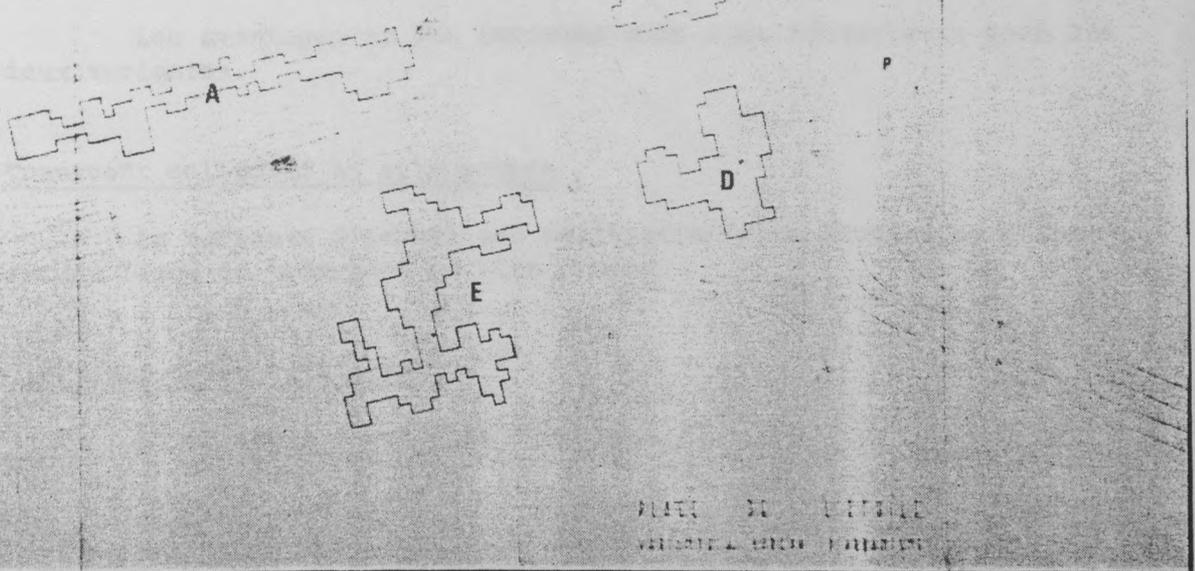
Variante 3

c) Tests de circulation

Variante 4

3 - Evolution

Etat



PLATEAU DE L'ETAT
VARIANTE 1 : CIRCULATION FLUIDE

Communauté urbaine (E. Maennel) octobre 1973

2 - Parti d'organisation

Le parti d'organisation peut être caractérisé par les axes suivants :

Variante 1 : recherche d'un contraste

Variante 2 : recherche pour la dispersion

3 - Circulation des véhicules individuels

a) Place de l'Etoile

Variante 1 : la circulation est fluide

Variante 5 : plusieurs carrefours sont saturés.

b) Quartiers environnants

Variante 5 : la traversée du quartier au Nord du Quai
Fustel de Coulanges est nettement plus difficile.

c) Reste de l'agglomération

Variante 5 : il y a des reports de trafic dans des zones
déjà congestionnées ou résidentielles.

4 - Transports collectifs de surface

Les avantages et les inconvénients sont équivalents pour les
deux variantes.

5 - Transport collectif en site propre

La variante 5 permet une réalisation plus économique d'une
future ligne de transport en site propre.

6 - Circulation des cyclistes

La variante 1 est plus favorable.

B - PROJET DE SUPERSTRUCTURES ET FONCTIONNEMENT DU QUARTIER -

1 - Programme

Les programmes proposés comportent environ 100 000 m² de bureau.
On peut se demander s'ils ne sont pas trop ambitieux.

2 - Parti d'aménagement

Le parti d'aménagement peut-être caractérisé par les termes
suivants :

Variante 1 : recherche d'un contraste

Variante 5 : préférence pour la dispersion.

3 - Charge foncière

| | | |
|---------------|-------|----------------------|
| Variante n° 1 | | 152 F/m ² |
| Variante n° 5 | | 258 F/m ² |

4 - Agrément pour l'usager du quartier

a) Style général

La variante 1 a un caractère plus urbain et la variante 5 un aspect plus campagnard.

b) Animation

Dans la variante 1, l'animation porte sur un seul axe Nord-Sud de 400 m, tandis que dans la variante 5 elle porte sur un axe Nord-Sud et un axe Est-Ouest, soit une longueur totale de 800 m.

La réussite de l'animation est plus sûre pour la variante 1.

c) Nuisances

Le handicap de la variante 1 a été compensé en séparant complètement l'univers piétonnier du monde de l'automobile.

5 - Accessibilité du quartier

a) Accès aux parkings

Il n'y a pas de problème majeur.

b) Trajet à pied à partir des parkings

Il n'y a pas de problème majeur.

c) Accès par le transport en site propre

Les deux variantes sont équivalentes.

6 - Possibilité de réalisation progressive

Cet impératif est respecté dans les deux variantes, avec, cependant, un point délicat pour la variante 5.

7 - Installations portuaires de la Promenade Dauphine

Les exigences du Port Autonome ont été respectées.

C - TRAITEMENT DU SITE

1 - Eléments remarquables du site avant aménagement

Ce sont les suivants :

- a) Cathédrale
- b) Front de la vieille ville
- c) Centre Administratif de la Communauté Urbaine
- d) Promenade Dauphine.

2 - Entrée de Strasbourg

L'ordre d'intérêt des entrées de Strasbourg est le suivant :

- entrée Ouest
- entrée Est
- entrées Sud.

3 - Parti

Composition Est-Ouest :

- variante 1 : la composition marque le caractère d'aboutissement de la Place de l'Etoile.
- variante 5 : la composition souligne le caractère de transit.

Composition Nord-Sud :

- variante 1 : la composition est celle d'une "place traversée"
- variante 5 : la composition est celle d'un "plein contourné".

4 - Principales perspectives

a) Arrivée par l'Ouest

- variante 1 : la perspective est continue et toujours changeante sur les principaux éléments du site.

variante 5 : la perspective est limitée par le profil en long de la voie.

b) Arrivée par l'Est

variante 1 : le Centre Administratif de la C.U.S. est dans la perspective de l'arrivée.

variante 5 : le Centre Administratif est caché par un autre immeuble.

c) Arrivée par le Sud

Le contraste "place traversée - plein contourné" s'affirme nettement.

D - INFLUENCE DU PROJET SUR L'URBANISATION DES QUARTIERS ENVIRONNANTS -

1 - Heyritz

La variante 1 laisse une grande liberté d'aménagement.

La variante 5 prend des options irréversibles et crée deux coupures.

2 - Bord du canal

La variante 1 permet la création d'une coulée verte continue.

3 - Neudorf

La variante 1 favorise plutôt l'axe Nord-Sud et la variante 5 plutôt l'axe Est-Ouest.

4 - Réservation du centre de la ville aux piétons

La variante 1 est compatible avec le seul projet existant actuellement pour réserver l'élipse insulaire aux piétons ; la variante 5 ne l'est pas.

II - VARIANTE N° 3

1 - Parti

Le parti de la variante 3 consistait à concilier le plan de circulation de la variante 1 et le parti de construction de la variante 5.

2 - Inconvénients de la variante n° 3

La variante 3 a des inconvénients graves :

- . coût de la voirie excessif
- . charge foncière excessive.

Elle n'est pas à l'échelle de l'agglomération et ne mérite pas d'être retenue.

3 - Variante 3^{bis}

Il serait possible de garder le parti général et d'éviter les inconvénients de la variante 3 par une variante 3bis citée pour mémoire.

III - VARIANTE MAENNEL

La variante MAENNEL est séduisante à de nombreux points de vue. Son adoption peut-être envisagée dès maintenant. Des vérifications de détails devraient être effectuées ultérieurement.

CONCLUSION

Le choix paraît devoir s'exercer entre les variantes n° 1, n° 5 et MAENNEL.

Il faudra se résigner à ce que la solution choisie ait des inconvénients, sinon le débat ne prendra pas de fin.

* * *

CLASSEMENT
Fonctionnel
Chronologique
Nette

25.10.1974

Note pour Monsieur A. M., Secrétaire Général

Objet : Aménagement du secteur de la Place de l'Etoile.

De nombreux avis ont été émis, à ce jour, en ce qui concerne l'aménagement du secteur de la Place de l'Etoile, émanant tant des services de l'Etat que de l'Agence d'Urbanisme ou de nos propres Services.

Les différentes hypothèses financières mentionnées dans ces avis ont été abondamment controversées, principalement lors de la réunion qui s'est tenue à la D.D.E. le 19 octobre 1973. Nous avons donc considéré les chiffres fournis par les différentes parties en présence avec la plus extrême circonspection.

C'est pourquoi nous allons tenter, dans la présente note, de faire le point de la situation telle qu'elle nous apparaît à nous, Service des Finances, à l'heure actuelle.

1) L'origine de la Place de l'Etoile

Selon une délibération du Conseil Municipal du 18 mars 1929, la Place de l'Etoile doit "remédier, dans la mesure du possible, au manque de liaison entre le centre de la Ville et le Neudorf". Pourquoi cet emplacement ? Tout simplement parce que "la région du Marxgarten n'oppose aucun obstacle local à l'aménagement convenable d'une vaste place de circulation".

Il est significatif, à la lecture de cette ancienne délibération, de se rendre compte combien le Conseil Municipal de l'époque était déjà sensibilisé au fait que : "pour assurer une circulation irréprochable sur une telle place, il deviendra nécessaire, par suite de l'accroissement inévitable du trafic des automobiles. (nous sommes en mars 1929), d'appliquer de plus en plus le système du sens unique Or, le sens unique exige, pour son application aisée, qu'il n'y ait pas de détours démesurément grands à faire pour les diverses directions et ceci ne peut être obtenu que par la convergence directe de toutes les artères principales vers un point de croisement commun".

Toutes les délibérations ultérieures (29 septembre 1930 - 16 mars 1936 - 1er mars 1937 - 11 juillet 1938) confirmeront cette volonté de conférer à la Place de l'Etoile un rôle de plaque tournante de la circulation. Cette fonction peut-elle, doit-elle être remise en cause aujourd'hui, alors que les conditions de circulation ne sont même plus comparables ? Nous ne le pensons pas, car, outre l'actuel trafic urbain de transit, la Place devra absorber, dans un avenir plus ou moins rapproché, le flux de la voie de contournement Sud.

C'est alors que nous nous rendrons compte que les prévisions de nos prédécesseurs de 1936 étaient pleinement justifiées.

2) Statut actuel de la Place de l'Etoile

Il semble, au vu des projets d'aménagement présentés jusqu'à présent, que l'Agence d'Urbanisme et même nos propres Services négligent le fait que les terrains qu'ils admettent sur leurs plans comme pouvant être surbâties, sont situés dans une zone régie par l'article 4 de la loi du 21 juillet 1922 et, en conséquence, grevée de la servitude "non-aedificandi". Cette servitude frappe la presque totalité des terrains désignés par l'Agence d'Urbanisme sous le nom de "Fronts de Neudorf", et en particulier la Place de l'Etoile.

Est-il possible, en fait comme en droit, au regard des contraintes imposées par la loi de 1922, de surbâter à des fins commerciales les terrains ainsi libérés, comme l'Agence d'Urbanisme propose de le faire ? Nous répondons par la négative.

En outre, il ne faut pas oublier que la délibération du Conseil Municipal du 18 mars 1929, aménageant la Place de l'Etoile en une vaste place publique sous forme d'un carrefour routier, garde sa valeur légale encore aujourd'hui et que toutes les acquisitions immobilières et expropriations y relatives ont été réalisées sur cette base.

Nous pensons donc que l'actuel statut juridique du terrain de la Place de l'Etoile est, sans équivoque possible, celui d'une place publique grevée d'une servitude "non-aedificandi".

3) Problèmes posés par la Place de l'Etoile

En fait, ces problèmes découlent du caractère "porte-carrefour" de cette place, autant que de sa situation péricentrale.

Quelle fonction dominante allons-nous donc lui réserver :

- sera-t-elle l'entrée "trionphale" de Strasbourg Sud pour les visiteurs arrivant de l'Allemagne et de Colmar, tout en accroissant son rôle actuel de plaque tournante de la circulation grâce à la voie de contournement Sud,
- ou bien voudra-t-on surtout, en dépit de la servitude "non-aedificandi" valoriser les terrains actuellement disponibles, dont il faut reconnaître qu'ils sont aisément accessibles et directement reliés au centre ancien, quoique caractérisés par l'absence d'un tissu/digne urbain de ce nom.

Ces deux options doivent, à notre avis, être examinées en fonction du passage, Place de l'Etoile, de la voie de contournement Sud.

Nous avons vu sous "origine" et sous "statut" de la Place de l'Etoile que sa fonction était considérée depuis l'origine comme étant presque uniquement une fonction de circulation.

- A - Dans cette hypothèse, le problème de la voie de contournement Sud, interdépendant du sort de la Place de l'Etoile, pourrait être réglé assez rapidement, du point de vue technique et financier. La S.N.C.F. est d'accord en ce qui concerne le tracé de cette voie et l'amputation d'une partie de sa gare basse. En outre, nous pourrions

traiter les aménagements routiers de la Place de l'Etoile d'une manière très large, étant donné que nos seules contraintes seraient le Centre Administratif, en cours de construction, et les "Fronts de Neudorf".

De la sorte, nous préserverions l'avenir, sans hypothéquer les aménagements routiers (et même urbanistiques) ultérieurs que nous serions amenés à faire pour une raison ou pour une autre.

B - Si, en revanche, nous voulions créer un important centre tertiaire sur cette place, ainsi que le préconise l'Agence d'Urbanisme, nous serions obligés :

- de reconsidérer l'ensemble des études faites jusqu'à ce jour,
- de faire l'opération d'opération sur tous les quartiers Nord Neudorf, d'englober le Heyritz (dont même l'Agence d'Urbanisme propose le maintien sous forme de parcs et promenades), d'englober une partie du Schluthfeld et surtout l'ensemble de la gare basse de Neudorf dont le seul déplacement peut être estimé à environ 50 M.F.

Et, lorsque les études d'ensemble auront été refaites, nous nous apercevrons que l'implantation d'un important centre tertiaire sur la Place de l'Etoile ne pourra se faire que dans le cadre d'une restructuration totale de l'ensemble des quartiers touchés par l'opération.

Cette restructuration, outre les opérations déjà citées ci-dessus, devra également comporter :

- l'achat d'un certain nombre de terrains non encore municipaux,
- l'acquisition et la démolition des îlots encore bâtis (dont celui situé en face du cimetière Saint Urbain),
- l'élargissement, d'un côté au moins, de la partie considérée de la route de Colmar (ce qui implique l'acquisition et la démolition de dizaines de maisons).

Il est facile d'imaginer les difficultés techniques que rencontrerait pareille entreprise.

Les difficultés financières seraient encore plus grandes.

Car, une fois de plus, se posera le problème des moyens financiers dont nous devrions disposer pour mener cette restructuration à bonne fin. Car, si l'action foncière est la clef de toute politique d'aménagement, ce sont, en fin de compte, Les ressources financières qui en sont le moteur.

Nous pourrions alors regretter de ne pas avoir réalisé, ~~en son temps,~~ la percée de la rue de Lombardie.

4) Notre choix : l'amélioration de la circulation

La priorité absolue doit être donnée à la réalisation de la voie de contournement Sud, sans qu'on lie son sort à la réalisation de bureaux et de surfaces commerciales dont il semble que le prétendu besoin reste à démontrer. Ainsi que nous l'avons vu, l'opération de la Place de l'Etoile a toujours été conçue dans le but de faciliter la circulation (délibération du Conseil Municipal du 18 mars 1929) et nous pouvons, à juste titre, féliciter les urbanistes de 1950 d'avoir su prévoir son développement prodigieux. Ils avaient également prévu de réaliser la percée de la rue de Lombardie qui aurait dû couper l'hétéroclite zone d'habitation comprise entre la rue de Colmar et la route de l'Hôpital.

Il est certain que si cette réalisation avait pu être menée à bien en son temps, nous ne serions pas confrontés aujourd'hui au problème de la rénovation de ce quartier, car la rue de Lombardie aurait suscité une "auto-restructuration" dont nous pourrions tirer bénéfice aujourd'hui.

Depuis 1950, la population des faubourgs et de la banlieue Sud a plus que doublé. Le rôle de la Place de l'Etoile, plaque tournante chargée de distribuer les courants de circulation, s'en trouve encore accru et renforcé. Admettre cette situation commande aussi d'en tirer les conséquences : nous ne pouvons pas réserver à la voirie les terrains nécessaires à ses besoins d'extension actuels et futurs, tout en prélevant en même temps, sur la surface disponible, les terrains nécessaires pour réaliser un programme tertiaire de l'ambition de celui conçu par l'Agence d'Urbanisme ou nos propres Services (B.U.).

En outre, le Neudorf est encore trop souvent considéré comme un faubourg plutôt que comme une partie intégrante de la Ville. L'urbanisation de la place de l'Etoile telle qu'elle est prévue, pourrait constituer une cassure trop brutale et accentuerait encore plus cet effet de coupure déjà trop vivement ressenti.

En l'absence de tout bilan financier, même sommaire, qui envisagerait le problème de la réalisation d'un important centre tertiaire sur la Place de l'Etoile sous l'angle de la restructuration totale d'une partie de Neudorf-Schluthfeld et qui infirmerait nos prévisions pessimistes quant à nos possibilités financières de nous engager dans cette voie, il nous est impossible d'y souscrire.

5) Voie de contournement Sud

Le Secrétariat Général vient de nous transmettre les dossiers émanant de la D.D.E. et destinés à nous permettre d'effectuer un choix en ce qui concerne les différentes variantes en présence pour la réalisation de la voie de contournement Sud.

Un rapide examen de ces multiples dossiers nous confirme que la position que nous avons toujours adoptée dans cette affaire depuis le début était la seule défendable. La lettre du 10 décembre 1973 de M. le Directeur Départemental de l'Équipement et le résumé du rapport de synthèse de cette même administration plaident, en effet, sans équivoque en faveur de la réalisation rapide de la variante n° 1, admettant même les modifications proposées par M. MAERTEL.

./.

7
nous nous rallions entièrement à cette solution, en ce qui concerne la circulation, non seulement parce qu'elle est financièrement la plus avantageuse, ce qui nous apparaît tout de même primordial, mais encore parce qu'elle limite au maximum notre emprise sur les terrains de la gare S.N.C.F., nous épargnant ainsi les difficultés que n'aurait pas manqué de soulever la solution présentée par l'Agence.

En outre, et quoique n'étant pas qualifiés pour le juger, il nous semble que le parti d'urbanisme adopté pour cette variante n° 1 soit trop optimiste. La densification tertiaire de la Place de l'Etoile entraînera, aux heures de pointe, un afflux de circulation "tous azimuts". Il semblerait qu'aucune étude de circulation comportant, entre autres, une estimation de capacité des parkings existants ou à créer et tenant compte de ces milliers d'employés hypothétiques rejoignant ou quittant leur lieu de travail, n'ait encore été effectuée. Il nous apparaît que ce problème devrait être examiné en priorité.

Nous vous ferons part, dans une note ultérieure, des conséquences financières qu'entraînerait pour la C.U.C. l'adoption de la variante n° 1.

1974
18/

Service des Finances

M. Vollmer
M. VOLLMER
Directeur

concerne
ant des services
vices.

dans ces avis
la réunion qui
a considéré les
vec la plus

e note, de faire
s, Service des

H mars 1929, la
ssible, au manque
Pourquoi cet
Markgarten
le d'une vaste

me délibération,
'époque était déjà
on irréprochable
te de l'accroisse-
s en mars 1929).
.... Or, le sens
it pas de détours
ons et ceci ne
outes les artères

ore 1930 - 16 mars
cette volonté de
urnante de la
e remise en cause
ne sont même plus
ctuel trafic urbain
plus ou moins

les prévisions de
iées.

DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DE L'ÉQUIPEMENT

67 100 1000, le 16 Février 1974

M. FERRAND
DIRECTEUR DÉPARTEMENTAL

NOTE

- à M. P. - I.N.F.R.A. -
- M. L. - O.P.E.N.T. -
- M. M. - G.E.P. -

=====

OBJET: Contournement Sud.

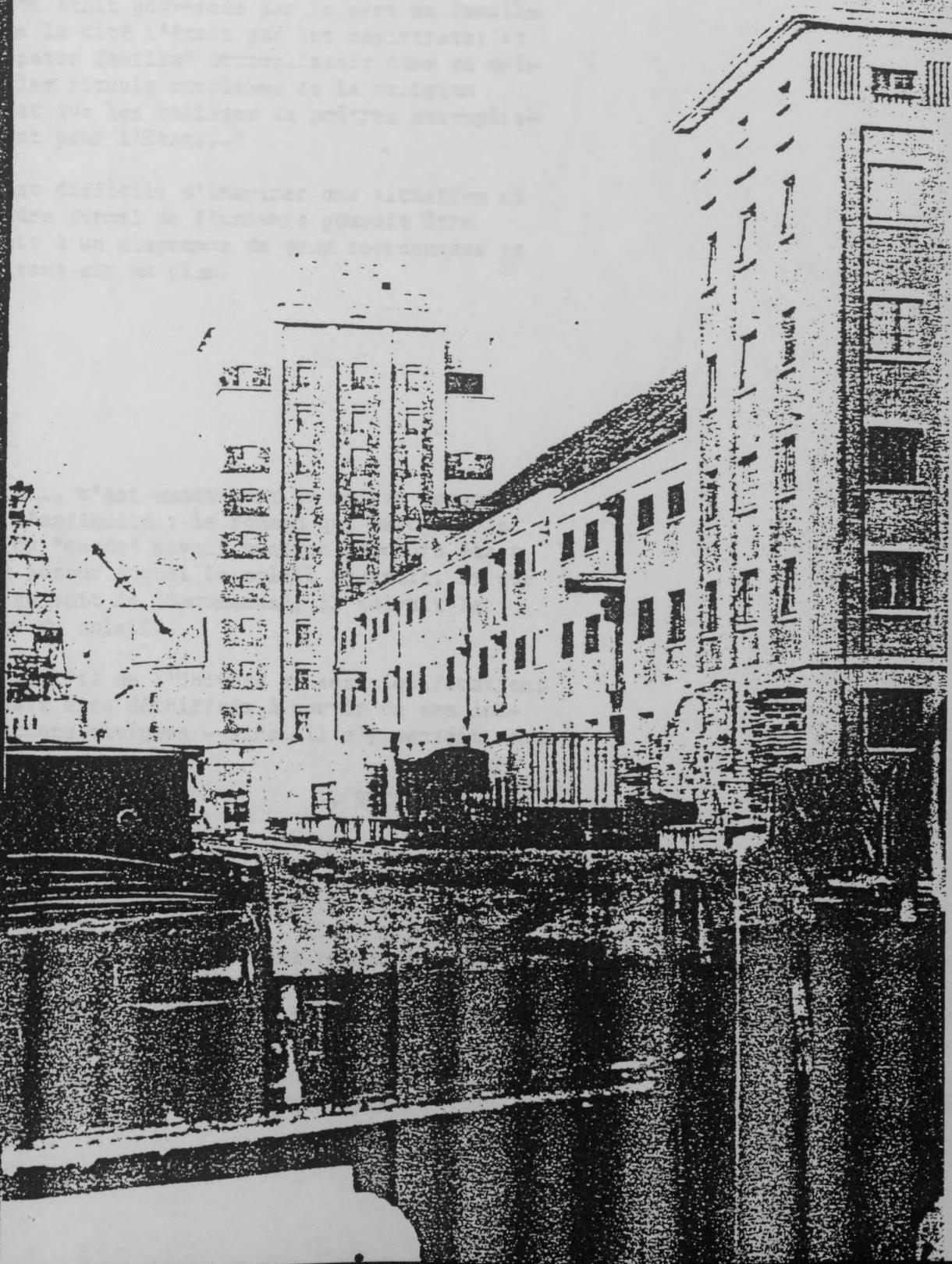
24/32

Le Président PFLIMLIN vient de m'appeler pour me faire connaître la position qu'il a prise au sujet du Contournement, et plus particulièrement de la place de l'Etoile.

- 1°/ Il retient le principe de la variante MAENNEL.
- 2°/ Il demande que la voie Nord-Sud qui passera à l'Est du Centre Administratif soit recouverte par une dalle, ou tout autre ouvrage produisant le même effet; l'objectif est d'obtenir une continuité entre le Centre Administratif et ce qui se bâtera plus à l'Est.
- 3°/ Le Président PFLIMLIN désire la disparition de la totalité de la gare basse du Neudorf. Il envisage une négociation avec la S.N.C.F. J'ai précisé que l'Etat devrait être partie dans cette négociation; en effet, il n'est pas du tout certain que l'Etat consentira à financer à 57% l'acquisition des parties de la gare qui ne sont pas indispensables à l'établissement des ouvrages de voirie, et il ne serait a priori pas anormal que cette acquisition soit financée intégralement par la Communauté, puisque c'est elle qui bénéficierait en fin de compte des réserves foncières ainsi constituées le cas échéant.
- 4°/ Le Président PFLIMLIN prendra donc contact avec M.SEGALAT, Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. en vue de la désignation d'un agent haut placé de la Société Nationale qui serait chargé des négociations. Le Président PFLIMLIN demandera également à M.SEGALAT que les choses aillent vite.
- 5°/ Dans l'immédiat, le Président veut nous voir. Il m'avait proposé le 15/2, mais je serai ce jour là à Pont-à-Mousson. J'ai indiqué comme dates libres pour moi la matinée du samedi 16, et toutes les journées des 18, 19, et 20 Février. Le Président...

Ensis

PROJET DUBASSIN D'AUSTRIERLITZ ABRÈSMENT D'ARCHITECTURES ET MEMOIRE D'UN LIEU



BASSIN D'AUSTERLITZ

Labyrinthe d'architectures et mémoires d'un lieu.

"On pense souvent que les tracés rectilignes des villes Romaines qui survivent dans la forme des rues et des routes de campagne à travers les anciennes terres impériales, de l'Ecosse au Soudan, dérivent de la technique utilitaire des géomètres - Ce n'est pas ainsi que les Romains les considéraient : la ville était organisée selon des lois divines. La maison était gouvernée par le père de famille comme la cité l'était par les magistrats; et le "pater familia" accomplissait dans sa maison les rituels complexes de la religion d'état que les collèges de prêtres accomplissaient pour l'Etat..."

"Il est difficile d'imaginer une situation où l'ordre formel de l'univers pouvait être réduit à un diagramme de deux coordonnées se faisant sur un plan.

Fourtant, c'est exactement ce qui se passait dans l'antiquité : le romain qui marchait le long du "cardo" savait que son parcours était l'axe autour duquel le soleil tournait, et que s'il suivait le "decumanus", il suivait la course du soleil".

"La totalité de l'Univers et ses significations pouvait être déchiffrée à partir de ses institutions civiques - ainsi il s'y sentait chez lui".

J. RYCKWERT

La forme de la ville n'est jamais "innocente" : l'espace urbain ne doit pas être dissocié de celui du bâtiment. Ainsi, l'élaboration d'une structure réellement urbaine rejetant la ségrégation fonctionnelle, évitant la rupture arbitraire avec les tissus existants passe nécessairement :

- par la recherche d'un "consensus" entre l'urbanistique et l'architecture situé à

- l'échelle de la quantité urbaine ;
- par la reconnaissance attentive entre morphologie urbaine et typologie architecturale ;
 - et par la prise en compte d'un rapport dynamique à l'histoire qui dépasse la simple réminiscence formelle et qui s'ancre dans une relation structurelle avec la ville.

Viviane CLAUDE.

Philippe WEISS

Gilles REICHARDT

Parler aujourd'hui d'architecture se fait rarement sans nostalgie. La production architecturale récente est le plus souvent mal vécue. L'architecture considérée par Hegel comme le 1er art, appartiendrait à une histoire de l'humanité désormais révolue.

De tout temps, l'environnement bâti était structuré de façon à engager l'ensemble des conduites sociales, des comportements physiques et mentaux. Il était représentation symbolique de toute la structure sociale où chaque élément, qu'il soit un vide ou un plein était sémantiquement chargé. Il résumait et assurait les rapports entre l'homme et l'univers, entre l'individu et la société. Il était expression symbolique de l'équilibre trouvé au niveau de l'imaginaire entre les pulsions subjectives et les intimations objectives émanant du milieu cosmique et social.

Jusqu'à l'avènement de l'industrie, la valeur d'usage de la ville dominait.

Même dans la ville médiévale où l'échange prend de l'importance avec le capitalisme commercial et bancaire et la production artisanale, le lieu urbain garde son caractère de sémantïcité parce qu'il reste le lieu des activités spécifiques qui lui ont donné naissance. Il garde sa valeur d'usage qui permet l'accord symbolique entre la forme d'un lieu, les formes des objets qui le délimitent, et le vécu social qui se l'approprie. Il renvoie à chaque individu les images de sa propre histoire, de ses valeurs et mêmes de ses phantasmes. Il est extériorisation dans la matière du monde spirituel de l'homme. Le pas important et le changement de cet état de fait trouve son origine dans le phénomène de l'industrialisation. L'industrialisation est un phénomène économique dû à l'extension prodigieuse des échanges, à la naissance du capitalisme concurrentiel et de l'économie monétaire, et au passage de la production artisanale à la production industrielle.

Le passage est brutal : il y a discontinuité entre l'industrie naissante et ses conditions historiques. L'industrie se rapproche de la ville et la ville accélère le processus : elle est l'inducteur et en même temps l'induit : la ville devient une production même du système économique : c'est à dire, un gigantesque marché, une source de capitaux, un réservoir de main d'oeuvre. Le processus en fait le lieu des conflits entre industrialisation et urbanisation, croissance et développement, production économique et vécu social. La valeur d'échange de la ville devient dominante à un tel point sur l'usage et la valeur d'usage qu'elle supprime à peu près celle-ci : c'est le début de la chaîne sans fin des infortunes de la production architecturale dont l'effet est vu et vécu comme la crise de l'architecture.

Pour régler cette production architecturale, se développe au début du siècle une pratique autonome, l'urbanisme qui prend en charge le contrôle et la régulation du bâti.

De part ses origines même l'urbanisme ne correspond en rien au vécu social qui a de plus en plus de mal à s'adapter à l'économique. C'est une pratique de résolution rationnelle des problèmes causés pas le processus conflictuel dont les moyens sont les plans d'urbanismes et les projets visionnaires. Elle se développe d'abord comme une technique. Les normes nécessaires à la transmission de cette technique se constituent en discours. A un moment donné ce discours devient pratiquement autonome et se transforme en théories qui vont cristalliser l'idéologie de cette pratique. Les réponses formelles vont être remplacées par la résolution des problèmes fonctionnels : c'est l'avènement du planing urbain.

Apparaît à ce moment le phénomène de circulation-nigration et de transfert des notions et des problèmes du champ de l'urbanisme à celui de l'architecture : la pratique architecturale devient résolution fonctionnelle des problèmes posés par un certain nombre de "systèmes d'activités".

Elle se noie dans le problème de la relation causale forme/fonction d'une manière compulsive. L'architecture perd son objet et devient un programme résolu pratiquement dans le cadre de l'économie technocratique dont l'idéologie est fondée sur des théories toutes marquées par des conceptions utilitaires : théorie de la communication, théorie générale des systèmes, sociologie fonctionnaliste, théorie des modèles. L'imaginaire n'a plus sa place. L'architecture a perdu son objet qui est cette ambition d'atteindre à l'éternité par l'articulation du réel et de l'imaginaire. Le système construit a perdu son autonomie sémantique et sa nécessaire lisibilité fait appel à des systèmes de signification de suppléance (codes où les rapports signifiants signifiés sont arbitraires) qui sont structurés par la communication, c'est à dire par l'échange de messages. L'architecture est réduite à n'être plus qu'un produit de consommation qui n'exprime que son mode de production. Tout le sens de cette architecture réside dans sa valeur d'échange, c'est à dire dans la consommation ou la lecture passive par l'utilisateur d'informations codés.

Or que peut impliquer un véritable travail de lecture chez un usager ? Une lecture qui soit un travail (production même créative) ne peut être qu'une simple traduction d'un message codé. Il faut prendre en compte la manière dont l'homme perçoit son environnement bâti. Ce qui lui est donné d'un seul coup n'est l'imaginaire et non le réel, l'image et non le perçu. L'homme existe dans un espace temps vécu qui n'est pas un espace mathématique, intelligible et logique ni un champ de signification déchiffrable rationnellement. L'homme se construit une représentation du réel dépendante en premier lieu de son vécu présent, mais aussi de son vécu passé mémorisé de son vécu futur rêvé, de ses désirs et pulsions subjectives. En effet, cette construction du réel se situerait dans le trajet incessant qui existe au niveau de l'imaginaire entre les pulsions subjectives et assimilatrices, les impératifs naturels et les intimations objectives émanant du milieu cosmique et social (Gilbert Durand). Ce trajet est lui-même constitutif de l'imaginaire. La construction du réel se ferait donc dans une superposition

d'images porteuses de sens qui n'ont pas à être recherchés en dehors de leurs significations imaginaires. L'image a un caractère de sémantisme. Elle est elle-même symbolisation. L'image est un produit du processus analogique et n'est jamais un signe arbitrairement choisi, mais est toujours intrinsèquement motivé, et donc diffère totalement de l'arbitraire du signe : il se crée une homogénéité du signifiant et du signifié au sein d'un dynamisme organisateur. Ainsi, l'imagination est une puissance dynamique qui déforme les copies pragmatiques fournies par la perception, et c'est ce dynamisme réformateur des sensations qui devient le fondement de la vie psychique toute entière.

C'est dans cette optique qu'une lecture de l'environnement peut devenir active et questionnante une lecture prospective participante à la création. Elle devient un vécu individuel associé au champ de la perception, car induit et motivé par lui. C'est cet espace temps vécu, ce "moi-ici-maintenant" laissant ouverte une rêverie de l'ailleurs et dans lequel l'imagination, la mémoire et la perception échangent leurs fonctions,

Ce qui permet l'appropriation affective d'un lieu par l'individu ou l'émotion esthétique pourra avoir sa place.

C'est pourquoi l'environnement architectural doit être considéré comme faisant partie d'un milieu de symboles qui ne signifie pas selon un code déterminé mais qui évoque et focalise, assemble et concentre de façon analogiquement polyvalente une multiplicité de sens. La signification n'est pas vue alors comme ce que la chose, l'architecture, l'environnement communautaire, mais comme les opérations de sémantisation dans des conditions sociales et historiques déterminées. C'est dans cette perspective que pourrait être considéré la mise en forme de l'environnement architectural car c'est dans sa formalisation que l'espace architectural peut-être sémantisé. C'est dans la formalisation que se situe la puissance évocatrice de l'image qui permet la fusion du réel et de l'irréel. C'est ainsi que l'architecture serait un système qui véhiculerait des figures pouvant être reprises interprétées, traduites et même trahies sans que le sens s'épuise par une multiplication des lectures.

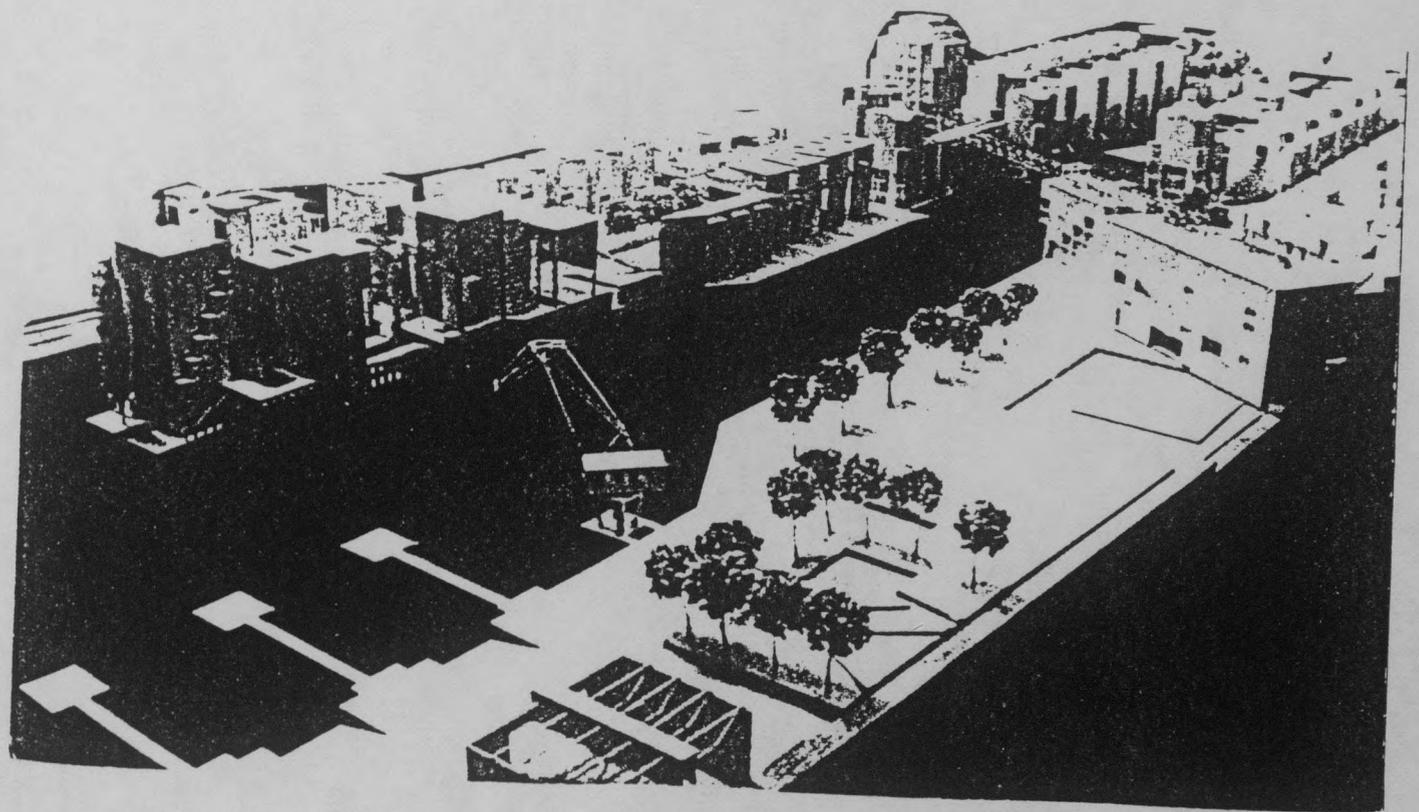
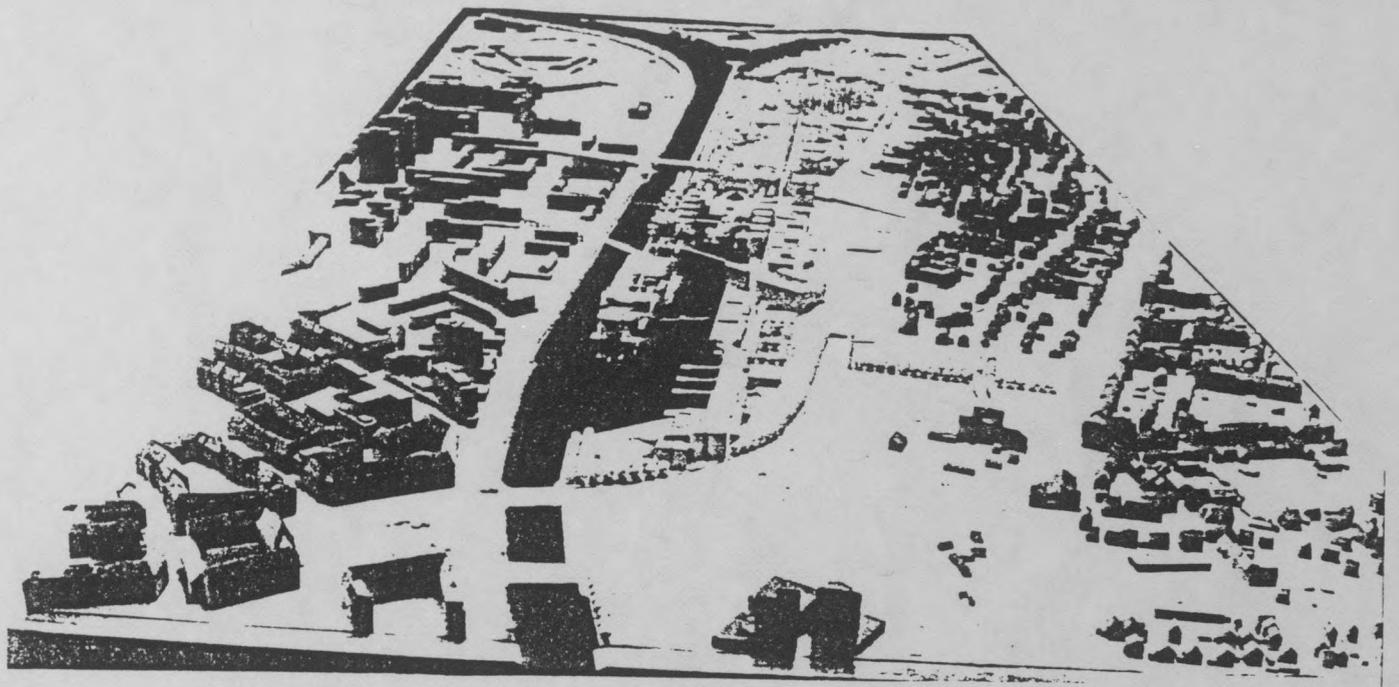
L'Histoire n'est pas un vaste répertoire de valeurs codifiées ; son discours n'est pas achevé. Les multiples interrogations lancées à ces matériaux divers que sont les documents historiques, changent selon chaque point de vue touché par le présent. Une analyse de l'architecture, ou des arts en général, qui aurait pour objet non un relevé abstrait, mais la projection d'une direction poétique précise, anticipées dans ses structures, doit forcer l'histoire : en accentuant les contradictions, en exaspérant les antithèses, en acceptant la présence continue et simultanée des problèmes qui n'ont pas jusqu'alors trouvé de solution. C'est s'adresser au passé comme une contestation du présent, comme une menace aussi s'il l'on veut, pour les mythes tranquilisants qui apaisent les inquiétudes et les doutes de certains architectes modernes. L'histoire n'offrant plus de certitude, devient par la même ambiguë et c'est l'architecture qui dans son accomplissement, dans sa mutation, dans sa tentative de faire partir chaque fois du néant ses propres buts et ses propres valeurs qui donne à l'histoire des significations en perpétuelle transformation.

66

Le désir d'une architecture complexe et des contradictions qui l'accompagnent, comportant plusieurs niveaux de signification, n'apparaît pas seulement comme une réaction contre la banalité, mais c'est une attitude commune à toutes les périodes "maniéristes" culminantes : de l'antiquité finissante, du moyen âge, du XVI et XVII siècles. C'est l'apparition d'un type d'artiste qui, par "émancipation" d'une période d'inspiration plus classique, se détourne de l'expression spontanée, préfère l'obscur, se plaît à reconnaître le sensible sous le voile de métaphores compliquées et en même temps s'efforce de capter le merveilleux dans le système intellectuel d'une langue stylisée à l'extrême. Mais s'il existe une permanence de cette "attitude", renvoyant toujours à des "signes", il faut considérer l'environnement différent des divers "maniéristes" qui s'ils se rejoignent dans leur inspiration foncière, s'expriment autrement selon les époques. Le phénomène n'est pas entièrement nouveau, il se manifeste chaque fois que l'ordre politique et religieux devient problématique : le "maniérisme" n'est pas seulement l'expression d'une crise spirituelle, mais c'est aussi la prise de

conscience d'un mode "sorti de ses gonds", d'une crise qui fait époque dans l'histoire - bien qu'elle n'aille souvent pas de pair avec une critique de la société. Et il faut plutôt penser que ce déferlement de l'imaginaire, ces dérivations mythologiques et poétiques, ces confusions de la subjectivité, cette multiplicité d'errances, loin d'avoir handicapé l'évolution de l'homme sont au contraire liés à ses prodigieux développements.

Face à notre monde que l'on ne peut ni refuser ni admettre, celui qui préconise l'ambiguïté, la complexité, la contradiction comme outils de communication et de formation de l'expérience architecturale et urbaine sait bien qu'il fait appel à des conditions réelles, il sait qu'il explicite quelque chose que tout le monde ressent confusément : la révélation d'une sorte d'intuition labyrinthique sous jacente et différente à toute ces époques d'inspiration "maniériste". Le labyrinthe, profond archétype architectural, thème poétique, s'incarne aujourd'hui comme l'une de nos mythologies, et c'est l'imagination qui en élargit la notion



P. Weiss ,1937

jusqu'à en faire une image du monde, en général. Ce n'est même plus une conception du monde, mais le monde qui se fait labyrinthe...

Le caractère symbolique du labyrinthe ne se perd pas, mais dans la combinaison et la variation de toutes les possibilités le labyrinthe en tant que "monde" acquiert un nouveau degré de réalité. Car "représenter" le monde est surtout une façon de le "construire" lui-même sur la base d'un réseau commun de contenus sous jacents, d'un univers subjectif de significations, d'une activité formatrice agissante, même sur le plan inconscient.

Le labyrinthe, archétype de l'imaginaire aux multiples avatars est cette région déroutante de l'être où se rejoignent dans une sorte de confusion rigoureuse, les signes de la différence et de l'identité, où l'espace et la parole s'abolissent en se multipliant à l'infini.

Sous l'influence de la situation problématique de l'homme contemporain, vivant dans ces foyers d'hyper complexité que sont les villes modernes, ce que l'on peut appeler le "complexe du labyrinthe" est passé d'un complexe de culture (Bachelard)

inauthentique et un peu sclérosé, à un noyau poétisant et créateur.

Utiliser l'homologie -et non l'analogie- entre l'architecture et le langage, et faire appel ainsi à certains acquis de la linguistique structurale, c'est pouvoir prendre aujourd'hui pour exemple ce que les critiques littéraires ont appelés "le Nouveau Roman"; des auteurs comme Michel Butor ou Alain Robbe-Grillet privilègient le labyrinthe comme espace significatif et à partir de celui-ci laissent appréhender une certaine vision du monde. Ce sont les longs couloirs de Marienbad..., l'on songe alors aux travellings hallucinants du film de Resnais et l'on se prend à la rêverie labyrinthique où les murs, les objets, les visages semblent glisser le long du personnage égaré, où le vertige naît de ne pouvoir fixer son regard en aucun point où tout glisse, se dérobe, où l'on ne sait plus si c'est nous qui nous mouvons où le monde autour de nous. La réalité de l'oeuvre d'Alain Robbe-Grillet semble être dans sa "substance" même, pour le roman et pour l'oeuvre d'art en général, c'est dans sa forme que réside son sens, sa signification profonde, et l'intérêt vient dans la manière à la

fois subtile et rigoureuse dont les éléments se combinent et se transforment.

Entre l'exposé du thème, et la reprise finale du même thème légèrement différent, un travail insensible et continu de variations, de multiplications, de fusions de renversements, de substitutions, de métamorphoses et d'anamorphoses s'est opéré dans les personnages, les lieux, les objets, les situations, les paroles. Mais il semble que tous ces éléments "s'appellent par nécessité de structure, et, c'est la double tonalité de l'œuvre qui consiste à tenir ensemble, en tension paradoxale et créatrice, deux aspects contradictoires : l'aspect du mouvement avec toute la dynamique de l'imaginaire qu'il suppose et l'aspect de fixité avec toute la fascination qu'il comporte. Cette propriété est en rapport étroit avec les notions de continuité et de discontinuité et c'est de leur opposition flagrante et permanente que jaillit l'un des traits essentiels de l'originalité de l'œuvre. Celle-ci doit posséder une structure impliquant par définition un certain dynamisme transformateur,

en opposition à la forme se définissant par un certain statisme ; et cette structure est thématique, c'est à dire que tout s'organise comme une suite de variation autour d'un nombre limité d'événements, d'ensembles formels qui jouent le rôle du thème fondamental du paradigme.

Mais reconnaître la convergence, c'est à dire l'équivalence morphologique ou mieux structurale - qu'il existe entre les modèles du Nouveau Roman et ceux d'une architecture qui veut redevenir un moyen de transformer ou de former la conscience que l'homme a de sa relation au monde objectif, c'est en définitive admettre aujourd'hui, qu'il n'y a pas de sens constitué, qu'à travers l'œuvre le projet, ce qui nous est montré, ce sont les problèmes, les avatars, les difficultés, les impasses de quelqu'un qui cherche à constituer un monde qui est autour de lui, et, dont le sens n'est jamais définitivement assuré.

Toute réflexion préalable à l'acte de bâtir implique : réellement dans son élaboration de reconnaître la valeur d'usage ; la projection ne peut être une pure invention expérimentale mais doit provoquer, par la prise en charge de la mémoire collective, une cristallisation interaction entre espace construit et pratique, la vie sociale et la pratique ne s'inscrivant pas seulement dans l'espace urbain mais engendrant un espace en se l'appropriant.

Parler de la pertinence d'un espace architectural, c'est en fait parler de celle de ses référents (l'objet de son "vouloir-dire"); elle doit se situer non seulement au site mais aussi dans le cadre historique et social de l'intervention afin d'assurer l'articulation à l'espace concret et historique de la ville tel qu'il est collectivement marqué et mémorisé. La recherche de ces référents passe par l'analyse de la ville en tant que structure dont l'histoire a progressivement érodé la faculté de signifier.

La définition des invariants structurants l'espace urbain et leurs significations à une époque donnée peut assurer continuité et cohérence urbaine, tout en proposant d'autres niveaux de significations, en dépassant ces constantes.

TYPLOGIE ARCHITECTURALE :

Le type se définit "comme une abstraction rationnelle de propriétés spatiales communes à une classe d'édifices". Avant d'être une catégorie de l'analyse élaborée par l'historien, le type est un élément structurant la production de l'espace bâti. La typologie ne se limite pas à une classification, une typologie aboutie devant mettre en évidence l'articulation et la composition des éléments et rejoindre ainsi la morphologie.

La typologie s'appuie sur l'analyse d'une situation historique réelle et d'une pratique architecturale définie :

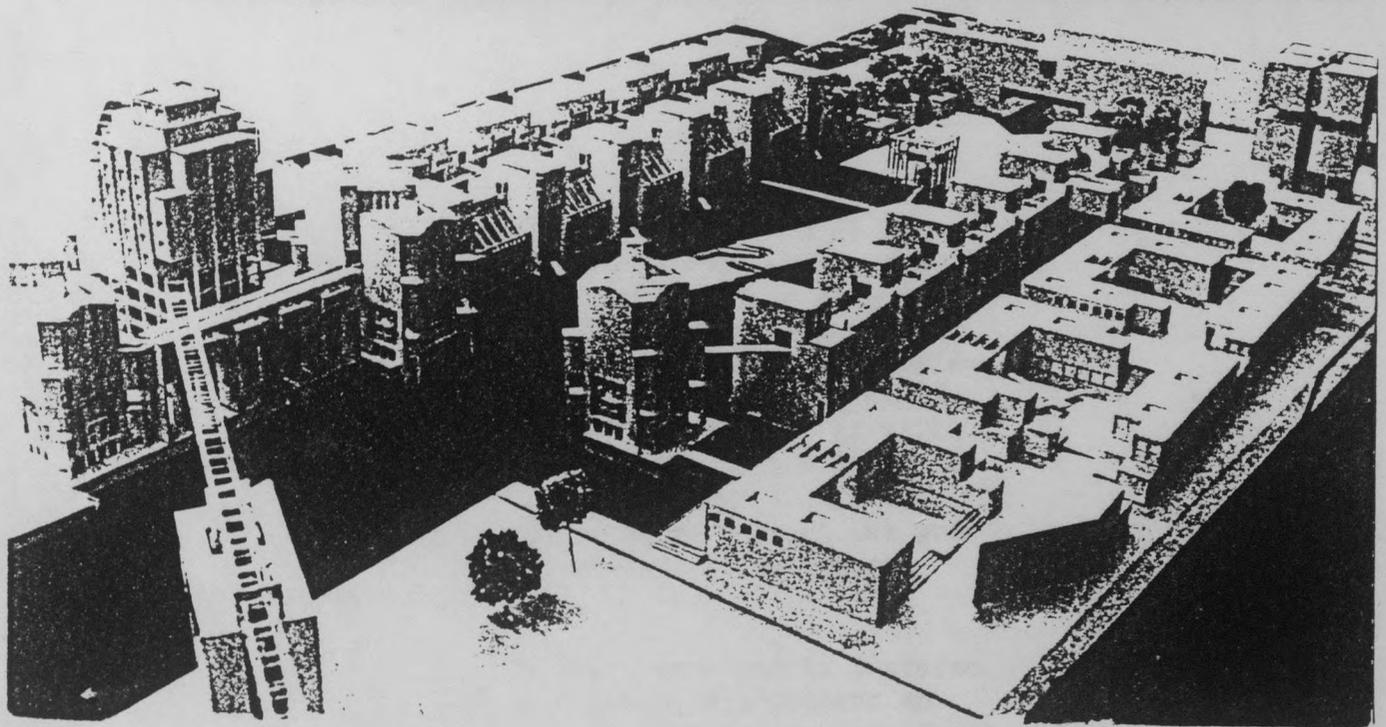
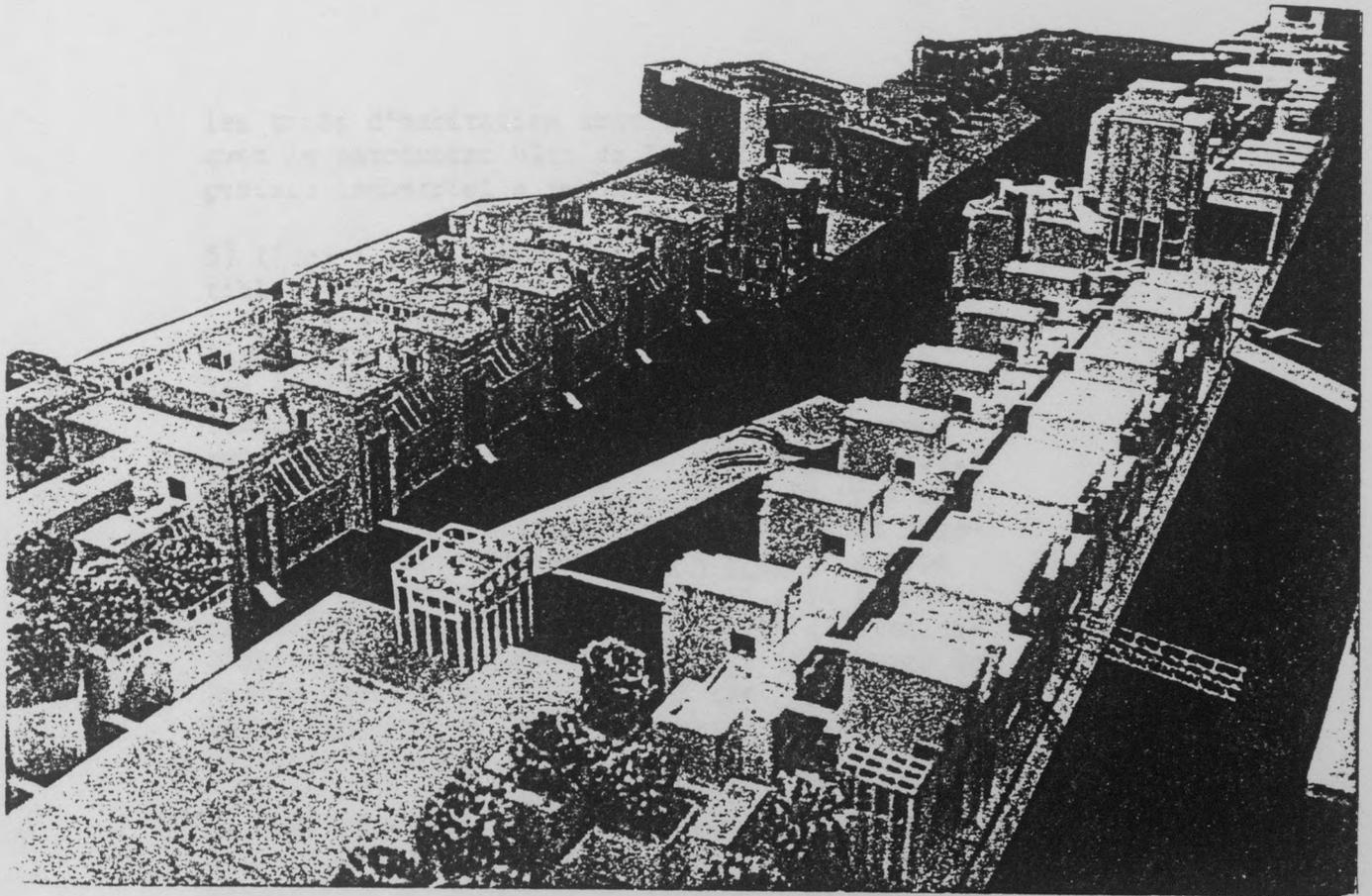
- 1) dans la société médiévale, la connaissance des lois d'organisations est transmise par la tradition, elle n'est jamais formalisée dans un savoir spécifique et autonome de l'acte de bâtir;

2) à la Renaissance, la typologie devient savoir ; Salladio pose le problème de l'innovation typologique ; en harmonisant et en complétant les types, une gamme idéale est spécifiée, recouvrant toutes les classes de la Société (palais florentin, villa palladienne..); pour ce qui est des maisons rurales et bourgeoises, l'architecte intervient encore peu, la structure de correspondance entre usage et espace restant implicite.

3) au 18ème siècle, le type devient objet d'affrontement ; les catégories sociales ont des modèles culturels différents : la bourgeoisie dans son nouveau rôle économique s'exhibe dans la rue alors que la noblesse se cache derrière ses murs de l'indifférence. Pourtant peu à peu, la maison bourgeoise se donnera des allures d'hôtel, l'architecture est le type-ayant fonction de preuve sociale ou un statut présumé : le type est sujet à transformation.

4) au 19ème siècle, par le jeu des recommandations techniques de la nouvelle idéologie, apparaissent de nouveaux types (la maison ouvrières, l'usine). Le type, comme structure de correspondance entre usage et espace, est alors explicitement car réglementairement établi, mais sans référence à la raison d'être de ce rapport usage-espace. Cette substitution de l'espace réglementaire du type s'inscrit dans la tendance vers un espace homogène et abstrait la typologie se confondant avec la typification, le type n'étant que la codification d'un objet réel. (Il est frappant de constater que c'est cet avatar du concept de typologie qui a été retenu par les architectes du Mouvement Moderne avec les notions de plans-types, cellules-types et leur application à la préfabrication où une combinatoire sommaire remplace l'idée de variation typologique et d'articulation).

Le "prototype" apparaît donc, au 19ème siècle, la production architecturale devenant un champ d'expérimentation pour la nouvelle idéologie : ce sont les espaces homogènes des cités ouvrières ou des usines-enlèvements ;



P. Weiss, 1937

Les types d'habitation sont en rupture totale avec le patrimoine bâti de la ville : la bourgeoisie industrielle impose ses modèles.

5) L'objet tend à être intégralement reproductible avec l'apparition de la série industrielle il y a alors rupture fondamentale dans le développement historique des types, déterminée par les nouvelles conditions de production, ne serait-ce que pour la quantité qu'elles supposent (un architecte pour 500, 1000 logements.). C'est alors que la reproductibilité du type se confond avec l'insistance régulière de la répétition ; le type devient "stéréotype". Le type est une structure reproductible, mais il fournit, en fait, à l'architecte, un principe d'organisation spatiale élaborée par l'usage et affecté de valeur sociale que définit l'ordre, la nature et les relations des lieux construits en rapport à l'espace urbain.

Le type est un élément structurant la lecture de l'espace de la ville, de son histoire comme signifiant de pratiques sociales.

Si, comme on l'a vu, une multiplicité de lectures de l'espace sont possibles (chacun suivant sa culture, son imagination) le type fait parti de ces éléments de lecture que partagent tous les individus pour caractériser une société à un moment donné, bien que chacun n'attribue pas la même valeur aux espaces de la ville : le type se présente donc comme un signifiant reconnu globalement mais dont les signifiés sont divers et contradictoires suivant les pratiques et les modèles culturels des groupes qui s'opposent.

La recherche de référents passe par la justesse du choix des types sur lesquels s'opérera un travail d'actualisation par transgression (faute de quoi, il y aura mimétisme, reproduction d'une structures vides n'évoquant pas une pratique sociale actuelle).

A travers la typologie, il faut considérer les éléments dans la thématique urbaine ; la typologie reproduit, en définitive, la créativité d'une forme urbaine.

HIERARCHIE :

Elle suppose, étant dépendante de typologie, une identification préalable des éléments aux différents niveaux (local, moyen, et global) et une réflexion sur leur rôle structurant dans le fonctionnement morphologique du tissu.

Dans la ville il y a superposition d'éléments caractéristiques et courants de plusieurs niveaux des monuments à l'échelle urbaine s'insèrent dans un tissu banal ; il y a donc impossibilité de résumer la ville à un schéma simple, alors même qu'elle est d'une nature complexe.

Les niveaux de la pratique de l'espace urbain (privé, quotidien, urbain) complexifie encore la lecture : la structure morphologique d'un tissu banal peut renfermer un équipement dont la pratique est vécue comme un lieu unique ; à un certain degré de l'analyse urbaine, la compréhension de sa structure passe par d'autres facteurs où l'explication doit faire appel à l'usage, à la fonction, à l'histoire, aux symboles.

MORPHOLOGIE URBAINE :

Aymonino définit la morphologie urbaine comme étant "une étude des faits bâtis considéré du point de vue de leur production et dans leur relation de parties à l'ensemble urbain".

La ville n'est pas le résultat d'un unique projet : complexité, imbrication, elle est riche de l'accumulation de temps (l'histoire accentue, déforme, contredit ou ignore la logique de la forme urbaine) ; l'analyse morphologique consiste à définir les différents niveaux de constitution de la forme urbaine et leurs relations entre eux ; ces niveaux ont leur propre logique articulée, sur les stratégies sociales et dont les rapports changent dans l'histoire ; ainsi le rapport forme urbaine-type s'est-il transformé :

1) au Moyen-Age, la parcelle est plus constituée par la forme de la ville que par le type dont les variations sont limitées ; la forme urbaine est déterminée, la ville est "un tout" qui prévaut sur "les parties" ; elle se définit par des notions d'intérieurs et d'extérieurs relatives à un point central.

2) la relation forme urbaine -type- commence à s'inverser entre le 14^{ème} et le 18^{ème} siècle ; alors que la structure morphologie se stabilise et s'unifie, les transformations internes se font par substitution de types qui se renouvellent, indépendamment de références morphologiques précises : avec la naissance du capitalisme, la ville devient scène aux actions des hommes.

3) au 18^{ème} siècle l'habitation est considérée comme une quantité bâtie ; on réalise des parties de ville, l'habitation en est le moyen : on structure l'espace de la ville par des grands "gestes d'urbanisme" (Places Royales, squares, ...), les types doivent s'y adapter ; ils constituent une nouvelle échelle typologique tout en conservant leur structure interne.

4) le renversement du tout sur les parties est définitivement consommé dans le lotissement du 19^{ème} siècle : sa structure historique, sa rationalité technicienne le rend autonome, coupé de la ville.

5) le Mouvement Moderne conçoit le rapport morphologie urbaine - typologie architecturale comme purement causal ; on crée un quartier de ville, le tiers-exclu étant la ville existante ; en fait il y a exclusion réciproque. Le Corbusier passe en toute logique de la villa à l'immeuble-villa, celui-ci cumulé à d'autres produisant ... une ville, le rapport architecture-urbanisme étant un rapport transitif, continuitisme, simple sans rupture.

Par homogénéisation de l'espace, le sens de la ville n'est plus l'objet d'une lutte, le rapport complexe et conflictuel de la forme urbaine et du type ayant disparu.

Toute la richesse de la ville vient de ce que niveaux de pratique et niveaux de structure de l'espace urbain ne coïncident pas toujours ; dans leur décalage s'insèrent choix individuels mémoire collective, hasard et poésie.

LE PROJET

Ce projet est né d'une confrontation permanente entre une réflexion sur la VILLE et la prise en compte de la mémoire et de la valeur d'un LIEU.

- la ville c'est STRASBOURG
- le lieu c'est le BASSIN D'AUSTERLITZ

Dans son approche de la réalité tout projet d'ARCHITECTURE doit tenter de se situer dans une perspective historique.

Trois éléments parmi les éléments caractéristiques qui ont déterminé, le développement de Strasbourg sont des éléments d'une dynamique historique ce sont :

- Le port et les voies d'eau
- Le système défensif
- Le rayonnement universitaire

Précisons brièvement ces trois points :

1) Le port et les voies d'eau

La présence continue de l'eau dans Strasbourg force la lisibilité de la ville : lecture du centre par rapport aux quartiers environnants ; lecture de la ville par rapport aux faubourgs.

L'histoire de Strasbourg c'est celle d'une ville d'eau, des méandres de l'Ill, de ses inoubliables ponts, de ses fossés de ses canaux. Le port fut d'abord aménagé le long de l'Ill entre le pont Saint-Martin et le pont Saint-Nicolas ; puis la puissante corporation des bateliers l'installa le long de l'actuel quai des Bateliers (Pont du Corbeau). Dès que le Rhin fut rendu navigable, naquit (en 1892) le premier port Rhénan dans le Bassin d'Austerlitz ; depuis il a connu différentes transformations :

- il change de forme : le mâle est inversé pour une nécessité de circulation ferroviaire.
- les installations légères, en bois ont été remplacées vers 1930 par des entrepôts en béton et des hangars métalliques.

- enfin ce port qui avait une vocation commerciale, lieu d'échanges, ouvert sur la ville, est devenu port industriel, zone non perçue aujourd'hui par la plupart des citoyens.

L'activité y est à présent très ralentie : on assiste à la démolition progressive des bâtiments (usine à gaz, hangars à charbons) ; le port à poursuivi en effet, son déplacement vers l'est (Bassin VAUBAN) et aujourd'hui vers le sud où de nouvelles installations sont plus appropriées ; la navigation sur les canaux disparaît peu à peu.

Le Bassin d'Austerlitz va donc se trouver à très court terme de toute activité industrielle.

2) Le système défensif :

Strasbourg ville fortifiée jusqu'en 1900 présente aujourd'hui une forme issue directement de l'implantation de ses principales défenses militaires :

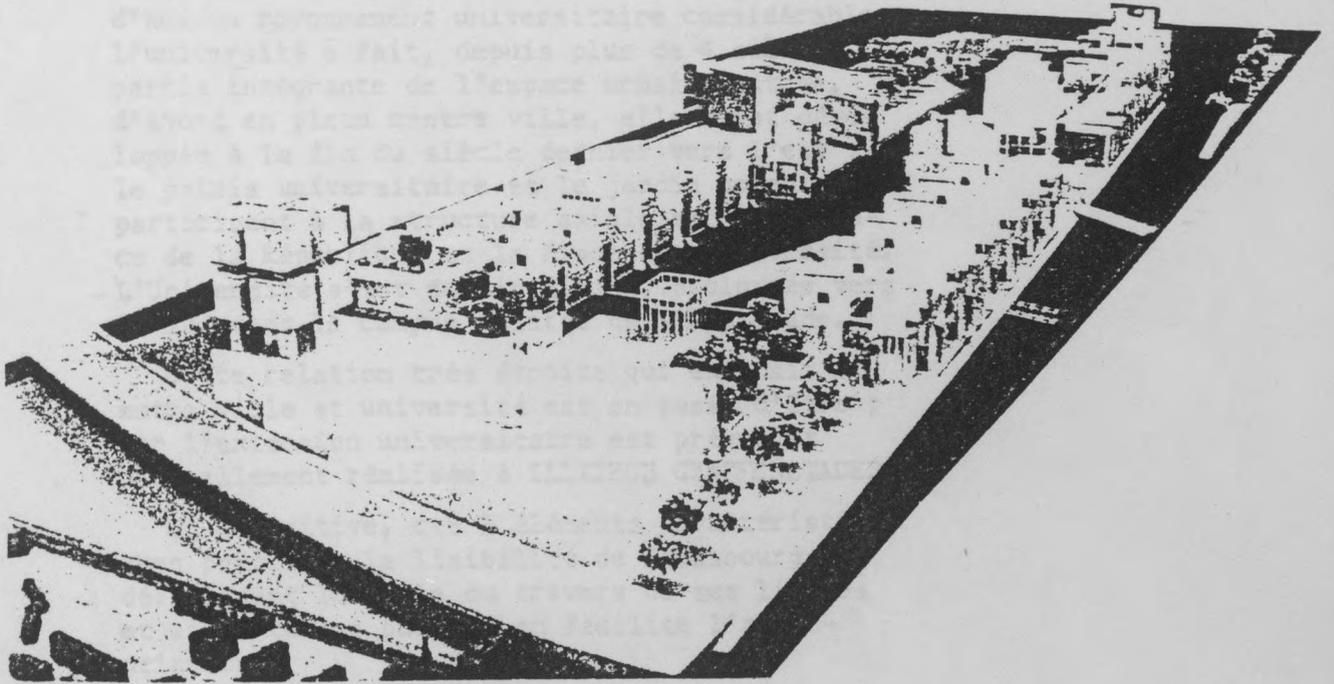
- à l'époque médiévale les remparts situés d'abord le long de l'Ill, du canal des Faux Remparts et du Fossé des Tanneurs passent ensuite au delà de ces limites en intégrant de nouveaux quartiers : Strasbourg jette ses premiers ponts par l'intervention royale de VAUBAN ne s'est pas limitée à la reconstruction de nouveaux remparts mais elle a profondément marquée la forme urbaine de Strasbourg : c'est l'édification d'une nouvelle enceinte flanquée à l'est d'une citadelle.

Face à ces fortifications, s'étend une zone inondable, quadrillée de jardins maraîchers.

Que reste-t-il aujourd'hui de ses défenses ? Quelques vestiges à l'ouest et les bastions de la citadelle aménagés en parc. Par le déplacement d'un centre de décision telle que la communauté urbaine la Z.N.A., n'est plus intouchable, elle doit participer, demain, à la ceinture verte de Strasbourg.

3) Le développement universitaire

L'Université a connu et connaît encore aujourd'hui un développement universitaire considérable. L'université a fait, depuis plus de cinquante ans, de l'Université de la région de l'Est, en plus de sa ville natale, la ville de Strasbourg.



P. Weiss, 1987

Mais il ne faut pas s'adresser à l'histoire de ce lieu en cherchant plutôt dans un répertoire de valeurs passées.

Insister sur véritable retour à l'histoire qui dépasse la simple référence formelle, c'est montrer la prise en compte des différents problèmes qui n'ont pas encore trouvé de solutions, c'est en suscitant les diverses contradictions, et ainsi s'adresser au passé comme une véritable contestation du présent.

- Pourquoi par exemple, le port de bassin d'habitation qui était au début de ce siècle un des lieux d'échanges les plus animés de la ville est-il devenu aujourd'hui une zone déserte et dépeuplée ?

- Comment ce terrain, si proche du centre ville pouvait recevoir partie importante de l'Université ?

3) Le rayonnement universitaire :

Strasbourg a connu et connaît encore aujourd'hui un rayonnement universitaire considérable; l'université a fait, depuis plus de 4 siècles, partie intégrante de l'espace urbain; située, d'abord en plein centre ville, elle s'est développée à la fin du siècle dernier vers l'est; le palais universitaire et le jardin botanique participent à la structure axiale entre la place de la République et la Place de l'Université. L'Université s'est depuis 40 ans, prolongée vers le sud dans le campus éclatée de l'Esplanade.

Cette relation très étroite qui existait entre ville et université est en passe d'être; car l'extension universitaire est prévue et partiellement réalisée à ILLKIRCH GRAFFENSTADEN.

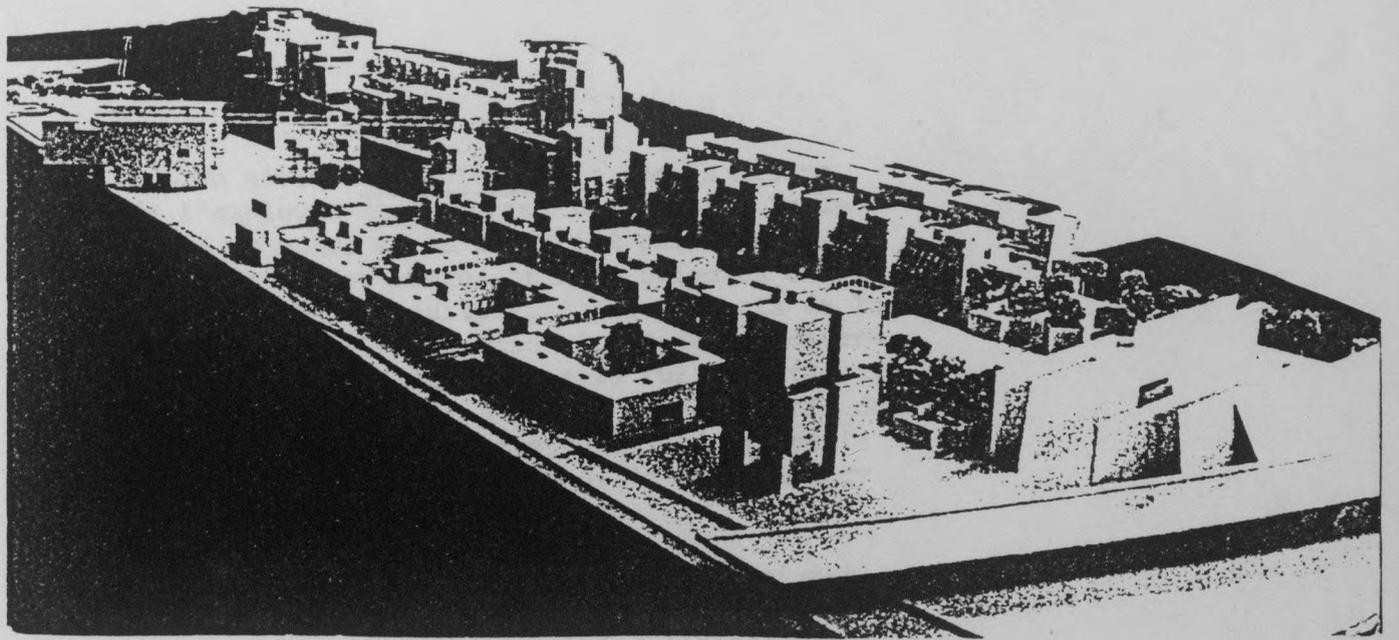
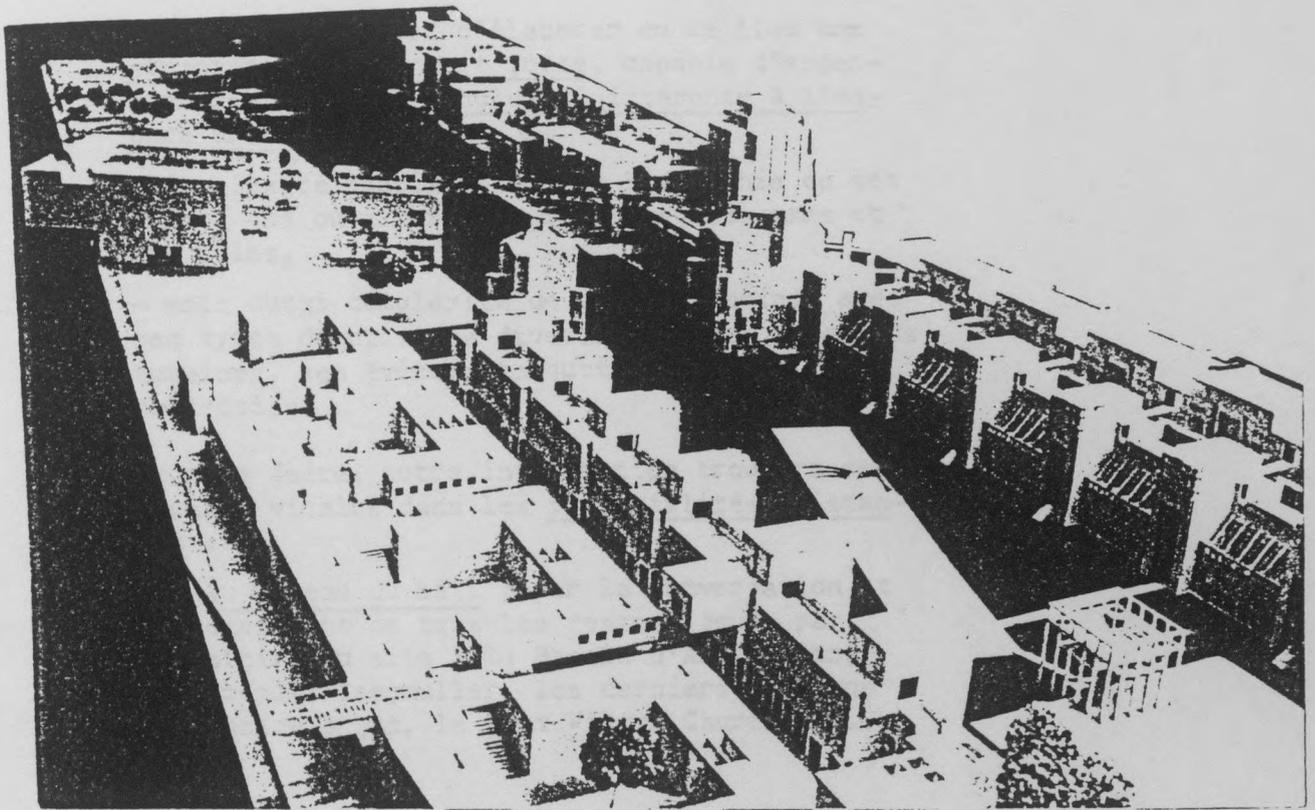
En définitive, ces 3 éléments caractéristiques précisent la lisibilité de Strasbourg et définissant la ville du travers de ses limites et ainsi de ses parties en facilite l'appropriation.

Mais il ne faut pas s'adresser à l'histoire de ce lieu en espérant puiser dans un répertoire de valeurs sûres.

Instituer un véritable rapport à l'histoire qui dépasse la simple réminiscence formelle, c'est accepter la présence continue des différents problèmes qui n'ont pas encore trouvé de solutions, c'est en accentuer les diverses contradictions, et ainsi s'adresser au passé comme une véritable contestation du présent.

- Pourquoi par exemple, le port du bassin d'Austerlitz qui était au début de ce siècle un des lieux d'échanges les plus animés de la ville est-il devenu aujourd'hui une zone ocultée et déserte ?

- Comment ce terrain, si proche du centre ville peut-il redevenir partie intégrante de Strasbourg ?



P. Weiss , 1987

Notre intention est d'élaborer en ce lieu une structure suffisamment forte, capable d'engendrer une certaine complexité intrinsèque à l'espace urbain même.

- Complexité spatiale avec la hiérarchie de ses voies, ses ouvertures et fenêtres, ses axes et ces pôles,
- mais aussi complexité de rapport sociaux avec ses types d'activités diversifiés, ses relations humaines, ses événements quotidiens, ses lieux collectifs.

Pour ce faire, notre intervention trouvera ses racines vitales dans les potentialités existantes :

1 - Au niveau du bâti : par la conservation et l'aménagement de tous les restes légués par l'histoire du site : le Bassin d'Austerlitz, l'entrepôt Seegmüller, les derniers vestiges de l'usine à gaz, le pont Winston Churchill...

2 - Au niveau morphologique : par la mesure de l'ampleur de la darse, de l'aspect insulaire du mole, de la linéarité parfaite du canal et de ses berges, par la prise en compte des directions induites par les remparts de la Citadelle, par la reprise attentive des diverses voies de circulations : la rue de Metzeral, de la Kurvau, de Lie pure ... pour Neudorf, de la rue de Palerme, (qui est dans l'axe précis du Boulevard de la Marne), de la rue d'Annecy et d'Ankara pour l'Esplanade.

3 - Au niveau du programme : en s'inscrivant dans l'axe de développement de l'université sans en étendre exagérément les limites, en proposant le maintien d'activités artisanales de long de la route du Rhin, la création d'un port de plaisance à proximité de la promenade dauphinoise, en mettant en relation le terrain de sport de Neudorf avec une zone sportive plus diversifiée, et en prévoyant dès maintenant le respect d'une continuité végétale dans l'ensemble de la zone NON Aedificandi.

A la visite des lieux et par l'analyse d'un périmètre beaucoup plus ample, une certitude se fait jour, celle qu'il faut impérieusement que la structure génératrice du projet permette la résolution d'une double problématique :

1 - Face à la nécessité d'une lisibilité à l'échelle urbaine, préservé et même renforcé, malgré l'aérienne coupure induite par le pont Winston Churchill l'entité que constitue ce terrain.

2 - Malgré la double limite du canal au nord face à l'Esplanade et aux quartiers "Suisse" et de la route du Rhin au Sud contre Neudorf, mettent en relation ces différents quartiers.

Cette double préoccupation trouve, en partie sa résolution dans l'adoption d'une trame plane prise à la fois comme outil conceptuel et comme structure signifiante. Tour à tour trame de composition assurant par sa coloration un traitement morphologique de l'espace, trame d'aménagement ou trame constructive, c'est une trame cassée dite "en tartan" à 3 éléments de base

permettant deux automorphismes de translation orthogonaux ; le premier dans le sens du canal et le second dans la direction joignant Neudorf à l'Esplanade.

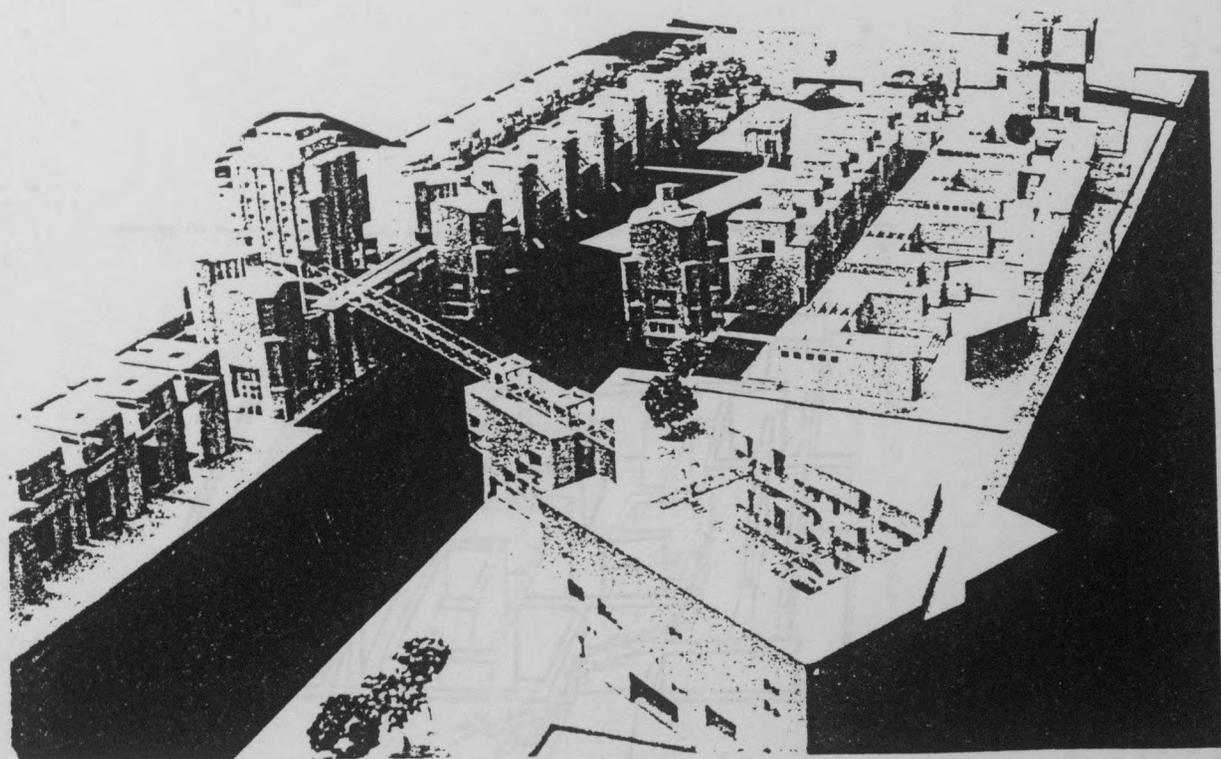
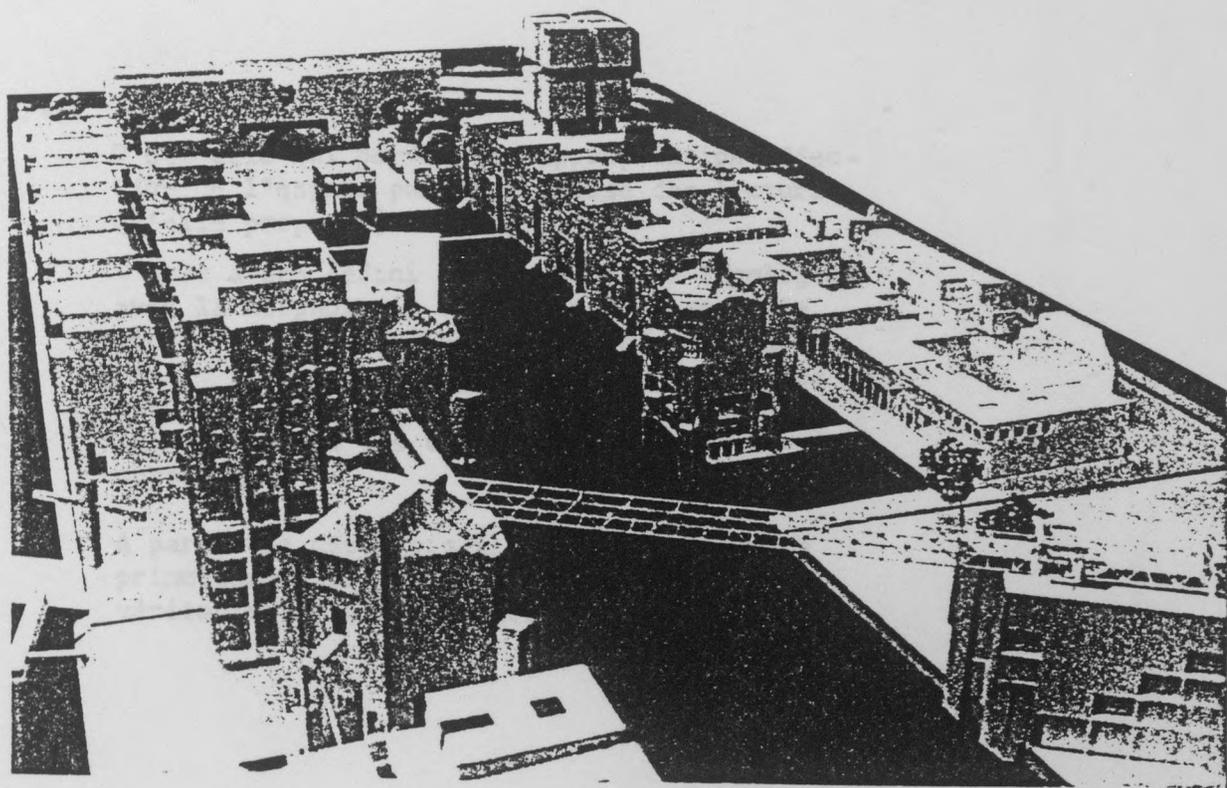
La dimension de son module est directement déterminée par la reprise du parcellaire existants de part et d'autre du terrain et de la largeur même du môle, mais son intérêt premier réside dans le fait qu'elle assure un lien entre le tout et les parties en rendant possible la référence des éléments dans l'ensemble et la décomposition de l'ensemble en unités pertinentes.

A ce point précis de l'étude, la question des relations entre l'architecture et de l'urbanisme est directement posée. L'usage du bâtiment ne doit pas être dissocié de celui de la ville. La structure urbaine choisie se suffit-elle à elle-même pour donner au lieu les multiples potentialités d'usage et les divers champs de significations dont il a besoin pour être réellement un espace urbain? En fait, notre réponse est donnée par le projet lui-même : la structure urbaine, la trame carrée a été utilisée comme génératrice d'un certain nombre de typologies architecturales. (La typologie architecturale étant prise comme la définition de la relation entre l'espace privé de la fonction architecturale et l'espace public de la ville.) La définition de ces typologies nous a permis d'organiser la complexité des relations qui caractérise les fonctions urbaines et de maîtriser leur effet réciproque. Pour cela, il était nécessaire de qualifier précisément un ordre urbain en définissant des lieux de manière à créer un rapport intelligible entre les différents éléments constitutifs de la morphologie urbaine.

Dans la définition de ces typologies, nous n'avons pas programmé d'une façon immuable l'utilisation même de l'espace urbain, mais nous avons opéré de la manière suivante :

- nous nous sommes d'abord référés à la vie urbaine et à sa relation avec une fonction déterminée de manière à ce que la typologie choisie soit reconnue par l'usager malgré certaines transgressions, et qu'elle constitue un élément d'une lecture possible de l'espace urbain.

- nous avons travaillé sur la forme même des vides directement générés par les pleins dans une organisation spatiale conforme à leur pratique, de manière à ce que vides et pleins puissent chacun leur signification dans sa relation (d'isophormisme) avec l'autre au sein de la structure typologique. (Reconnaissons la prééminence de la forme avec sa charge sémantique, comme constituant de l'espace, car c'est elle qui régit et règle nos modes de représentation par l'intermédiaire de l'image, nos pratiques formalisées.

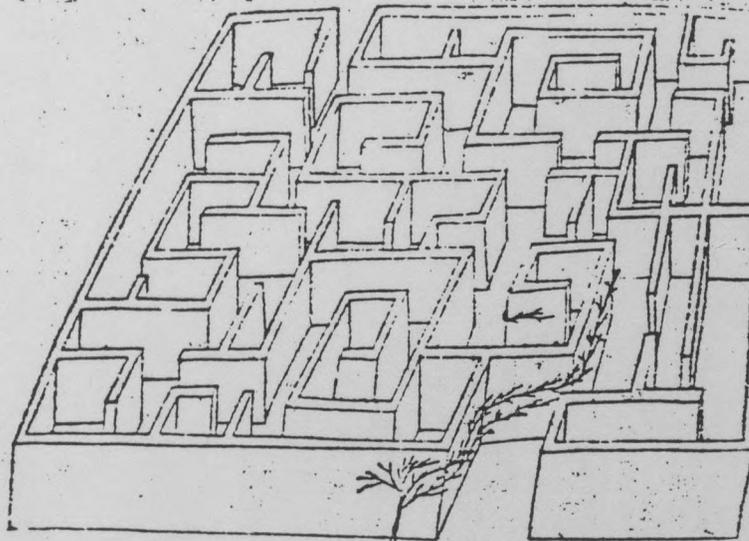


P. Weiss ,19

C'est elle qui permet une appropriation affective de l'espace par la richesse des lectures qu'elle propose.)

- nous avons défini la relation des typologies avec la morphologie urbaine car c'est cette seule relation qui leur permet d'avoir une réelle signification dans la mesure où elles se réfèrent toutes à une même forme urbaine en lui attribuant des valeurs différentes ou même opposées.

A partir de ces trois éléments de recherche principaux nous avons tenté d'élaborer une véritable syntaxe urbaine.



AGENCE D'URBANISME POUR L'AGGLOMERATION STRASBOURGEOISE

Les plans proposés présentés par le maître d'ouvrage des
fronts de Neudorf illustrent et précisent les orientations de principe énoncées
dans le document d'études d'impact de l'été 1977. Ils comprennent
l'approche formelle et architecturale qui s'inscrit à la fois dans
l'axe de la rue de la République et dans l'axe de la rue de la
Libération et se prolonge par des façades latérales alignées.

Le plan de la rue de la République est défini par la
rue de la République et la rue de la Libération et s'inscrit
dans l'axe de la rue de la République et dans l'axe de la
rue de la Libération et se prolonge par des façades latérales alignées.

FRONTS DE NEUDORF

- PLACE DE L'ETOILE -

JUN 1978

Duthoit
A. J. J.

Les quatre propositions présentées ici pour l'aménagement des Fronts de Neudorf illustrent et prolongent les réflexions et options contenues dans le document d'études élaboré en Septembre 1977. Elles constituent l'approche formelle et architecturale qui manquait à ce premier document, c'est-à-dire une traduction en volume des équipements qui étaient proposés et des recommandations paysagères indiquées alors.

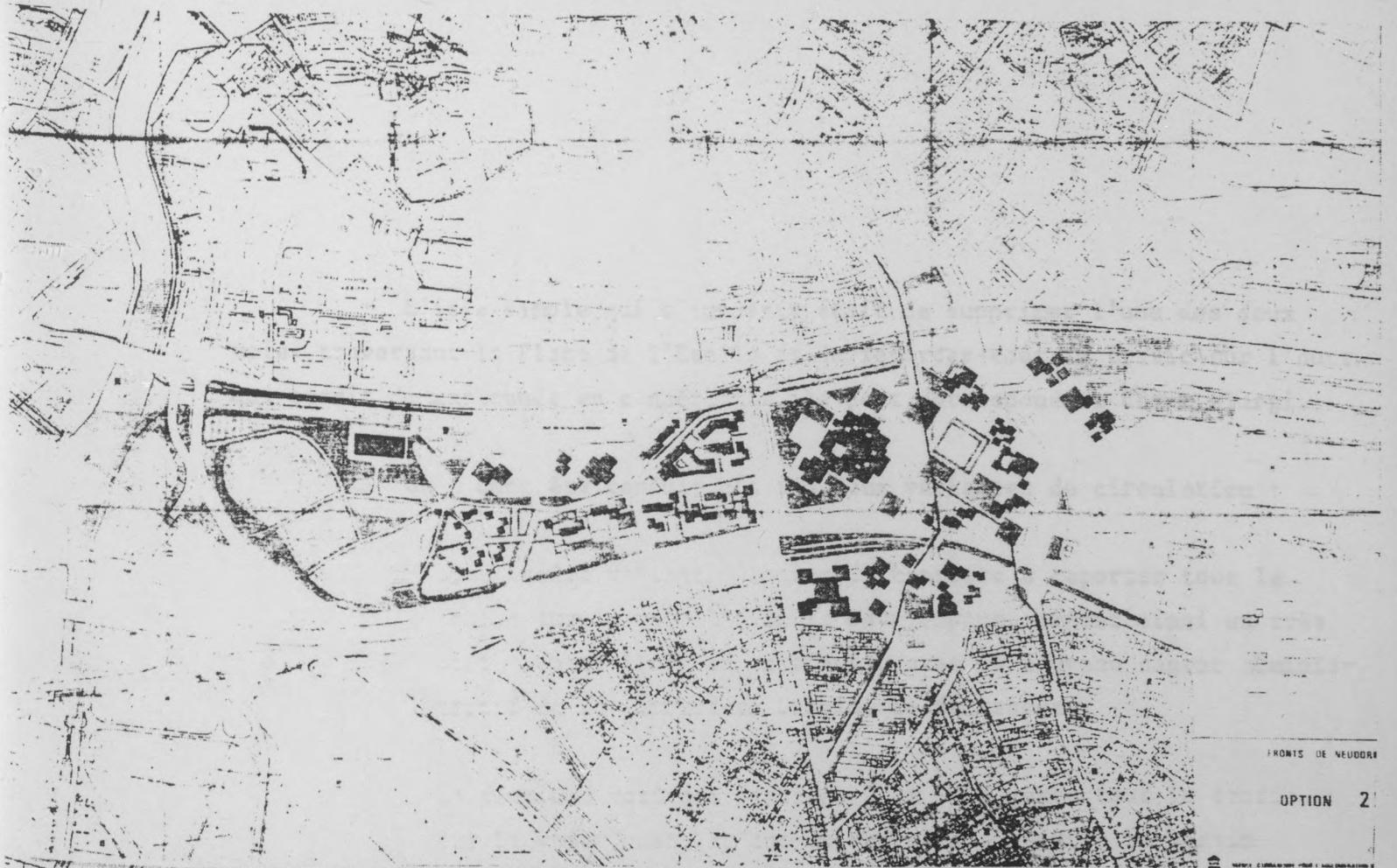
L'APPROCHE INITIALE A CONSISTE A PRENDRE COMME DONNEE DE BASE LE SCHEMA DE VOIRIE PROJETE PAR LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT. Ainsi, le document de Septembre 1977 reprenait intégralement ces tracés de voirie.

L'OBJECTIF PRINCIPAL QUI A GUIDÉ LA CONCEPTION ÉTAIT DE FAIRE DE LA PLACE DE L'ÉTOILE UNE VÉRITABLE PLACE URBAINE ACCESSIBLE AU PIÉTON ET LUI FLOUANT TOUTES LES FONCTIONS (FONCTIONS ET AMBIANCE) D'UN CENTRE URBAIN.

LES PRISES EN COMPTE SIMULTANÉES DE CETTE CONTRAINTÉ DE BASE ET DE CET OBJECTIF PRINCIPAL ONT APPARU TRÈS VITE CONTRADICTOIRES. Divers schémas ont été élaborés et le plus satisfaisant d'entre eux est présenté ici en option 1. Il montre à l'évidence qu'il est impossible de réaliser au milieu d'un tel carrefour une véritable place urbaine reliée aux éléments importants qui l'entourent (Communauté Urbaine, Place de Lattre, Route du Polygone) malgré des aménagements coûteux employés, tel que la multiplication des dalles et des passerelles piétons.

EN VUE DE CETTE ÉVIDENCE, NOUS AVONS ÉTÉ CONTRAINTS DE REMETTRE EN CAUCHE LA BASE DU CARREFOUR ROUTIER, uniquement pour ce qui concerne les échanges au niveau de la Place de l'Etoile. De nouvelles solutions de voirie ont été recherchées pour assurer ces échanges, LE RESTE DU PROJET DE DURANT L'ÉCHANGE.

Le projet de la Direction Départementale de l'Équipement prévoit pour les échanges avec le centre trois voies parallèles importantes dont deux sont situées sur la Place de l'Etoile. L'une dans l'axe du Pont de la Courbe, l'autre dans l'axe du Pont d'Austerlitz (la troisième voie étant celle qui partant la sortie du centre, dans l'axe du Pont de la Porte de l'Étoile).



Agence d'urbanisme ,1978 (Duthoit ,Martinez, Messelis)

L'idée simple qui s'imposait était de supprimer l'une des deux voies traversant la Place de l'Etoile et de reporter tout le trafic sur l'autre qui serait dimensionnée en conséquence, le pont correspondant étant élargi.

On a donc été conduit ainsi à deux variantes de circulation :

La première variante (option 2) consiste à reporter tout le trafic sur la voie Est en la développant, créant ainsi un très vaste espace libre en continuité avec le nouveau centre administratif de la Communauté Urbaine de Strasbourg.

La deuxième variante (options 3 et 4) rejette tout le trafic sur la voie Ouest, créant un vaste espace entre le bassin d'assèchement et cette voie, espace directement en communication avec le nouvel Hôtel de Ville, grâce à une dalle prévue initialement par le concepteur pour franchir cette voie. Dans cette hypothèse, tous les échanges se feraient grâce à un carrefour à 5 branches, à la hauteur de l'Avenue Jean-Jaurès.

Dans ces trois hypothèses, le passage du contournement Sud de la voie rapide vers l'Allemagne sera toujours en souterrain, à la hauteur de la Place de l'Etoile.

DEUX VARIANTES DE CIRCULATION ONT PERMIS DE DEVELOPPER DES SOLUTIONS ARCHITECTURALES BEAUCOUP PLUS INTERESSANTES ET CONFORMES AUX OBJECTIFS DE PLAIN ET VERT, D'ACCESSIBILITE PIETONNE ET DE CONTINUITE DU CENTRE VERS LE DONN.

Ces solutions sont illustrées sur les plans ci-joints sous forme de trois propositions architecturales (options 2 - 3 et 4). L'aménagement proposé pour le Meyritz est commun à toutes les options.

Il va de soi que les quatre options présentées ici ne constituent pas les seules solutions possibles, elles permettent simplement d'imaginer la richesse des possibilités qu'offrirait une légère modification de voirie proposée.

NEVRITE EST

NEVRITE OUEST

Ce terrain sera traité comme un vaste espace vert urbain soigneusement aménagé et contenant d'importants îlots de jardins familiaux. La voirie servira uniquement à circuler à travers le parc et à accéder à la chaufferie de l'hôpital, elle ne sera même pas une voirie de desserte.

Le public trouvera, par endroits, des espaces de verdure lui étant réservés. Le reste étant maintenu en jardins familiaux.

C'est en réalité une réserve foncière pour le long terme, utilisée en attendant comme espace vert avec jardins familiaux.

HEYRITZ EST

Ce secteur situé en arrière du bâtiment de la Communauté Urbaine est organisé ici conformément au programme prévu. Autour d'une placette centrale se trouvent disposés des logements traités en tissu semi-continu, les commerces à première nécessité et une école primaire, sont prévus, de plus, des bureaux (proximité de la route de l'Hôpital), un hôtel de tourisme et un club nautique en bordure du canal de jonction.

En transition avec le parc public du Heyritz-ouest, on propose un groupement de logements volontairement très dispersés.

L'ensemble de ces logements et équipements représente les surfaces suivantes :

| | | | |
|---------------|---|--------|-----------------------|
| logements | : R + 3 | = | 33.000 m ² |
| | R + 4 | = | 41.000 m ² |
| commerces | : | | 800 m ² |
| hôtel | : 200 chambres | " | 5.000 m ² |
| école | 4 classes de maternelle 6 classes élémentaires |) (| 5.000 m ² |
| bureaux | : 200 emplois | - | 4.000 m ² |
| club nautique | club | = | 500 m ² |
| | atelier | = | 1.000 m ² |

pour limiter les nuisances en limite de la parcelle, un dispositif anti-bruit est prévu : il est d'autant plus efficace que le bruit est le moins intense.



Agence d'urbanisme , 1978 (Duthoit, Martinez , Messelis)

PLACE DE L'ETOILE - OPTION 1 (Voirie Direction Départementale de l'Équipement)

Ce projet de voirie morcelle considérablement l'espace situé à l'Est de la C.U.S. et ne permet pas de créer une vaste place urbaine.

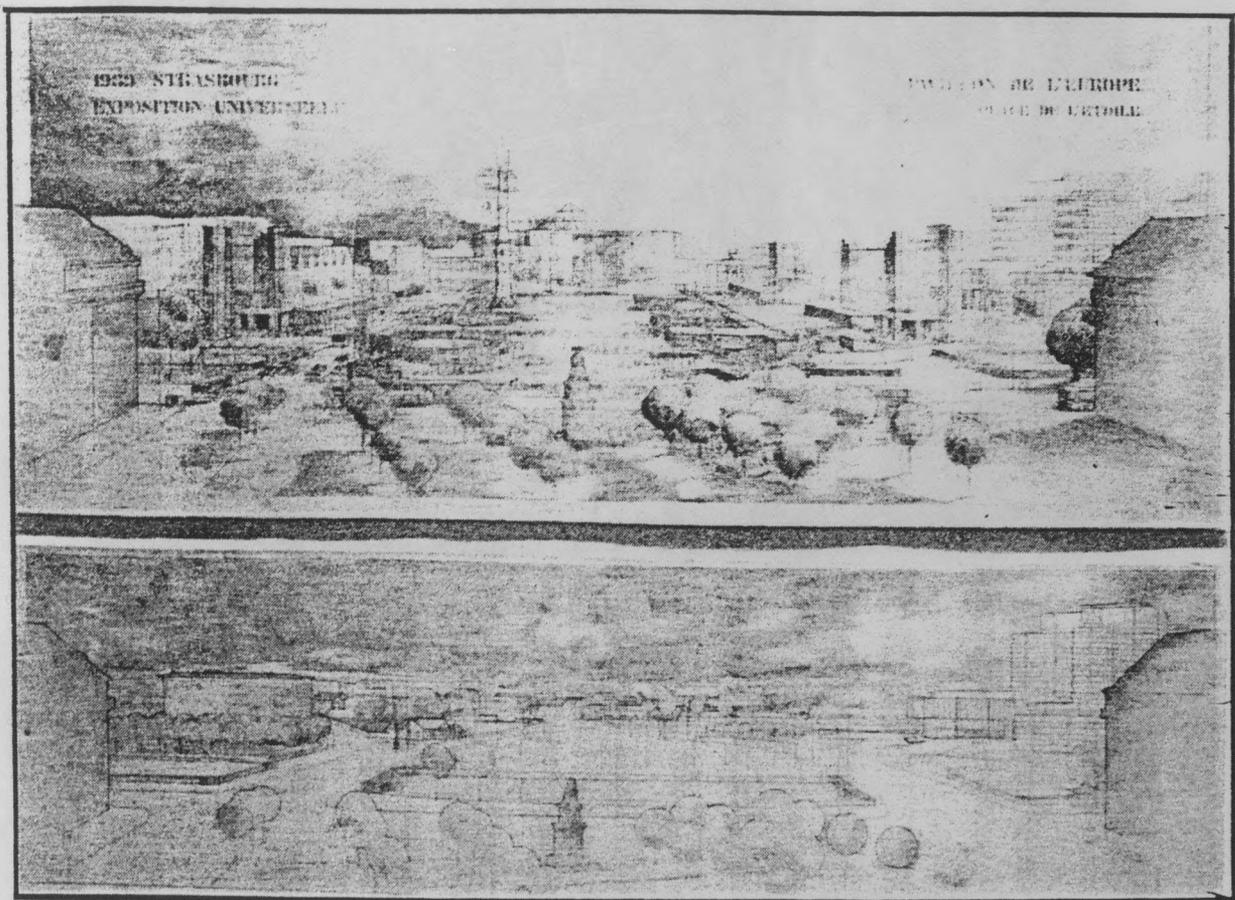
La constitution de dalles superposées à la voirie devrait faciliter néanmoins le passage entre Neudorf et la place de la Bourse. Ces dalles permettraient l'implantation d'équipements dont la surface au sol avoisinerait 5.000 m² entre les diverses branches de cette voirie et encore autour en bordure du bassin d'antenne.

Cet ensemble, assez compliqué à mettre en œuvre à cause de la dalle liant entre eux tous ces équipements, créerait une certaine animation pour les piétons entre Strasbourg et Neudorf, mais ne constituerait en aucun cas un pôle urbain.

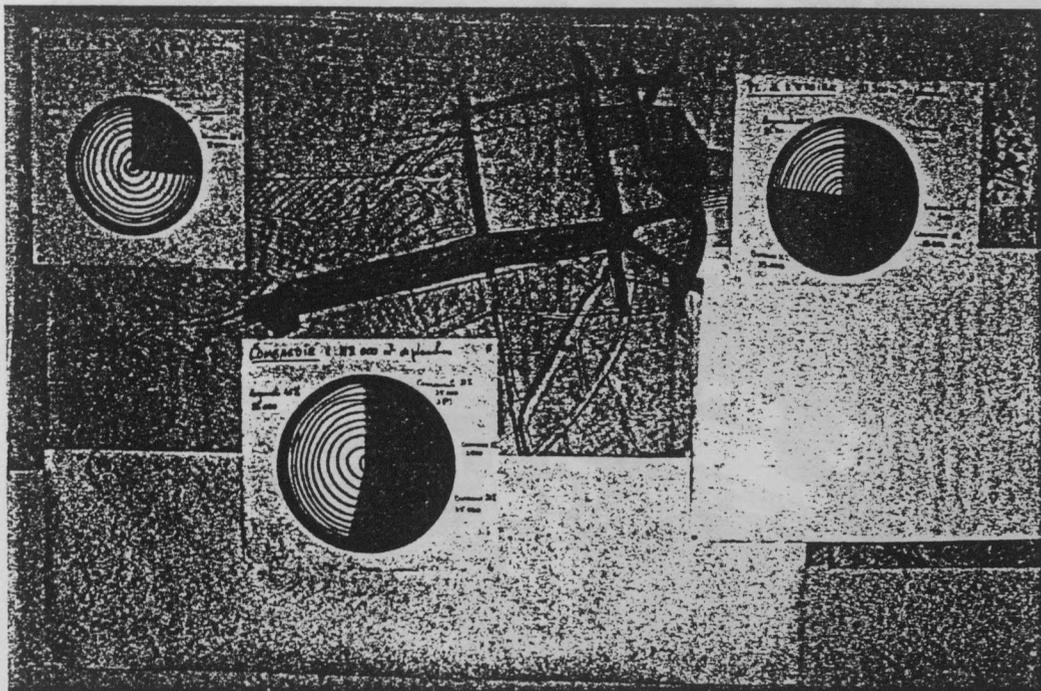
Notons qu'il serait possible d'assurer une liaison piéton entre la place de la Bourse et la place de l'Etoile grâce à un décaissement général des deux espaces libres au Nord et au Sud de la partie de canal située entre le pont de la Bourse et le pont de la Bourse, les véhicules restant à niveau, les piétons circulant sous les voies traitées alors en ponts.

Dans cette hypothèse, la Préfecture a été installée au Sud de la Cour d'Appel sur un terrain faisant largement hectare et incorporant les espaces verts de la rue de Lombardie, traitée en axe piétons et en park public. Elle est constituée de deux ensembles bâtis entourant un espace libre central. Ce dernier se compose d'une dalle à ras-de-chaussée liant entre eux les deux corps de bâtiment de 2 ou 3 niveaux sur ras-chaussée. L'arrière du sol est de 1.500 m² environ, la surface du plancher au Nord de 3.000 m².

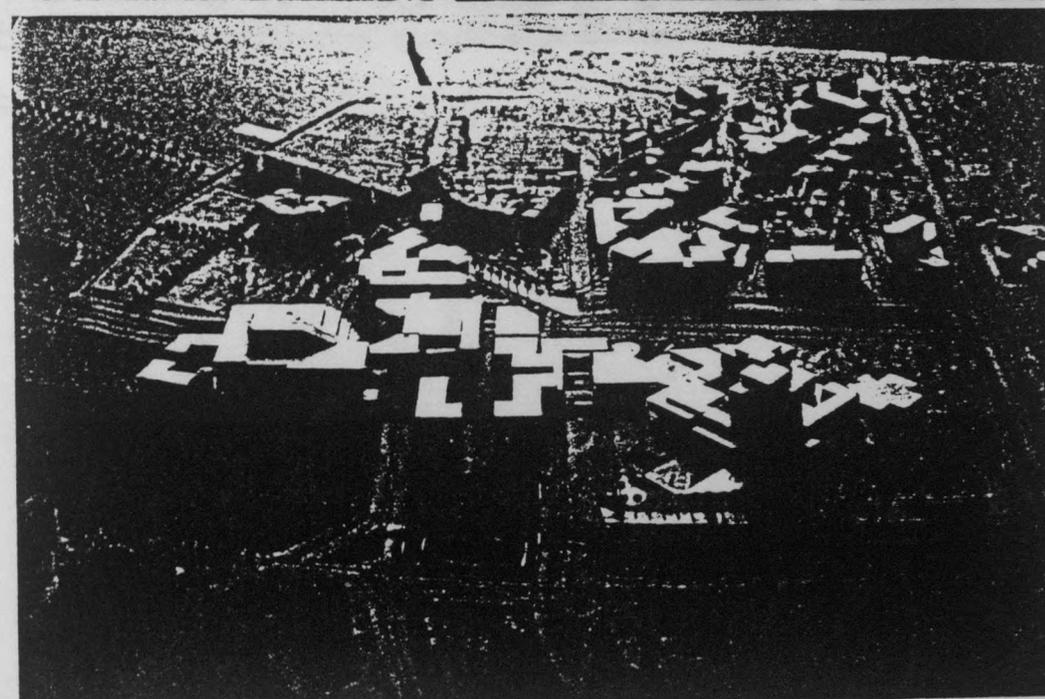
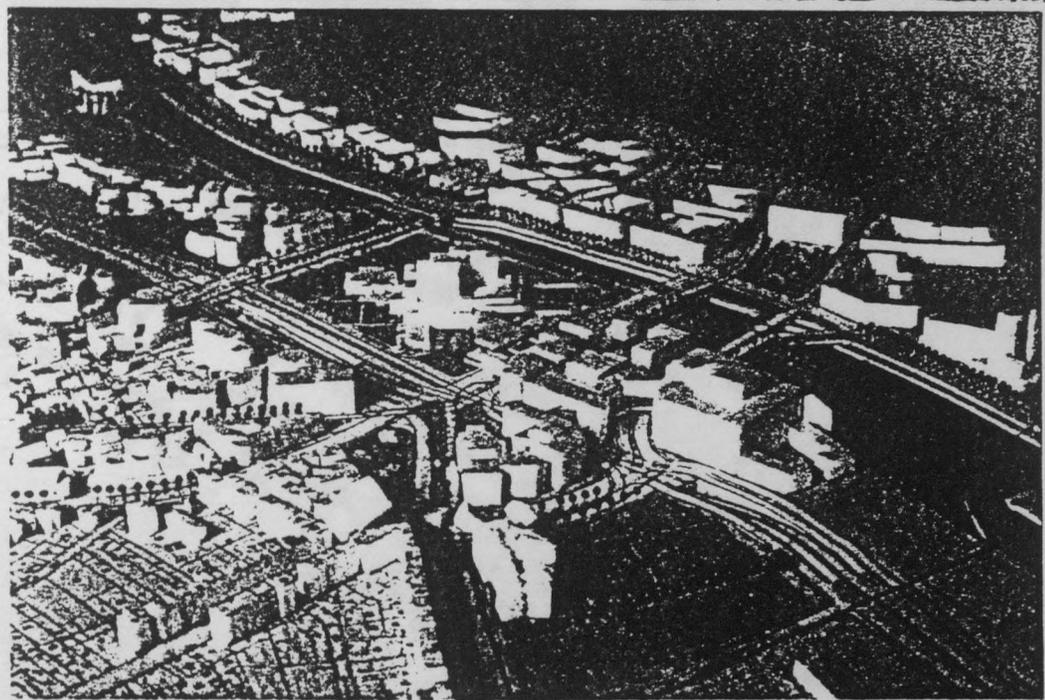
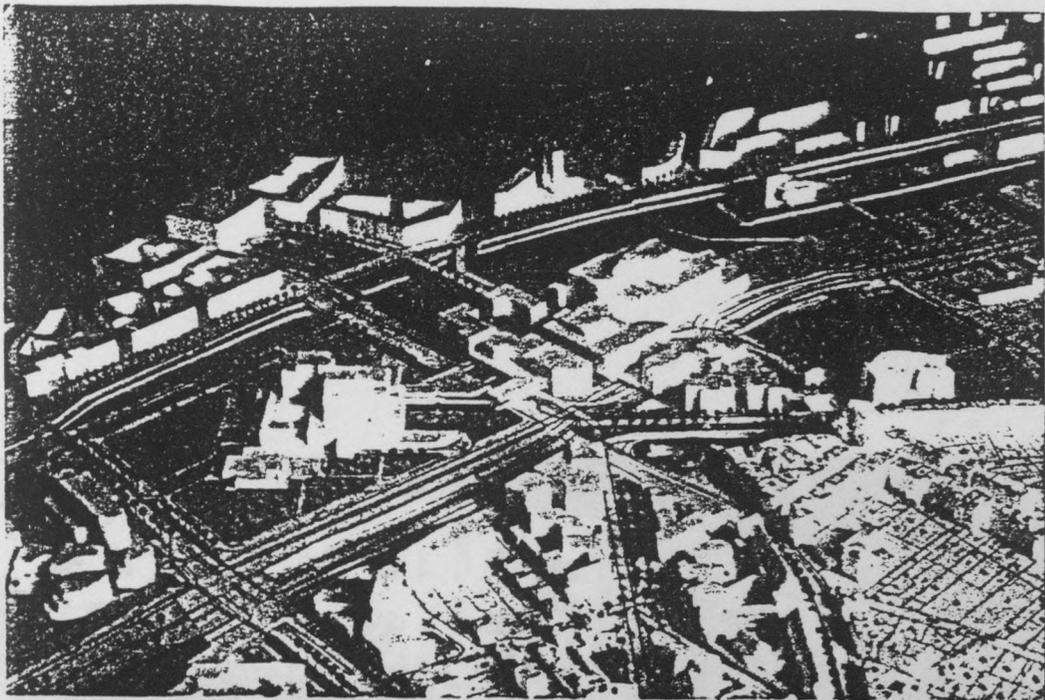
Le transport en site propre pourrait desservir la Cour d'Appel puis le bâtiment Nord-Est de la Préfecture, avant d'arriver dans Neudorf sur le route de Polonois.

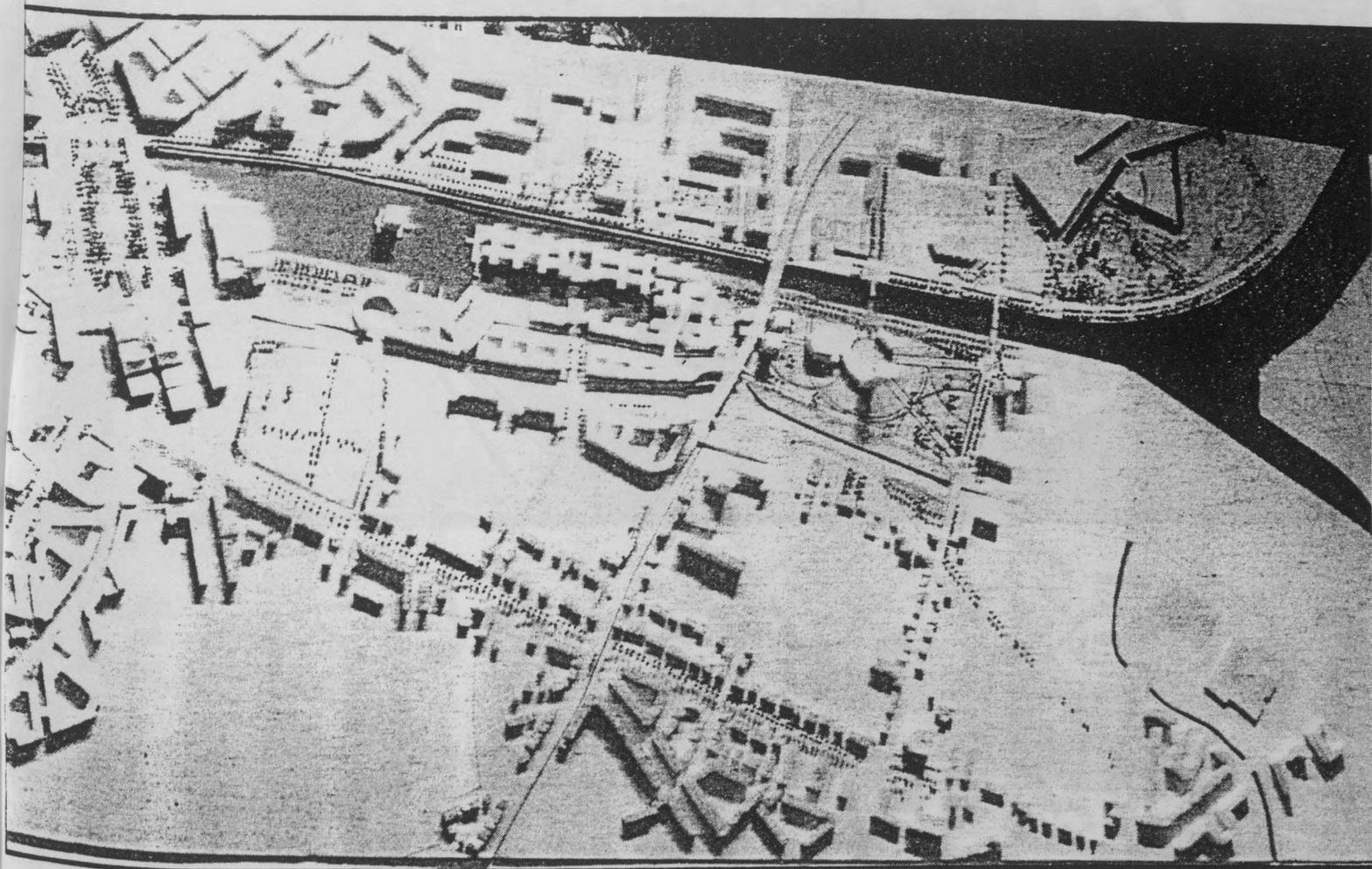


Agence d'urbanisme ,1980

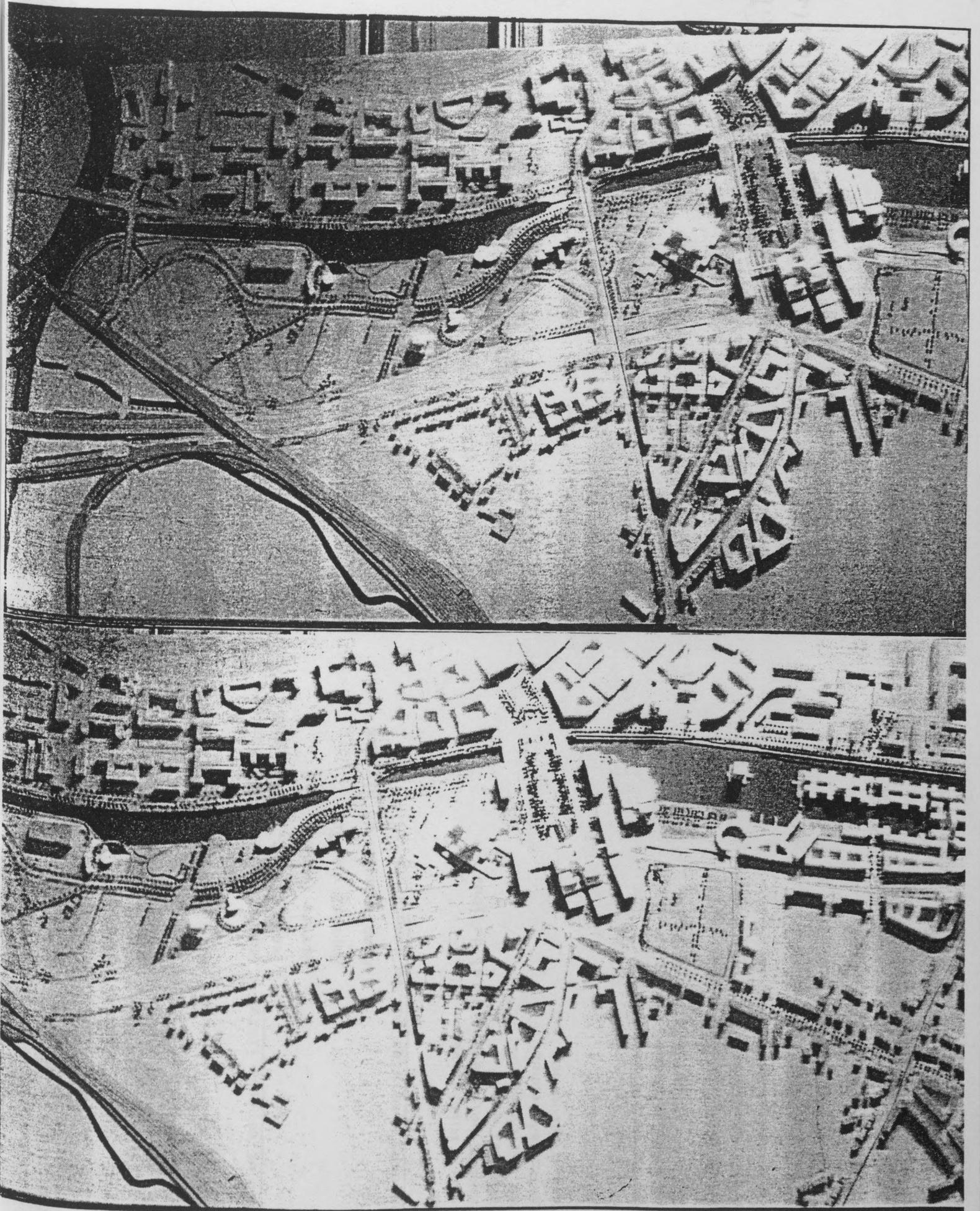


Agence d'urbanisme ,1981





Agence d'urbanisme ,1984



Agence d'urbanisme ,1984

Fronts de Mendolof situation actuelle - options possibles

PLACE DE L'ÉTOILE

sept 77

SURFACE TOTALE : 4,5 ha

PROPOSITIONS

Densité et espaces libres : Espaces publics piétonniers
(espace vert, place, etc...)

75 % soit 3,3 ha

Divers (voirie, ...)

5 % soit 0,3 ha

Emprise du bâti

20 % soit 0,9 ha

Nombre moyen de niveaux

R + 2

Équipements possibles sur la zone

- Cinéma
- Syndicat d'initiative
- Groupements hôteliers + hôtel de jour
- Restaurants, cafés
- Agences de voyage
- Compagnies aériennes
- Terminal d'aérodrome
- Commerces
- Banques
- Maison d'association
- Comités régionaux de tourisme
- Touring Club de France
- Bureau d'information et accueil du Tourist Office

L'ensemble de ces équipements s'inscrit dans un plan

40.000 m² d'emprise bâtie
12.000 m² de planches



-  Fronts de Neudorf - Schluthfeld
-  Secteur d'animation maximum existant (hypercentre)
-  Direction d'extension prévisible de la zone d'animation
-  Relations multifonctionnelles
-  Complexe d'équipements susceptible de créer et d'attirer l'animation

FRONTS DE NEUDORF
SCHEMA DE PRINCIPE



AGENCE D'URBANISME POUR L'AGGLOMERATION STRASBOU

7 - BASSIN DE LA CITADELLE
8 - BASSIN DUBUENAU
9 - BASSIN DE LA CITADELLE

place du marché

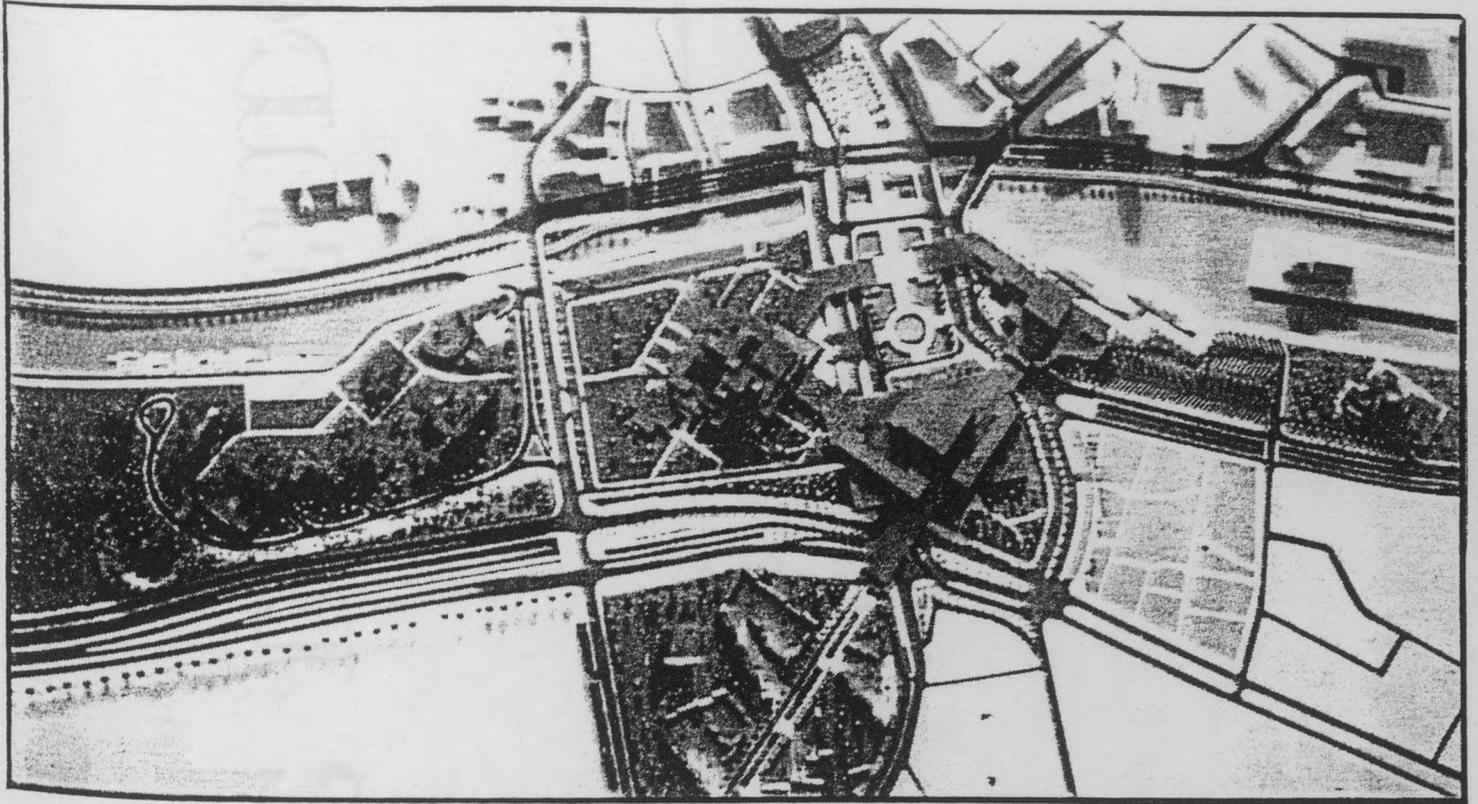
PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS PAR ZONE

Il s'agit d'une première approche visant à définir la fonction principale affectée à chaque zone, compte tenu de sa situation dans l'aménagement d'ensemble, de ses relations avec les quartiers voisins et des contraintes de sites qu'on y décèle.

- 1 - HEYRITZ OUEST
Réserve foncière pour le long terme.
Pour le moment : espaces verts sommaires et jardins familiaux
- 2 - HEYRITZ EST
Habitat et bureaux
- 3 - RUE DE LOMBARDIE
Tertiaire supérieur (éventuellement : la nouvelle Préfecture)
- 4 - C.U.S. (pour mémoire)
Centre Administratif de la Communauté Urbaine de Strasbourg
- 5 - PLACE DE L'ETOILE
Place urbaine à dominante piétonne.
Forum et équipements d'animation et d'accueil
- 6 - BASSIN D'AUSTERLITZ
Equipements culturels, socio-culturels et de loisirs, liés à l'eau ou à la connaissance de l'Alsace. Ce sont des équipements du niveau de l'agglomération mais destinés aussi à desservir les quartiers adjacents.
Quelques bureaux liés aux activités fluviales ou internationales.
- 7 - MOLE DUSUZEAU-AUSTERLITZ
Extension et complément à plus long terme de la zone précédente.
- 8 - BASSIN DUSUZAU
Mélange de fonctions : Habitat, espaces verts, équipement de niveau régional, activités tertiaires ; avec dominante d'espaces verts.
- 9 - BASSIN DE LA CITADELLE
Réserve pour l'accueil à long terme d'établissements européens et d'équipements universitaires.

RECOMMANDATIONS D'AMENAGEMENT

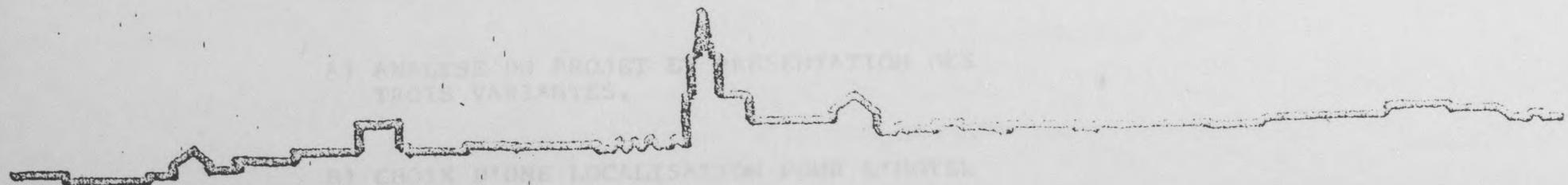
- hauteur moyenne : 10 m - hauteur maximum : 13 m
- aménagement d'un espace ouvert qui prolonge ou rappelle la place de Lattre (au Sud du Canal et au Nord de la Place de l'Etoile), cet espace étant traité comme lieu privilégié pour les piétons
- architecture en harmonie avec les bâtiments de la CUS
- préserver les vues :
 - . sur la Cathédrale depuis la place de l'Etoile
 - . sur la place de la Bourse depuis la place de l'Etoile
 - . sur l'Hôtel de la CUS depuis l'arrivée de l'Allemagne
 - . sur la place de l'Etoile depuis la route du Polygone
- les projets de superstructure et ceux de voirie doivent être conçus en cohérence les uns avec les autres
- rendre les espaces publics accueillants pour le piéton
- mettre en valeur le plan d'eau en l'intégrant à la place
- rendre possible l'accès piétonnier des berges à partir de la place de l'Etoile et de la place de Lattre
- assurer la perméabilité visuelle et piétonnière entre la route du Polygone et la place du Marché d'une part et la place de Lattre d'autre part.



Cômmunauté urbaine (E. Maennel) 1980

LES FRONTS DE NEUDORF

SOMMAIRE



PRESENTATION DU PROJET DU BUREAU D'URBANISME

COMMUNAUTE URBAINE DE STRASBOURG
SERVICE DE L'URBANISME ET DE LA CONSTRUCTION

Novembre 1982

69

S O M M A I R E

- | | |
|---|----|
| A) ANALYSE DU PROJET ET PRESENTATION DES TROIS VARIANTES. | 1 |
| B) CHOIX D'UNE LOCALISATION POUR L'HOTEL DU DEPARTEMENT. | 31 |
| C) PHASAGE DES TRAVAUX DE LA VOIE DE CONTOURNEMENT SUD. | 39 |

125

LES FRONTS DE NEUDORF

PRESENTATION DU PROJET DU BUREAU D'URBANISME

A) ANALYSE DU PROJET.

Le secteur d'études, essentiellement linéaire,
est limité :

- au Nord, par les éléments portuaires en prolongement du canal de la Marne au Rhin (port de la Porte de l'Hôpital - Bassin Dusuzeau - Bassin de la Citadelle),
- au Sud, par le projet du Contournement Sud, par la limite Sud de l'îlot de Lombardie et par la Route du Rhin,
- à l'Ouest, par la jonction du canal du Rhône au Rhin avec l'Ill,
- à l'Est, par le Bassin Vauban.

(Voir plan de situation).

124

L'étude pose un double problème :

- * un problème de programme,
- * un problème d'aménagement.

Les difficultés rencontrées dans l'aménagement des différents secteurs se heurtent à l'absence d'un programme bien défini. C'est pourquoi nous envisageons plusieurs hypothèses, sous forme de trois variantes illustrées par trois maquettes.

L'ensemble du projet général sera fortement marqué par l'aménagement de la Place de l'Etoile, centre de gravité et pivot des Fronts de Neudorf.

Il est à noter que le projet et ses variantes prennent en compte les dispositions approuvées de la voie de Contournement Sud, ainsi que les récentes propositions de modifications suggérées par la Direction Départementale de l'Equipement.

PLACE DE L'ETOILE - OPTION 2 (Voirie à l'Est)

La branche Ouest de la voirie D.D.E. étant jumelée avec la branche Est et toutes deux étant rejetées la plus possible vers l'Est, il se dégage alors un vaste espace en continuité directe avec la Communauté Urbaine. CET ESPACE trouve son organisation autour d'une grande place publique, d'un hectare environ, totalement libre, pouvant accueillir toutes sortes de manifestations de l'ensemble de la ville.

Entre cette place et la voirie, on trouvera toute une succession d'équipements représentant 1.000 m² au sol environ.

L'accès à la place se fera grâce à des passerelles franchissant les voies et permettant d'accéder au bassin d'Austerlitz, en bordure duquel on trouverait encore des équipements occupant une surface au sol de 3.500 m². La Préfecture située au Sud de l'ensemble pourrait prendre place sur un terrain de 2,1 hectares environ.

La présente proposition offre 8 à 9.000 m² de planchers en rez-de-chaussée et 2.000 m² par niveau supérieur. Les besoins de la Préfecture seraient satisfaits grâce à un bâtiment ayant au moins 4 niveaux sur rez-de-chaussée.

Immédiatement à l'Est de la Préfecture, afin de créer une transition entre le quai et la place de l'Etoile, on trouverait, liés à la grille franchissant la voie rapide, 3.000 m² de planchers à usage de commerces.

Le transport en site propre pourrait, après avoir desservi la Communauté Urbaine soit franchir à niveau supérieur, la voie rapide et accéder à l'ouest par la rue de Lombardie, soit franchir à niveau la voie rapide et emprunter la route du Polygone.

Notons que, dans cette hypothèse, l'emprise de la Communauté Urbaine sur le quai et que la place de la Tourneville, au sud de la place de l'Etoile, à un niveau inférieur au quai.

PLACE DE L'ETOILE OPTION 3 (Carrefour à cinq branches - Préfecture Sud)

Le report de la branche Est de la voirie prévue par la D.D.E. sur la branche Ouest constitue un vaste boulevard rectiligne Nord-Sud qui vient s'organiser en un carrefour unique à 5 branches avec l'avenue Jean-Jaurès et la route du Rhin dont le tracé, à la hauteur du cimetière St-Urbain, s'infléchit nettement vers le Sud, reprenant exactement les limites d'emprise prévues pour ces précédentes études pour l'aménagement en rond-point de la place de l'Etoile.

Cette solution permet de rejeter toute la circulation en un carrefour unique au Sud de la place.

La nouvelle voie Nord-Sud, traitée en déblai, pourra alors être partiellement couverte par une dalle qui, implantée au niveau du rez-de-chaussée de la Communauté Urbaine, mettra en communication la C.U.S. avec une vaste place publique d'un hectare environ. Ce grand espace, très accessible et géographiquement bien situé entre Strasbourg intra-muros et Neudorf, pourra commodément être le lieu de toutes sortes de manifestations.

La Préfecture est implantée au Sud de la Communauté Urbaine, l'est dans les mêmes conditions que celles décrites dans l'option 1. La différence essentielle réside dans l'aménagement de l'espace situé entre le bassin d'assainissement de la Communauté Urbaine qui s'ouvre alors sans discontinuité pour les piétons jusqu'à l'eau.

Le vaste espace ainsi dégagé se structure autour d'une place publique d'un hectare. L'élément principal de la composition sera l'Est sur lequel sera édifié par des constructions qui la limitent et la définissent, des constructions qui devront répondre à des règles d'architecture les organisant en ensembles qui pourront abriter les équipements que prévoit le programme.
Septembre 1967

Leur emprise au sol dans la présente esquisse représente 7.000 m², y compris les constructions bordant le bassin.

L'espace libre situé à l'Ouest du cimetière St-Urbain en liaison avec la place de l'Étoile par une dalle franchissant le contournement Sud, sera traité dans le même esprit ; on pourrait y trouver des équipements occupant au total une surface de 2.000 m² environ.

PLACE DE L'ETOILE - OPTION 4 (Carrefour à cinq branches - Préfecture Est)

Dans cette solution, le tracé de voirie est la même que celui décrit au paragraphe 3 ci-dessus ; seule change l'implantation de la Préfecture.

Celle-ci, située à l'Est de l'espace principal, sur le pourtour du plan d'eau qui constitue le bassin d'Austerlitz avant l'extrémité du môle, trouverait là une implantation assez particulière, mais de qualité. Composée de plusieurs bâtiments reliés entre eux par une dalle, enserrant une partie du plan d'eau, la Préfecture pourrait avoir une emprise au sol de 12.500 m². Si l'on considère que les bâtiments de superstructure ont en moyenne 3 niveaux sur rez-de-chaussée, l'ensemble d'implanterait 35.000 m² de planchers.

Si la Préfecture doit trouver son implantation à l'Est de la Communauté Urbaine, il semble, pour l'aménagement de ce secteur, que la place d'un hectare telle que l'esquisse la propose, soit indispensable tant pour la cohésion de ce quartier et pour sa pénétration par les voitures et les piétons que pour la mise en valeur de l'immeuble de la C.U.S. Pour ces raisons, il ne semble être question d'y implanter la Préfecture.

Cette place, élément principal de la composition, serait en liaison avec la place de la Bourse par le pont d'Austerlitz et avec l'Audon par une passerelle portule d'équipements franchissant la route du Rhin et joignant l'avenue de la République à l'Ouest du cimetière St-Urbain. Cet espace lui aussi, pourrait recevoir des équipements nécessités par l'aménagement proposé et destinés également à l'usage du quartier.

Ces équipements couvrent une surface de 5.000 m² environ.

L'espace urbain, situé au Sud de la Communauté Urbaine n'étant plus remodelé en vue d'y implanter la Préfecture, pourrait être l'objet d'une opération d'aménagement, soit en rénovation, soit en réhabilitation.

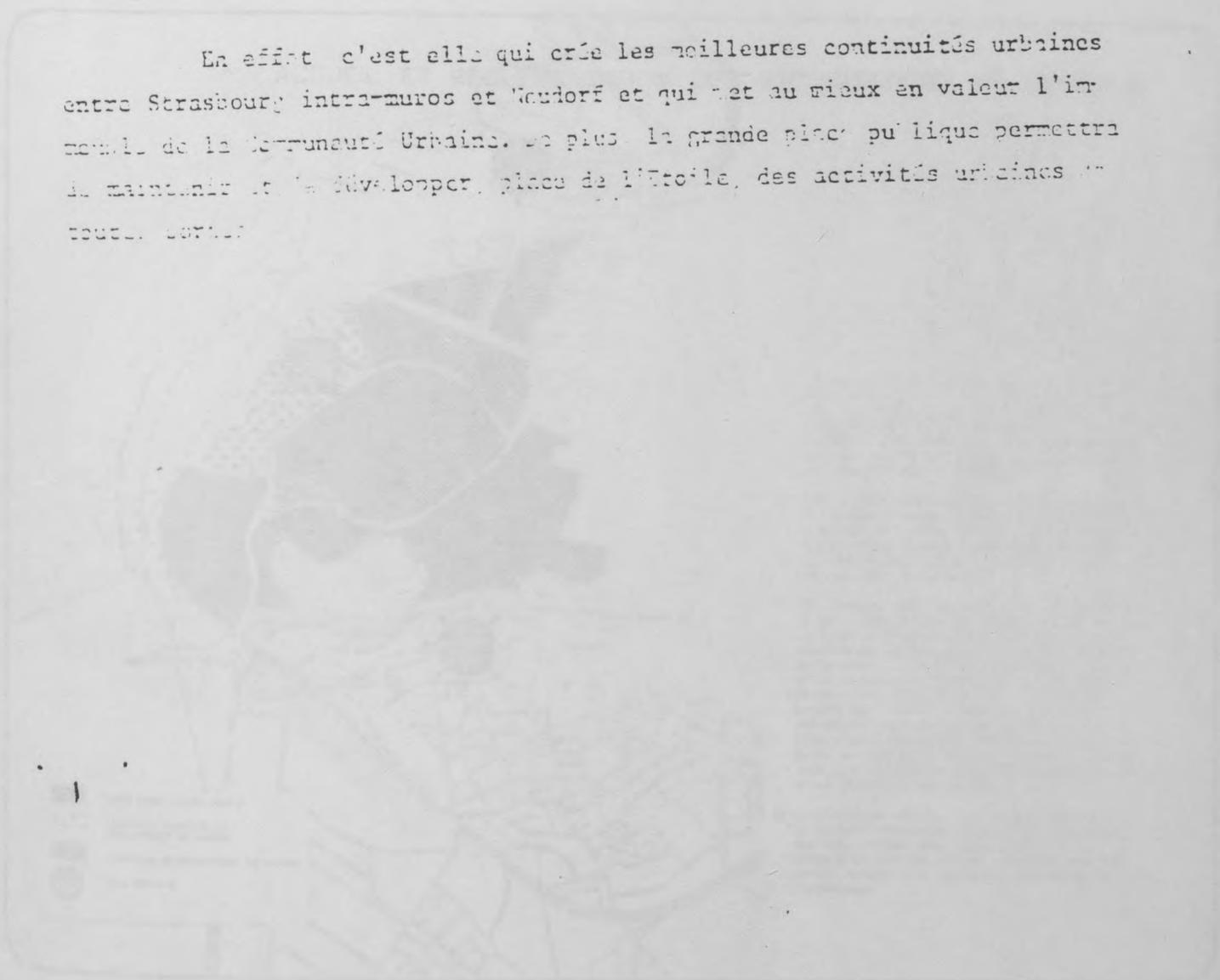
Pour fixer les idées, la présente esquisse propose une rénovation de l'ensemble. Celle-ci, organisée autour de la tête de la dalle permettant de franchir les niveaux séparés le concourant Sud, prévoit la création de 140 à 300 logements, soit une surface au sol de 6.000 m² et 25 à 30.000 m² de planchers sur une superficie de 3 hectares environ.

Les espaces verts existants sur le tracé de la future rue de Lombardie sont, bien entendu, conservés et aménagés en espaces publics.

Tout ce secteur, compris entre la route de l'Hôpital et la route de Collar, mériterait une étude de détail conduisant à une restructuration et à une réhabilitation d'ensemble.

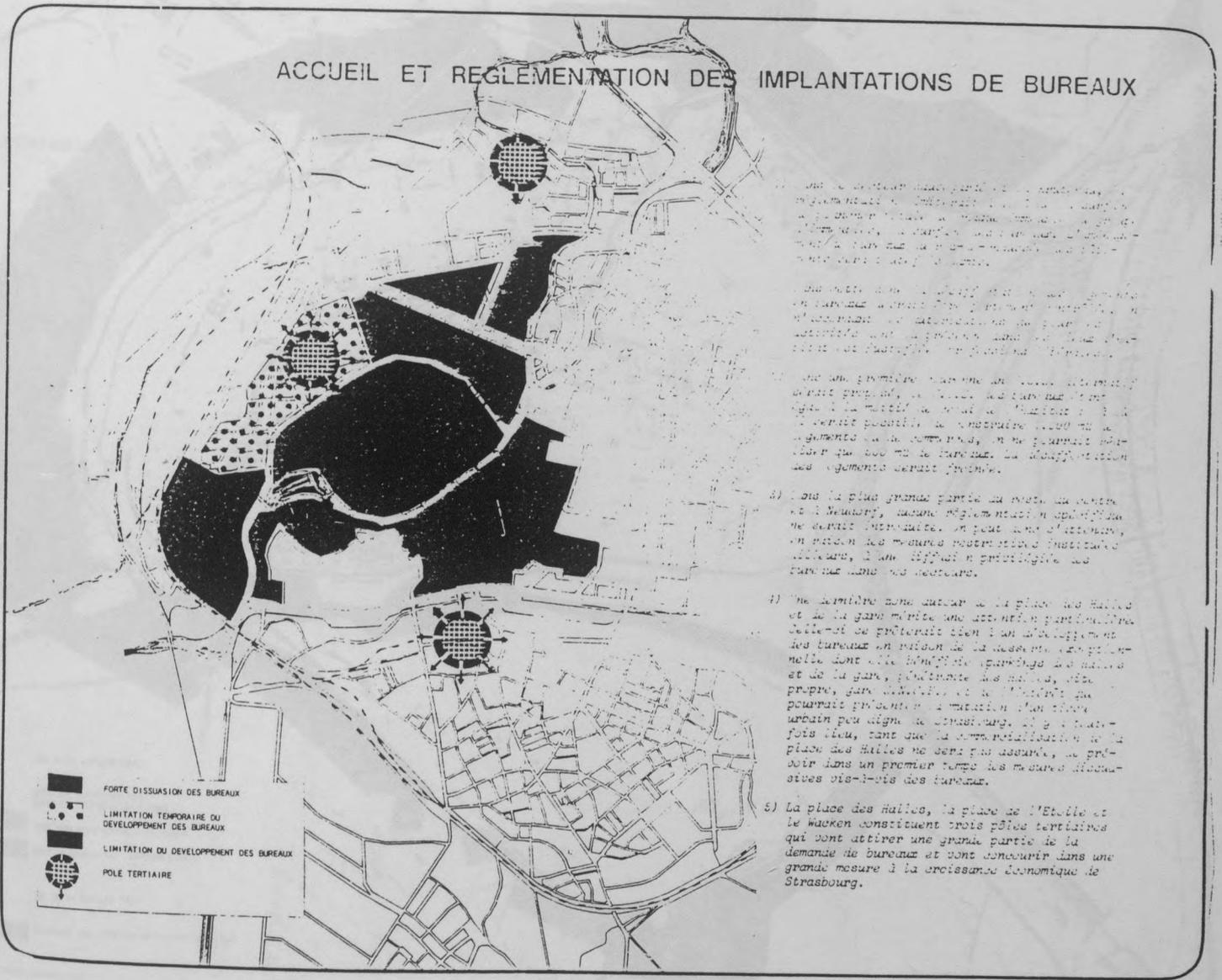
EN CONCLUSION, l'orientation commune aux options 3 et 4 apparaît aujourd'hui comme la plus intéressante.

En effet c'est elle qui crée les meilleures continuités urbaines entre Strasbourg intra-muros et Neudorf et qui met au mieux en valeur l'immense potentiel de la Communauté Urbaine. De plus la grande place publique permettra de maintenir et de développer, place de l'Étoile, des activités urbaines de toute nature.



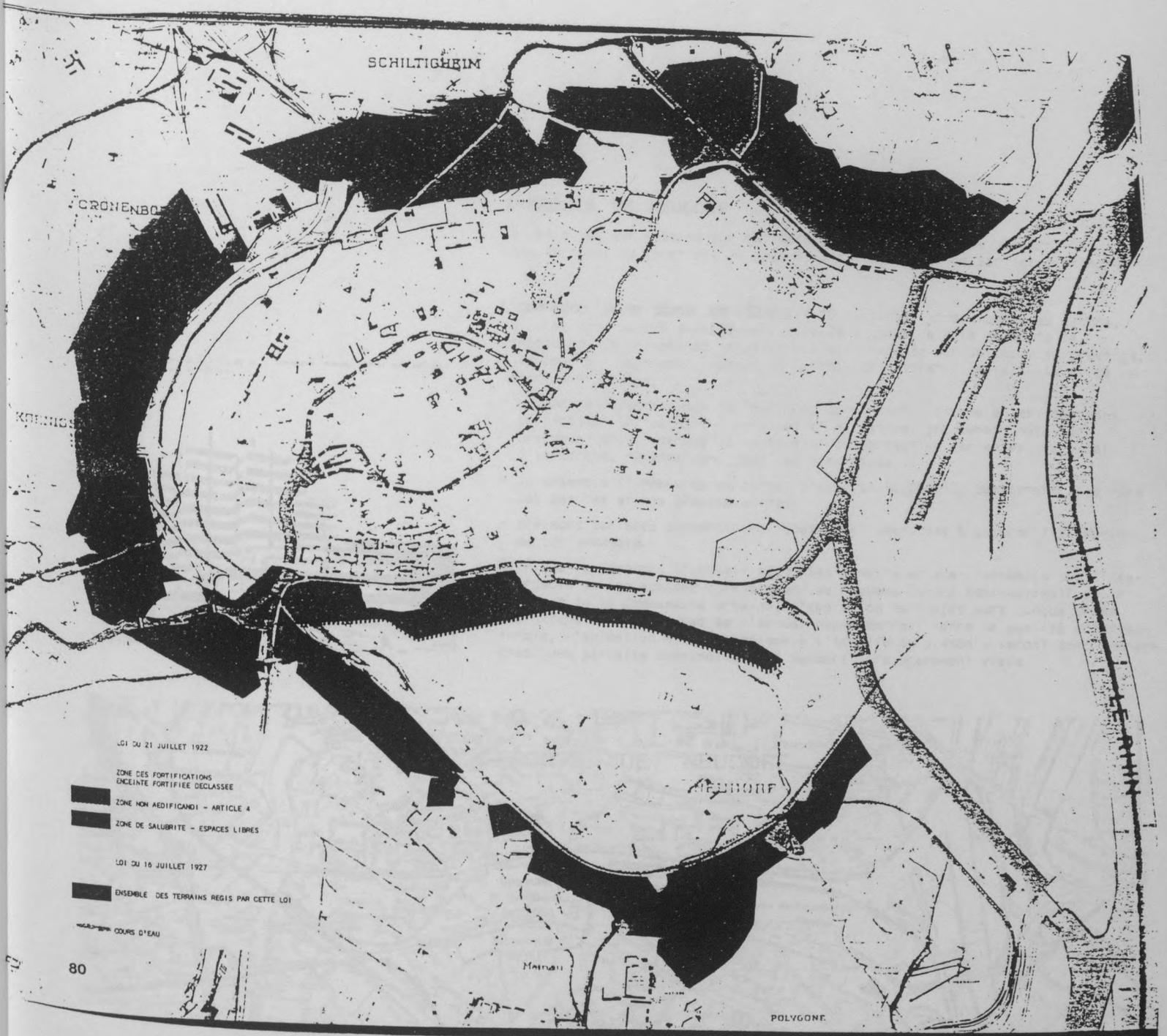
PLAN 1977

ACCUEIL ET REGLEMENTATION DES IMPLANTATIONS DE BUREAUX



-  FORTE DISSUASION DES BUREAUX
-  LIMITATION TEMPORAIRE DU DEVELOPPEMENT DES BUREAUX
-  LIMITATION DU DEVELOPPEMENT DES BUREAUX
-  POLE TERTIAIRE

- 1) Dans le secteur situé entre la gare d'Orléans et le boulevard de la République, la zone de bureaux est soumise à une réglementation particulière, à savoir une limitation temporaire du développement des bureaux, en raison de la présence de bâtiments anciens et de la proximité de la gare.
- 2) Dans le secteur situé entre la gare d'Orléans et le boulevard de la République, la zone de bureaux est soumise à une réglementation particulière, à savoir une limitation temporaire du développement des bureaux, en raison de la présence de bâtiments anciens et de la proximité de la gare.
- 3) Dans la plus grande partie de l'axe de la gare d'Orléans, aucune réglementation particulière ne devra être introduite. On peut donc s'attendre, en raison des mesures restrictives instaurées ailleurs, à une diffusion prioritaire des bureaux dans ces secteurs.
- 4) Une limite sera tracée à la place des Halles et à la gare d'Orléans une assiette particulière. Celle-ci se présentera sous la forme d'un développement des bureaux en raison de la présence de bâtiments anciens dont les caractéristiques particulières de la gare, proximité des halles, site propre, gare d'Orléans, et le fait qu'il pourrait présenter une situation d'un tissu urbain peu dense de Strasbourg. Il y a toutefois lieu, tant que la commercialisation de la place des Halles ne sera pas assurée, de prévoir dans un premier temps des mesures dissuasives vis-à-vis des bureaux.
- 5) La place des Halles, la place de l'Étoile et le Wacken constituent trois pôles tertiaires qui vont attirer une grande partie de la demande de bureaux et vont concourir dans une grande mesure à la croissance économique de Strasbourg.



POS 1977

2-FRONTS DE NEUDORF

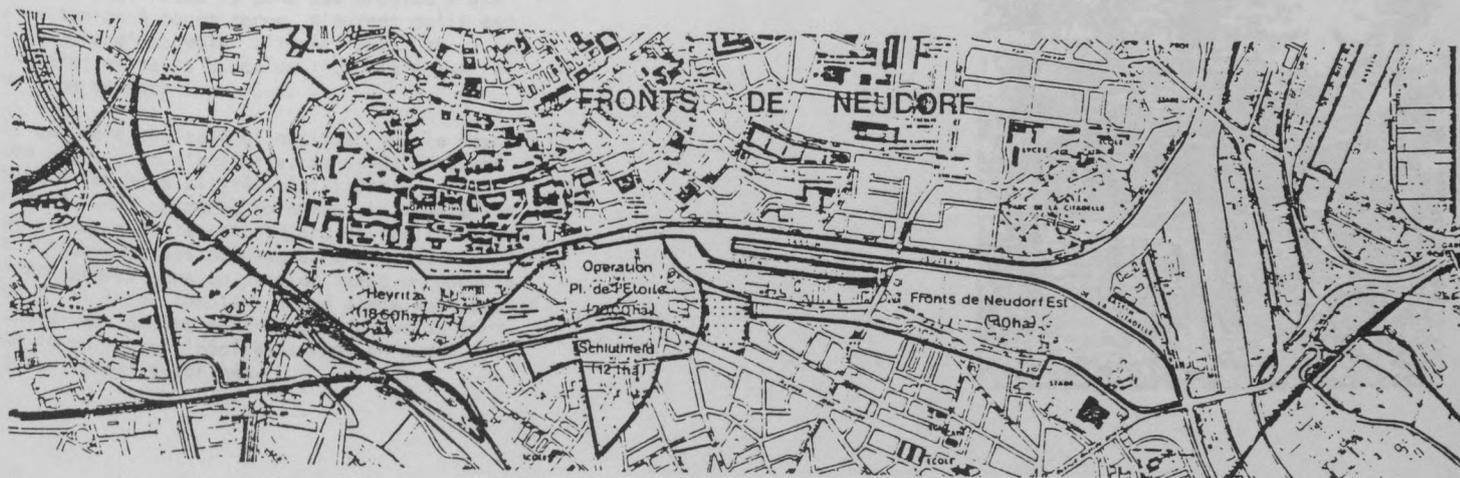
Ce vaste secteur s'étend sur 91 hectares en frange Nord de Neudorf, le long du canal de jonction. Il peut être divisé en quatre parties distinctes :

L'opération de la place de l'Etoile (20 hectares) constituera, au centre, le point fort de son aménagement. Appelée à jouer le rôle de porte de Strasbourg, sa conception urbanistique sera marquée par un souci de prestige. Elle pourrait regrouper, autour du Centre Administratif de la Ville et de la Communauté Urbaine :

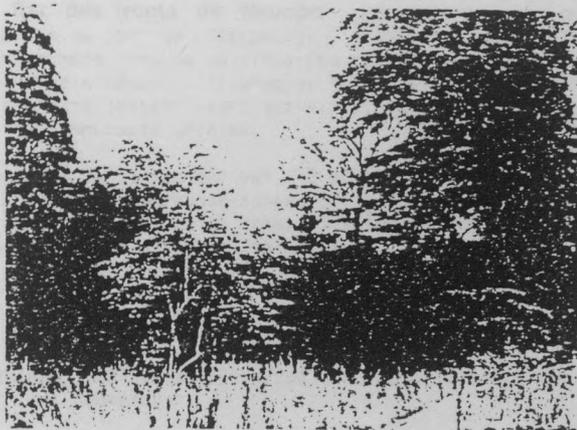
- un Centre International de Tourisme, comportant l'ensemble des fonctions participant à l'accueil : syndicat d'initiative, groupement hôtelier (réservations), agences de voyages et de compagnies aériennes, terminal d'aérodrome, réservations pour les spectacles...
- un ensemble d'immeubles de bureau d'environ 30.000 m², comportant à la fois des petites et des grandes unités
- quelques surfaces commerciales (boutiques) destinées à assurer l'animation de cet ensemble.

Afin que la fonction d'accueil soit bien remplie et que l'ensemble des Strasbourgeois puisse accéder agréablement au nouveau Centre Administratif de la Ville et de la Communauté Urbaine, l'opération tertiaire sera conçue comme une extension vers le Sud de l'actuel hypercentre : outre la qualité architecturale, l'animation et un urbanisme à l'échelle du piéton y seront donc recherchés. Une parfaite continuité avec Neudorf sera également visée.

LE PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA VILLE ET DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE, PREMIER DES ÉTAPEMENTS
UNIVERSITAIRES DE STRASBOURG



Cette opération bénéficiera d'une desserte exceptionnelle : la route du Rhin conduit à l'Allemagne, la voie de contournement Sud permettra d'atteindre le réseau autoroutier et l'intégrera mieux à la ceinture des boulevards, la première ligne centre-villekirch du transport collectif en site propre y aura une station.

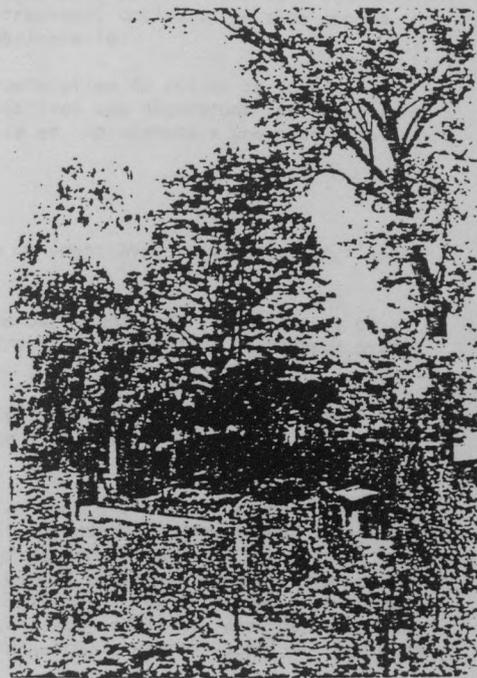


... la végétation de grande qualité et les jardins familiaux de Heurritz.

Le Heyritz (19 hectares) constitue une importante réserve de terrain à proximité du centre. Il est isolé par des coupures physiques importantes : au Nord par le canal de jonction et surtout par l'hôpital, à l'Ouest par la voie ferrée, l'III et l'autoroute, au Sud par la gare basse de Neudorf. Celle-ci sera supprimée lors de la réalisation de l'opération de la place de l'Etoile et de la voie de contournement Sud, mais cette dernière introduira un nouvel obstacle.

Cet isolement rend la zone peu propice à une utilisation à court terme, d'autant qu'il est difficile d'apprécier l'impact exact de l'opération de la place de l'Etoile et de la voie de contournement Sud.

Il est donc envisagé d'instituer sur le Heyritz une protection d'ensemble, destinée à sauvegarder les possibilités d'utilisation ultérieure. Ceci concerne notamment la végétation de grande qualité et les jardins familiaux qui s'y trouvent, des aménagements d'espaces verts étant prévus dans un premier temps en bordure de l'III et du complexe de la place de l'Etoile. Les divers dépôts se trouvant au Sud du port de la porte de l'Hôpital seront en outre progressivement supprimés.





"L'utilisation actuelle de la partie Est des fronts de Neudorf... apparaît comme un anachronisme compte tenu de sa situation dans la ville...".

La partie Est des fronts de Neudorf (40 hectares) est comprise dans la circonscription du port de Strasbourg. L'utilisation actuelle apparaît comme un anachronisme compte tenu de sa situation dans la ville : proximité du centre, arrivée principale depuis l'Allemagne. Aussi est-il prévu de ne pas remplacer les établissements cessant leurs activités, le port cédant progressivement les terrains à la Communauté Urbaine.

Le réaménagement de ce secteur est lié au départ des activités actuelles, et nécessitera donc de nombreuses années. Il réservera une large place aux espaces verts, notamment en bordure du canal. Des équipements et des établissements internationaux pourraient être implantés.

Le Schluthfeld (12 hectares), situé au Sud de la place de l'Etoile, est la quatrième partie à réaménager.

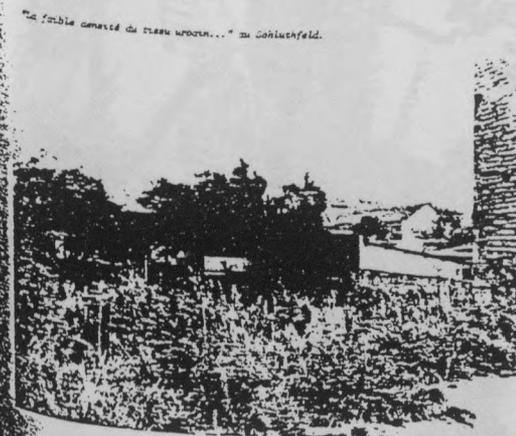
La réalisation de la voie de contournement Sud, de l'opération de la place de l'Etoile et de la ligne centre-Willkirch du transport collectif en site propre conféreront à cette zone une situation exceptionnelle.

La faible densité du tissu urbain, la restructuration du réseau de voirie liée au contournement Sud et les nouvelles perspectives que dégageront les opérations d'infrastructure rendent à la fois inévitable et indispensable une profonde transformation de ce secteur.

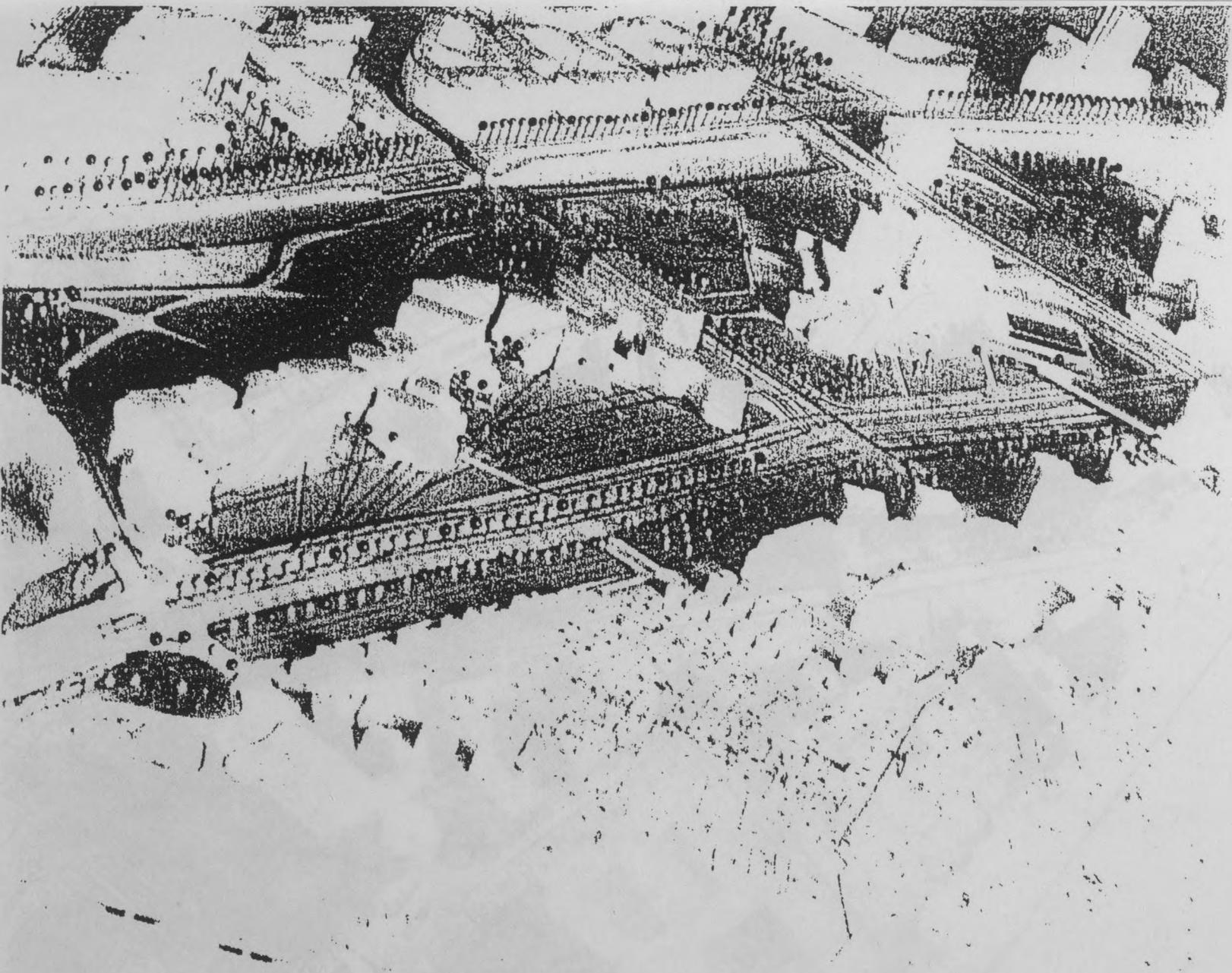
L'urbanisation future devra à la fois :

- constituer dans sa partie Nord un paysage cohérent avec celui créé par l'opération de la place de l'Etoile
- tenir compte, en bordure de la voie de contournement Sud, des nuisances de bruit, qui pourraient justifier à cet endroit la réalisation de bureaux plutôt que de logements
- créer une continuité entre Neudorf et l'opération de la place de l'Etoile, notamment au niveau des chemements et de l'animation commerciale (rue du Polygone).

De tels objectifs paraissent inaccessibles en dehors d'une opération d'urbanisme à maîtrise d'ouvrage publique. Il ne saurait cependant être question, compte tenu du nombre des immeubles situés à l'intérieur du périmètre et du bon état de confort et d'entretien de certains d'entre eux, d'envisager une opération de rénovation urbaine, au sens habituel du terme, qui ferait table rase de tout ce qui existe. Il s'agirait plutôt de constituer un tissu urbain qui dans certains secteurs serait entièrement nouveau mais dans d'autres prendrait appui sur des constructions existantes.

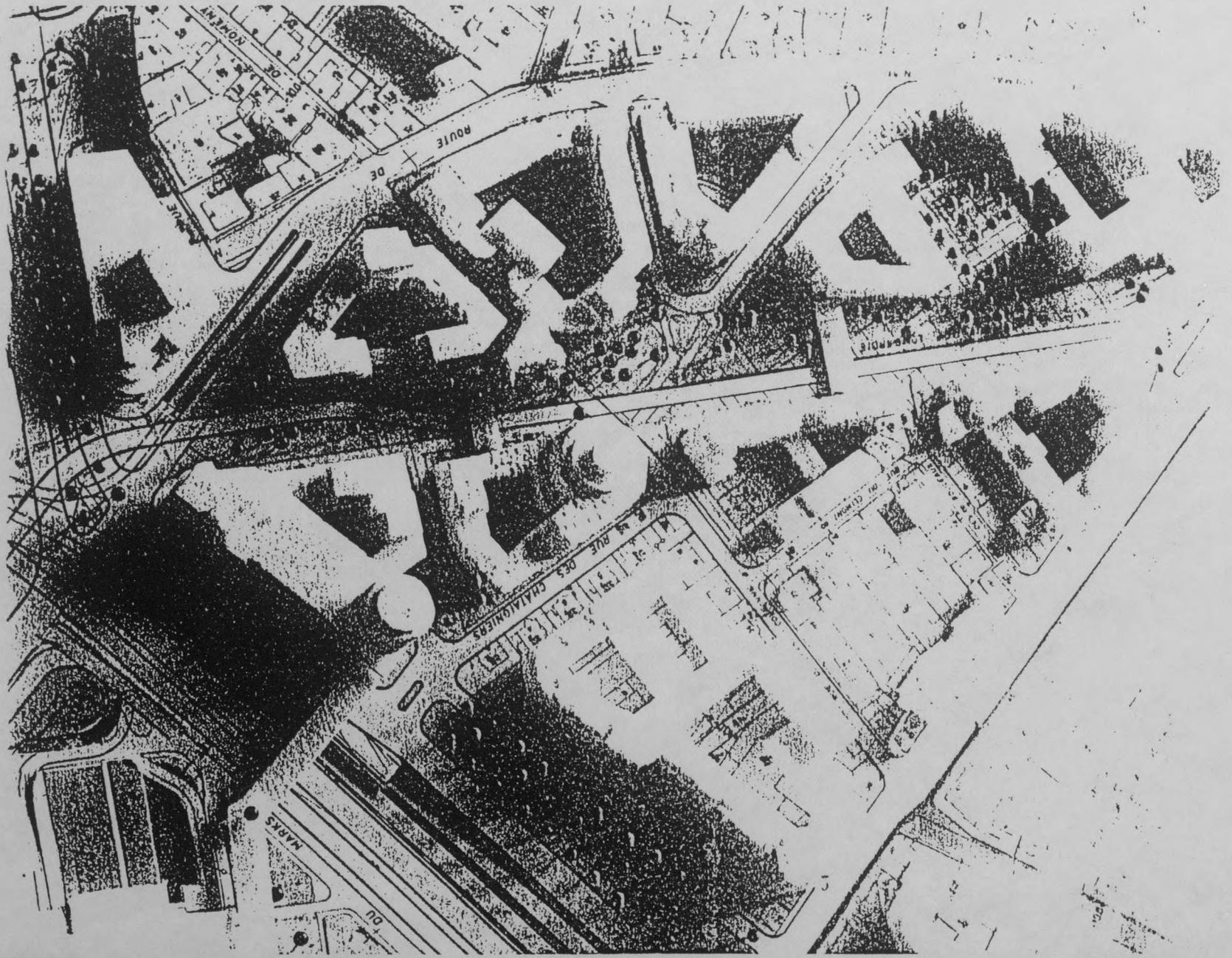


"La faible densité du tissu urbain..." au Schluthfeld.

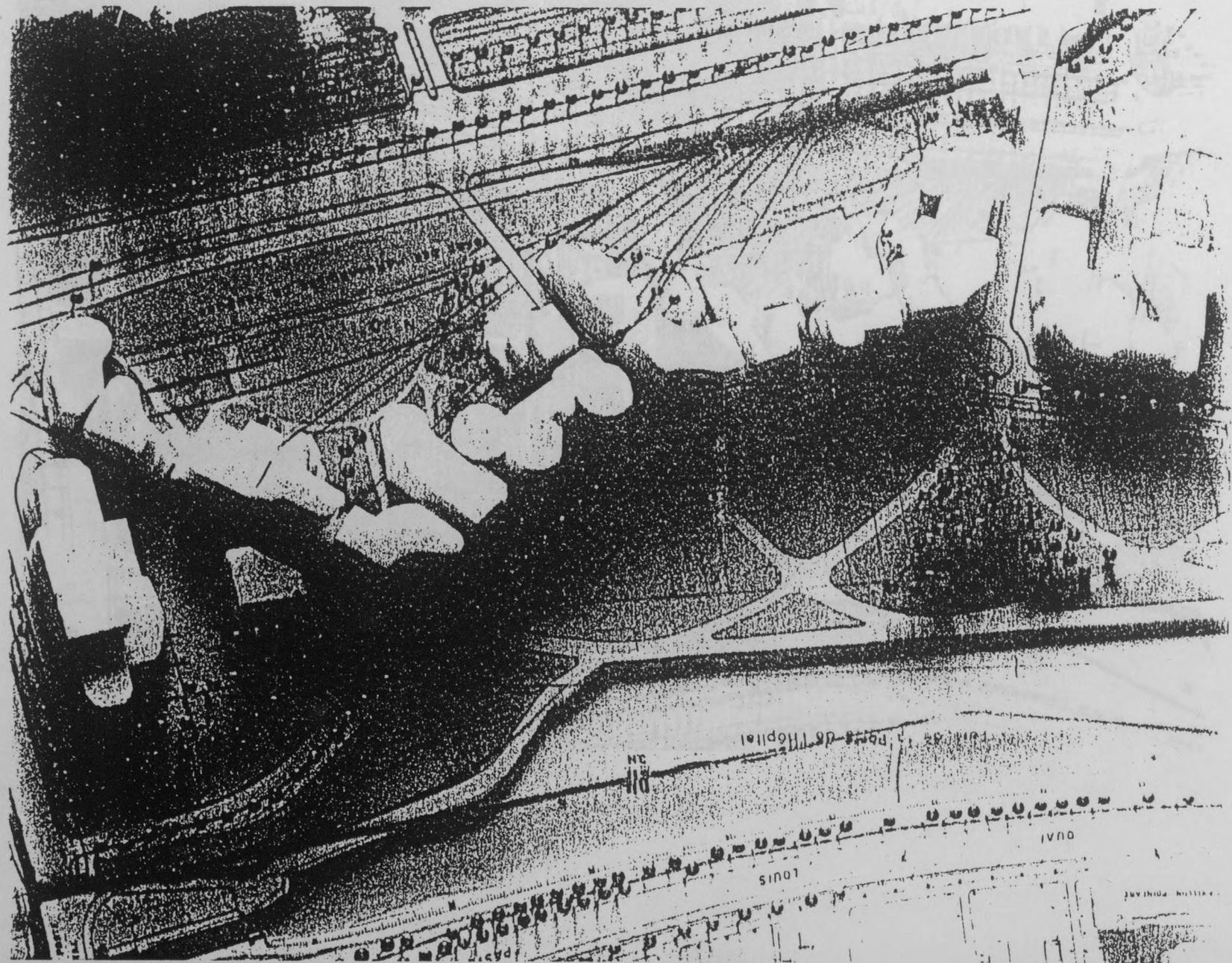


Agence d'urbanisme , 9 octobre 1979

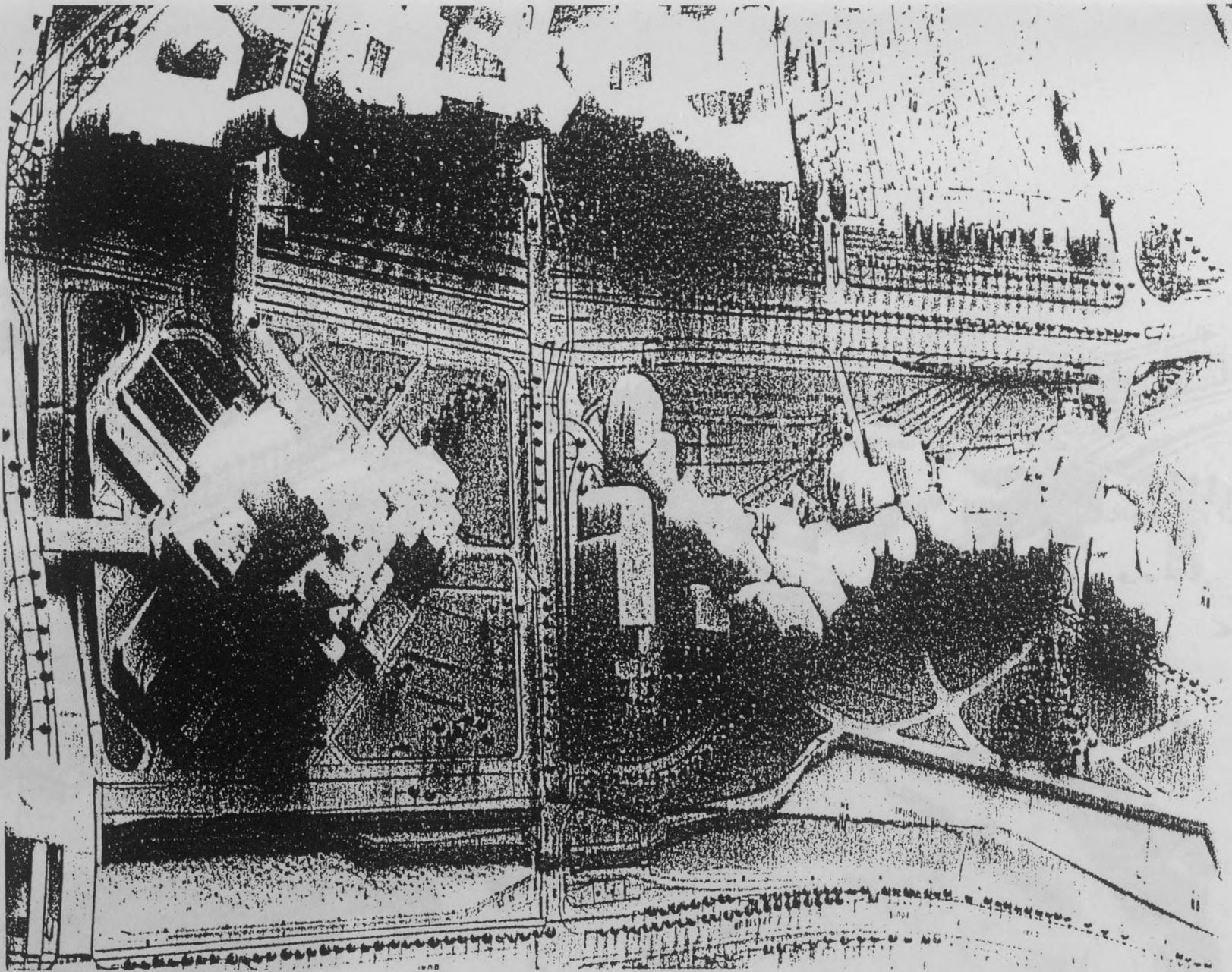
Agence d'urbanisme , 9octobre 1979



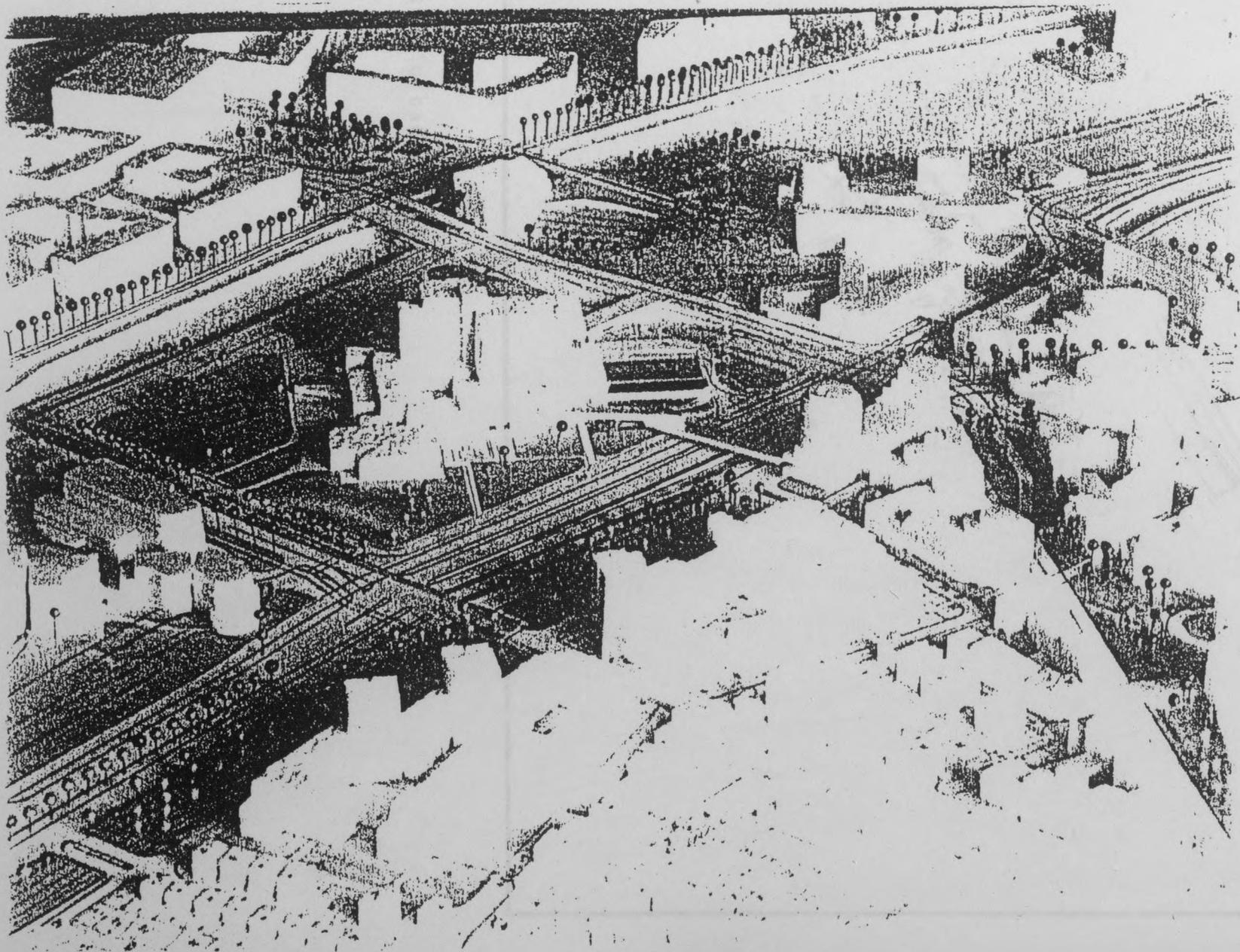
Agence d'urbanisme 9 octobre 1979



Agence d'urbanisme 1979

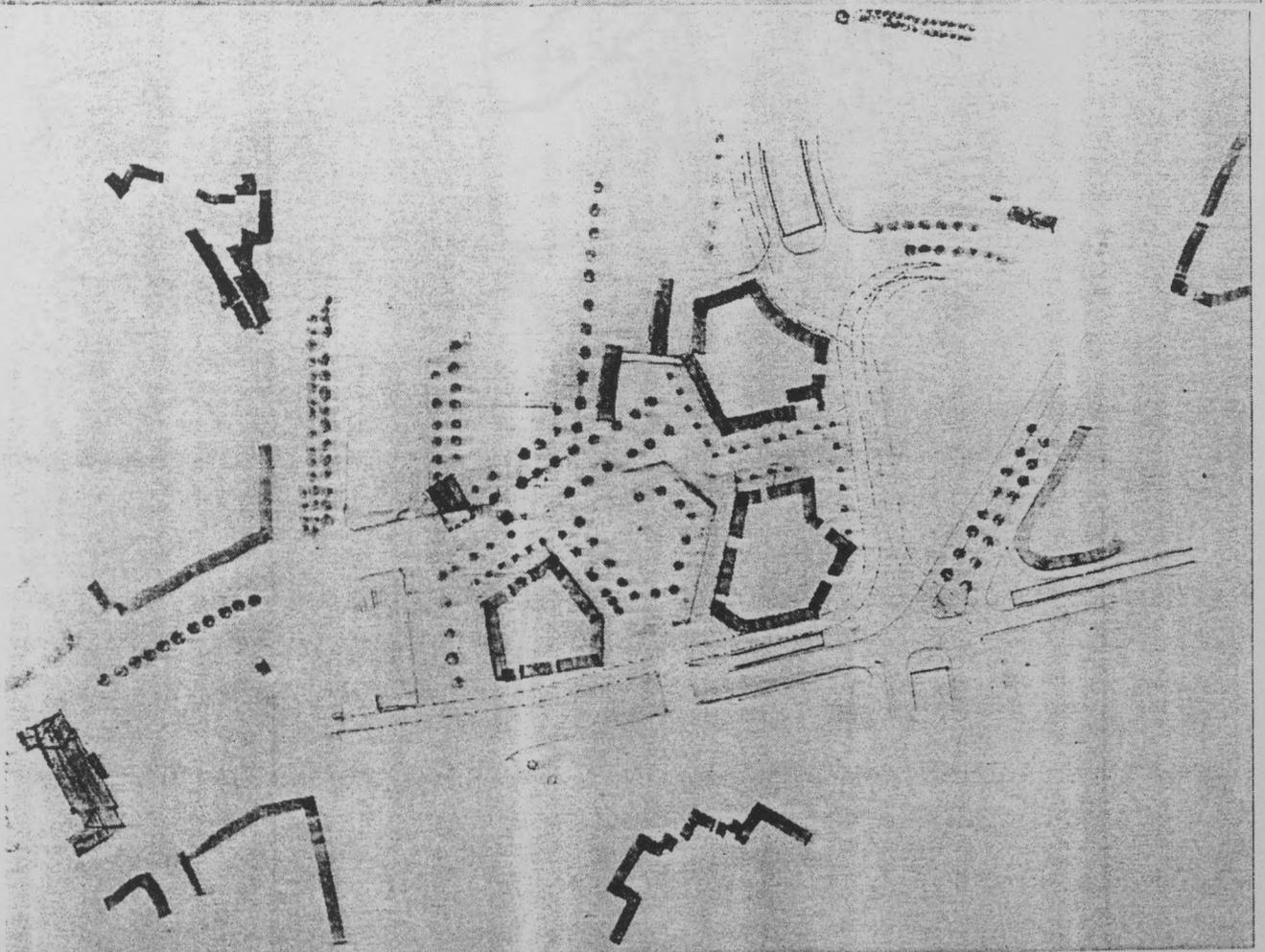
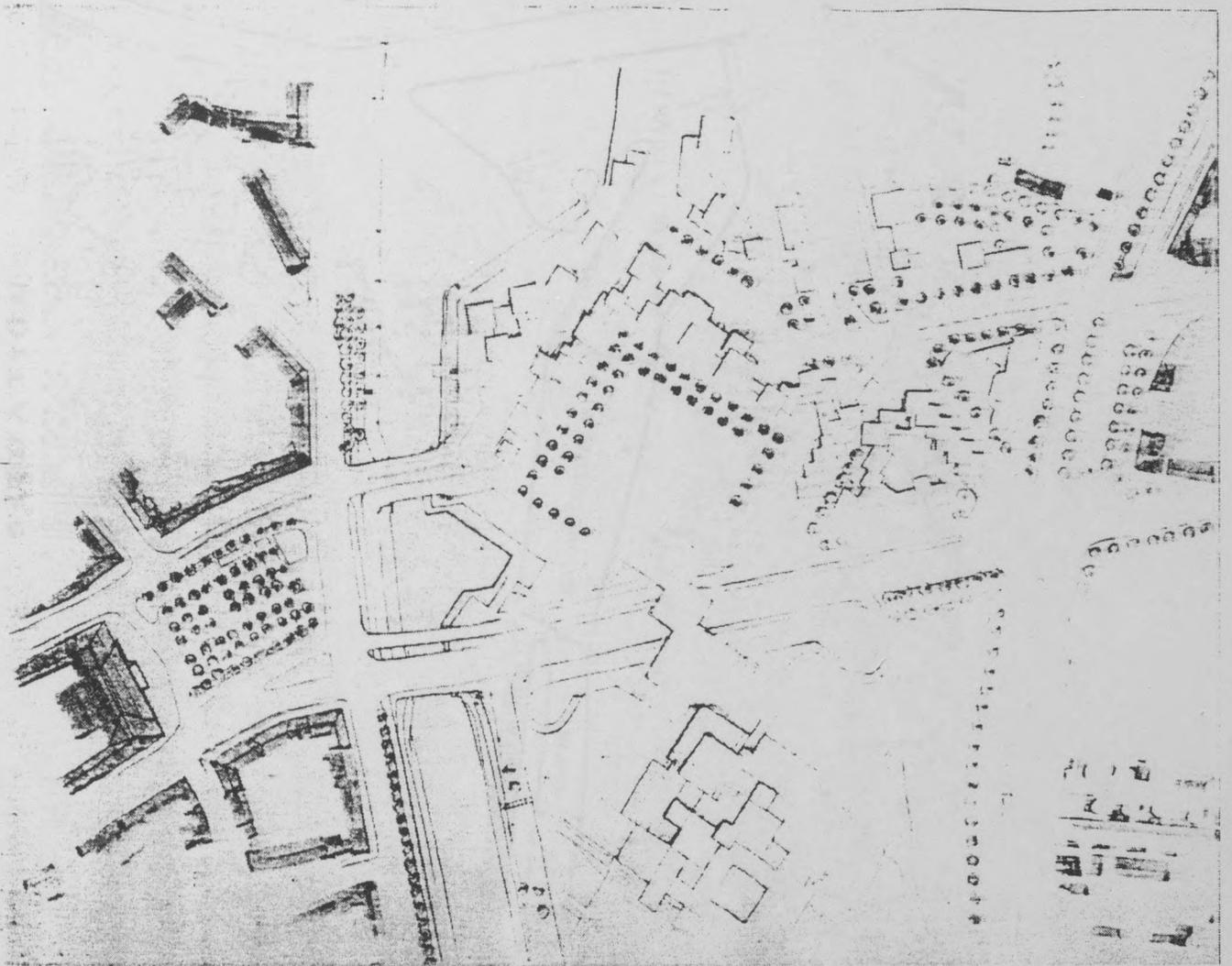


Agence d'urbanisme, 9 octobre 1979



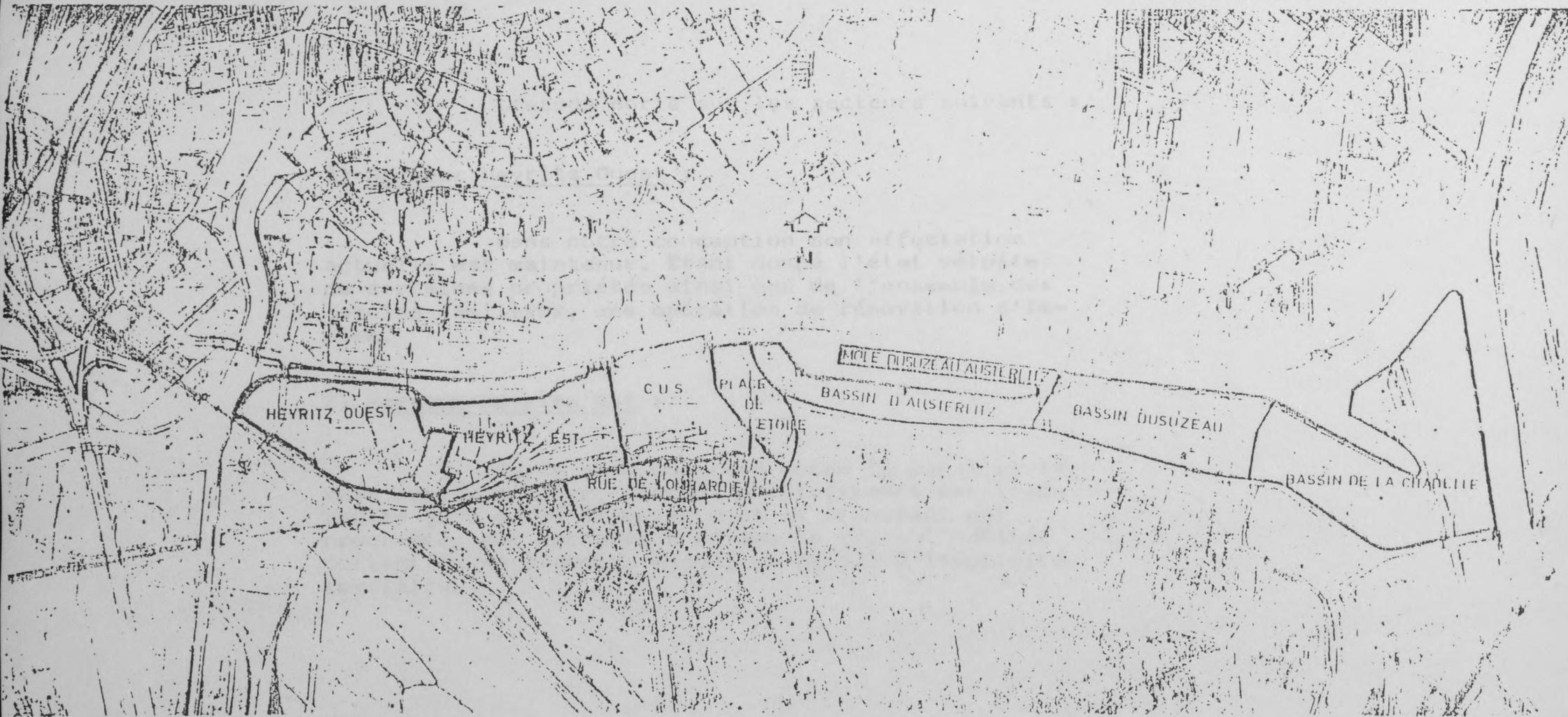


Agence d'urbanisme ,1980



Agence d'urbanisme , 1980

SITUATION



L'étude porte sur les secteurs suivants :

1) Secteur Heyritz Ouest :

Dans notre conception son affectation actuelle est maintenue. Etant donné l'état vétuste de certaines propriétés ainsi que de l'ensemble des jardins familiaux, une opération de rénovation s'impose.

2) Secteur Heyritz Est :

Cette zone, comprise entre le canal et la voie rapide à créer, occupée partiellement par l'actuelle gare de marchandises dont le transfert est programmé, est destinée à raison de 2/3 à l'habitat collectif, de standing élevé, et de 1/3 à l'activité tertiaire.

3) Ilot de Lombardie :

Les alignements existants de la rue de Lombardie sont maintenus. L'emprise est réservée au passage du TCSP et aménagée en mail piétonnier. Il est prévu :

- une étude de rénovation urbaine définissant les immeubles à conserver,
- une étude générale de structuration du secteur visant la création d'un ensemble d'habitation autour de plusieurs cours urbaines de part et d'autre de la rue de Lombardie,
- une affectation limitée possible au secteur tertiaire.

4) Secteur Route du Rhin :

Selon les variantes il est prévu :

- un parking de dissuasion pour autocars de 100 places environ, pouvant desservir en soirée les manifestations du quartier,
- un petit port rhénan du côté du Bassin d'Austerlitz,
- une agence de voyage rhénane avec locaux annexes nécessaires (salle d'attente),
- un palais de la science,
- un terrain libre aménagé en esplanade pouvant accueillir certaines manifestations saisonnières, notamment cirque et fêtes foraines,
- une extension du secteur universitaire,
- un programme tertiaire et d'habitat,
- le prolongement de la trémie de sortie de l'autoroute sur la route du Rhin, indispensable à la desserte des terrains longeant le bassin.

5) Place de l'Etoile :

Etant donné la forte concentration des éléments de voirie et l'importance de la circulation en découlant, il est prévu de traiter la place à deux niveaux, comportant une dalle plus ou moins étendue selon les trois variantes présentées.

Le programme prévoit un ensemble d'immeubles comprenant 2/3 d'activité tertiaire et 1/3 d'habitation dans un souci d'équilibre et d'animation. L'ensemble du rez-de-chaussée est affecté au commerce (boutiques, commerces quotidiens, etc.).

6) Présentation des variantes :

a) Variante n° 1 : (voir photo-maquette
pages 9 11 12 13 14)

Dans cette variante les secteurs concernant le Heyritz ainsi que l'îlot de Lombardie s'appuient sur les programmes précédemment cités.

En ce qui concerne l'aménagement des terrains longeant la Route du Rhin il est prévu un complexe d'accueil et de tourisme fermant la Place de l'Étoile, un parking de dissuasion pour autocars, un petit port rhénan, un palais de la science, un terrain libre aménagé en esplanade (cirque et fêtes foraines).

PLAN RELIEF



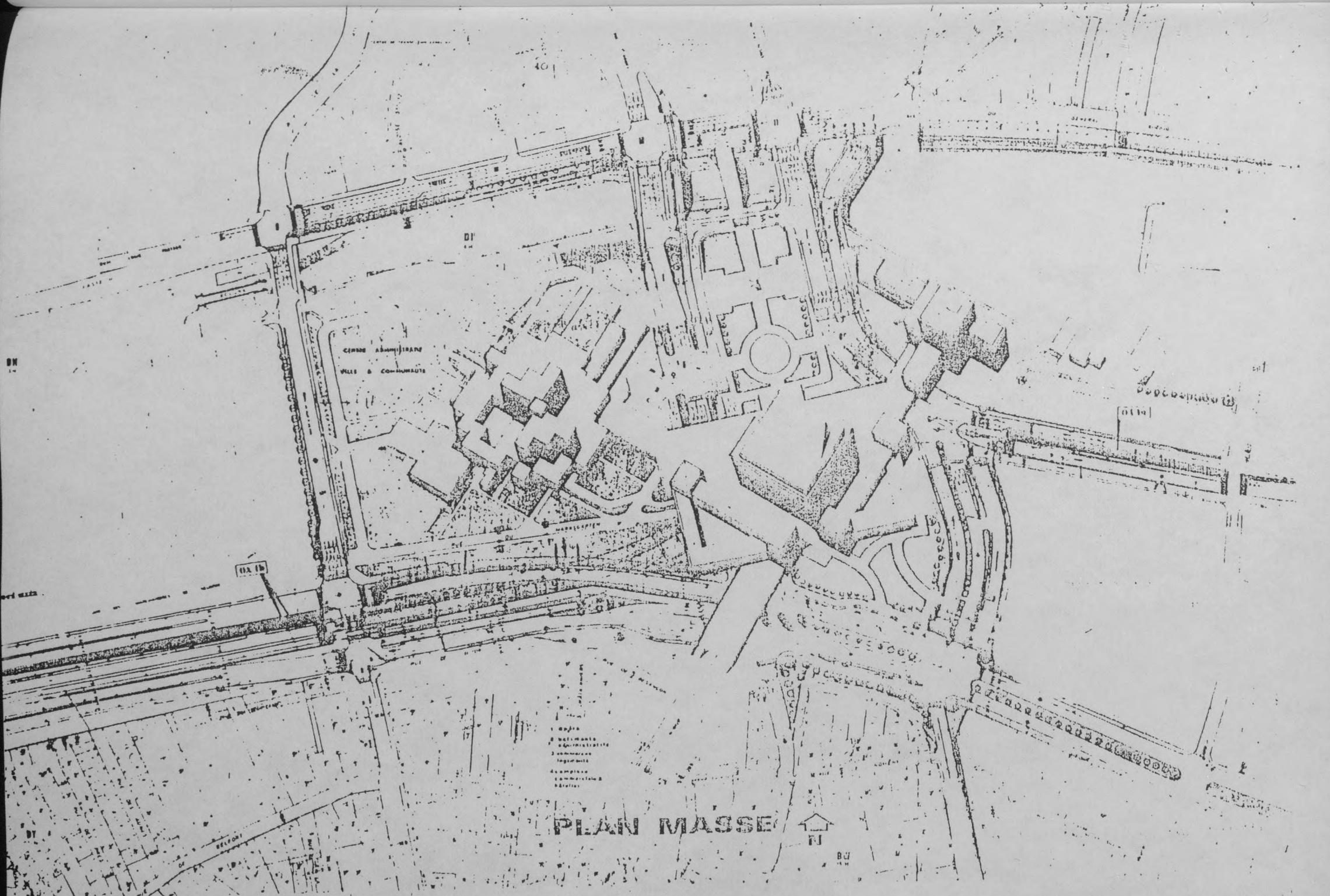
N

PLAN RELIEF

Quant à la Place de l'Etoile, le projet comporte un bâtiment principal au centre de la place avec une fonction tertiaire, pouvant convenir à l'Hôtel du Département ou à un centre culturel européen. La place est fermée au Sud par deux bâtiments comprenant des logements, des bureaux et des commerces.

Etant donné la forte concentration des éléments de voirie et l'importance de la circulation en découlant, il est prévu de traiter la place à deux niveaux :

- un espace vert au niveau du sol naturel,
- un espace piétonnier aérien, conçu en dalle de liaison reliant entre eux et au centre administratif les éléments précités.



CENRO ADMINISTRATIVU
VILLE & COMMUNAUTU

0A 1b

- 1 Loggia
- 2 Administration
- 3 Commerce
- 4 Industry
- 5 Residential
- 6 Commercial
- 7 Cultural

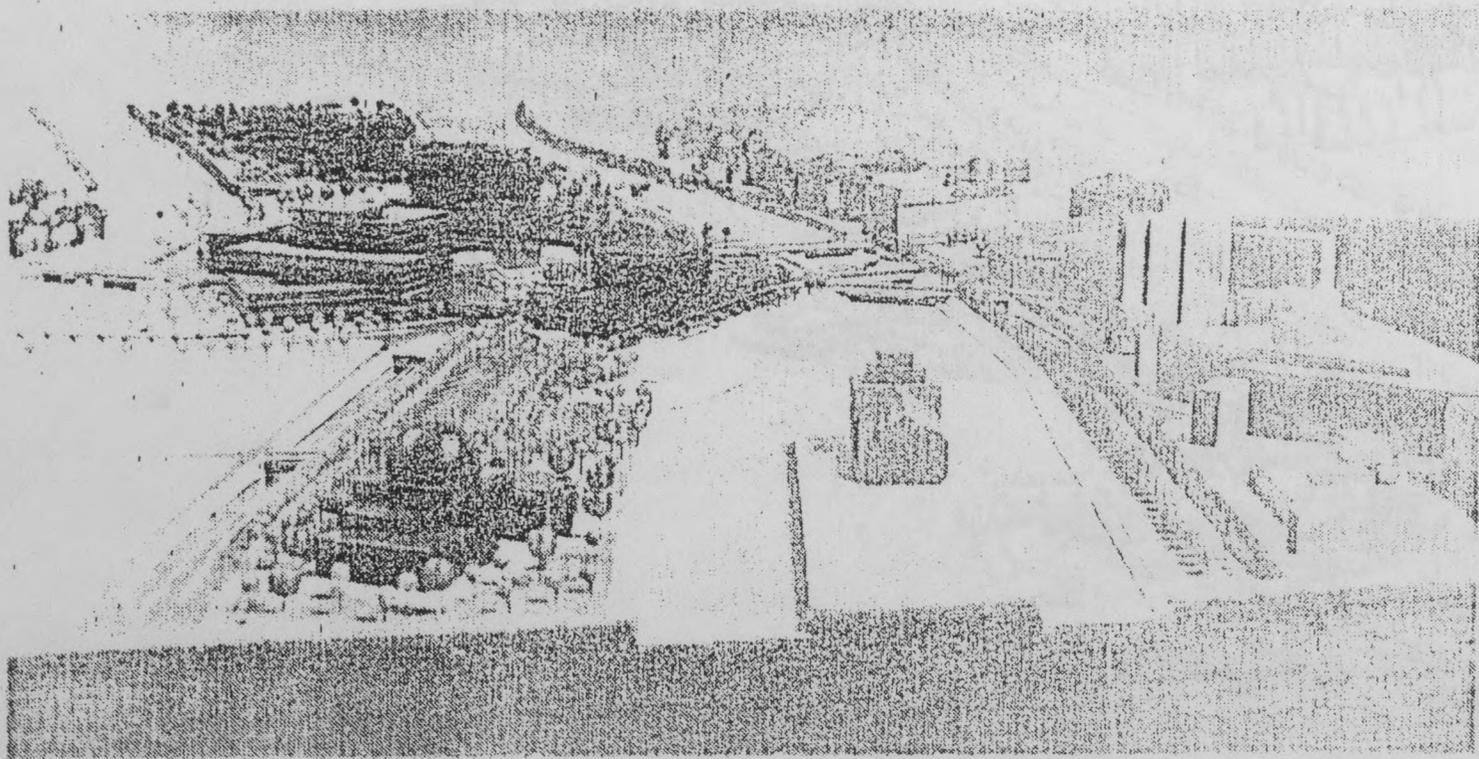
PLAN MASSE





VUE OUEST - LE HEYRITZ -

135



VUE EST

VUE SUD-OUEST - RUE DE LONGARON

136



VUE SUD-OUEST - RUE DE LOMBARDIE

137

b) Variante n° 2 : (voir photo-maquette
pages 16 17 18 19)

Elle constitue l'étape suivante de nos recherches.

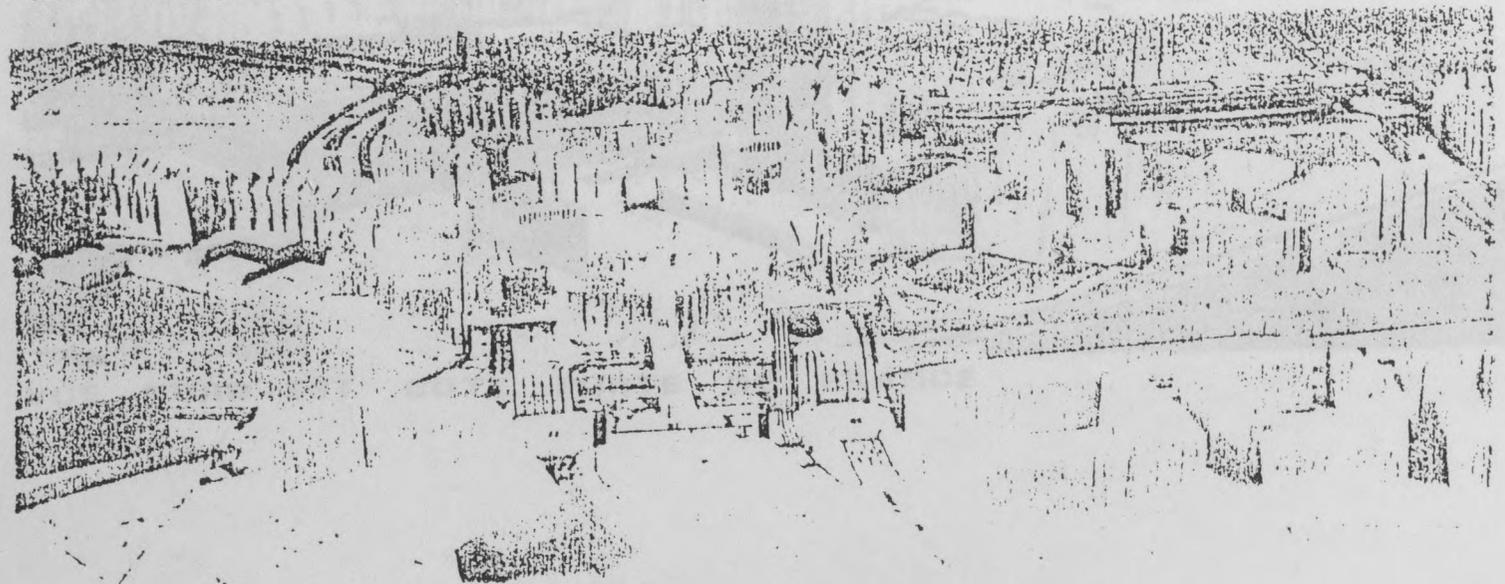
Comme précédemment les programmes concernant le Heyritz et l'Ilot de Lombardie ont été maintenus.

Quant à la Place de l'Etoile proprement dite le principe des deux niveaux a été élargi. C'est ainsi qu'on est arrivé à étendre la dalle à l'ensemble de la place pour les raisons suivantes :

- l'importance du réseau routier réduit les possibilités d'un aménagement de prestige de la place, vu l'exiguïté du terrain disponible,
- elle élimine les nuisances de bruit pour les riverains de la place,
- elle permet d'aménager au niveau inférieur un parking de 110 autocars,
- elle permet de réaliser trois niveaux de parking pour voitures légères, dont uniquement un seul en souterrain, tout en restant au-dessus du niveau de la nappe phréatique.

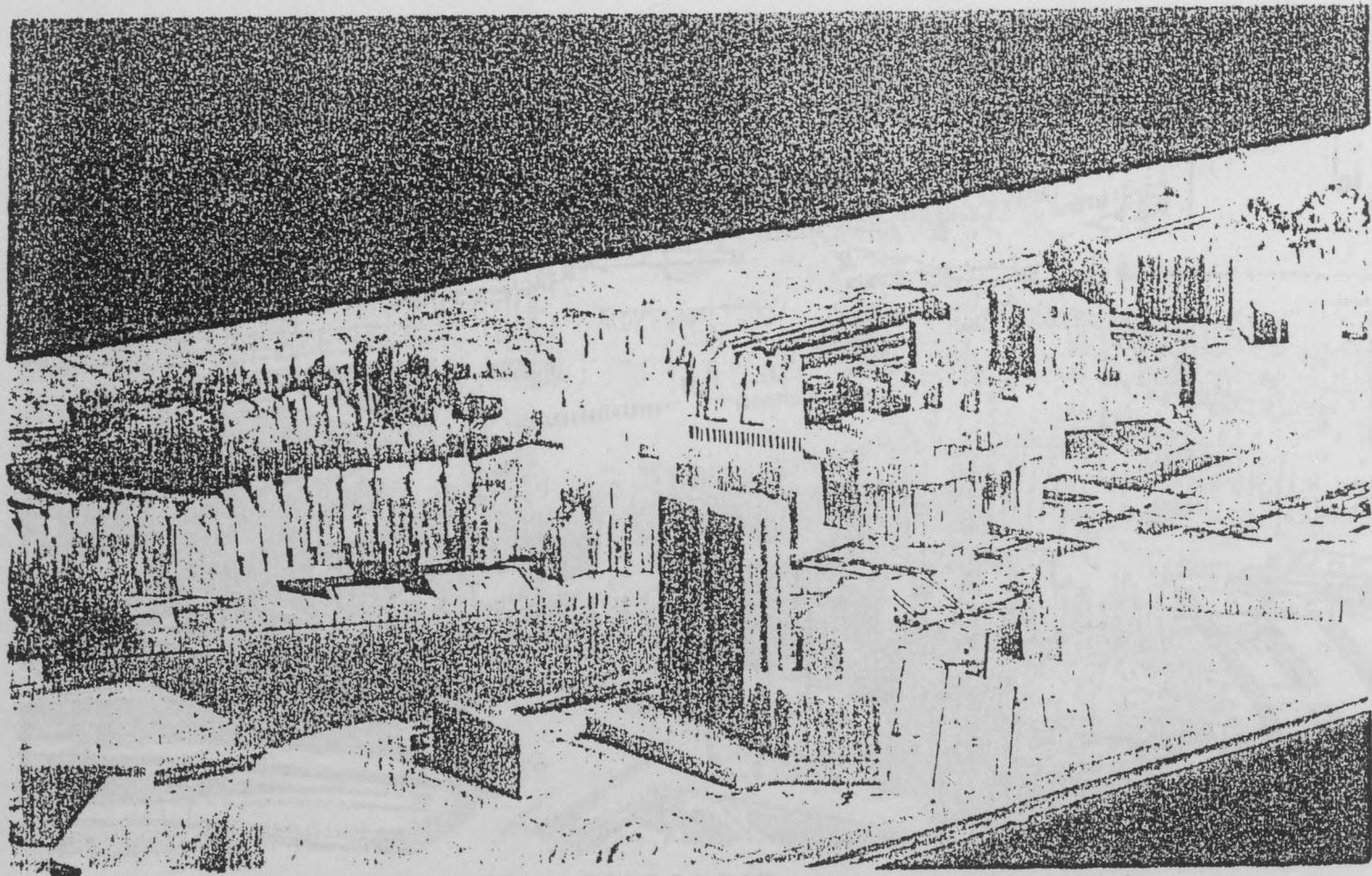


PLAN RELIEF



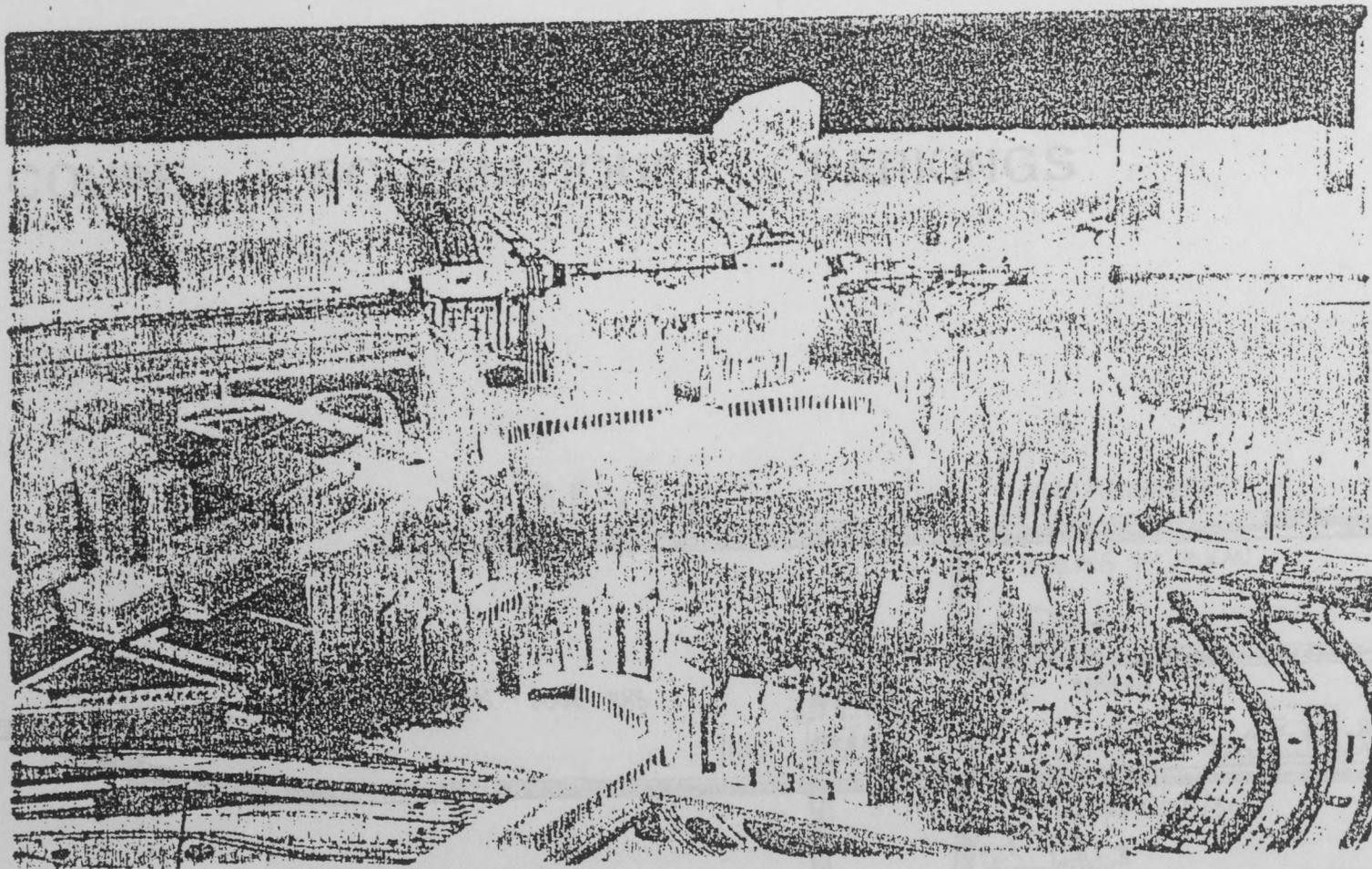
VUE NORD

140



VUE NORD - EST COTE PORTE DE FRANCE

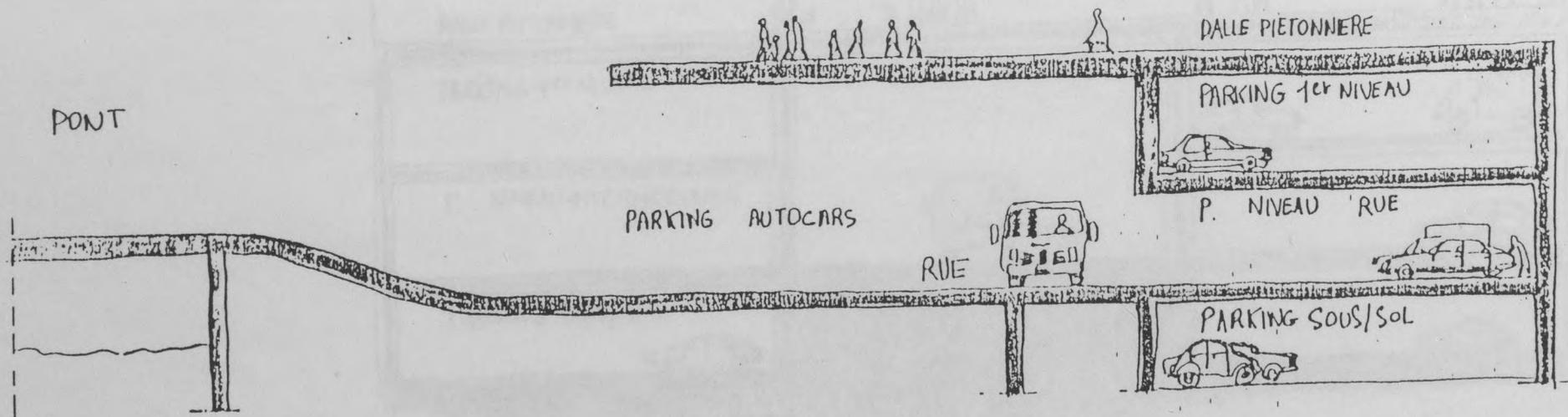
191



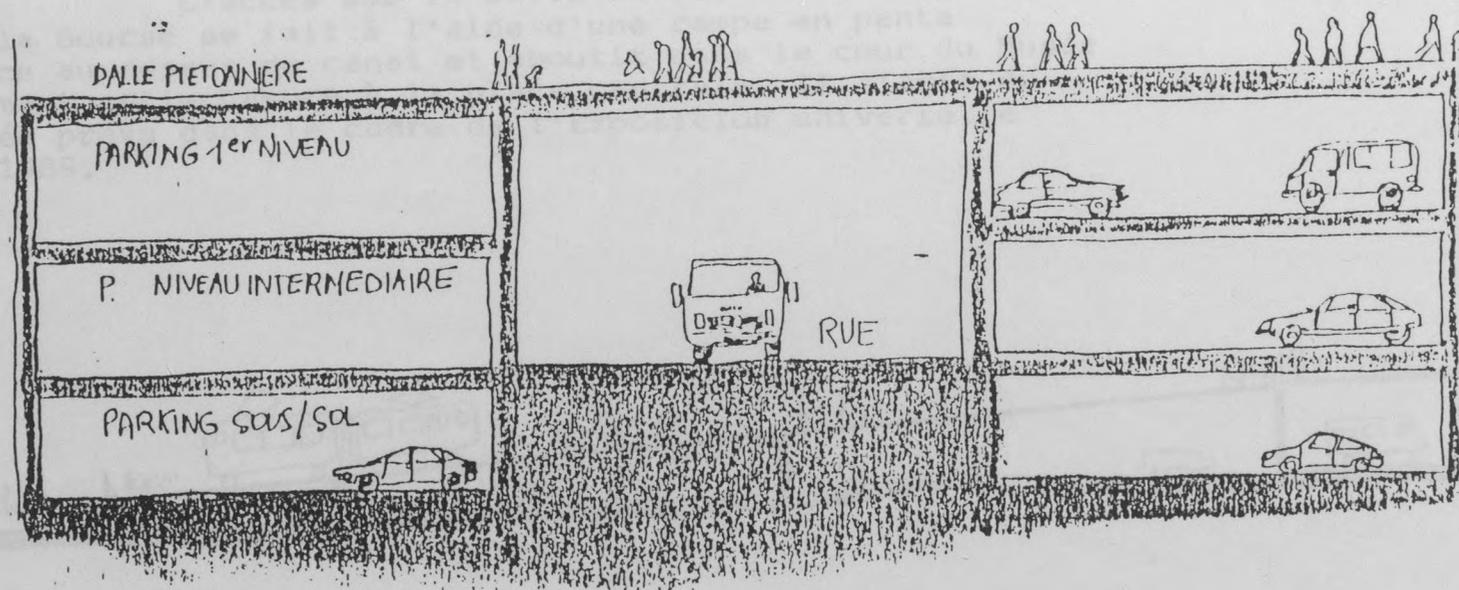
VUE SUD COTE RUE DE LOMBARDIE

142

COUPE SCHEMATIQUE PARKINGS

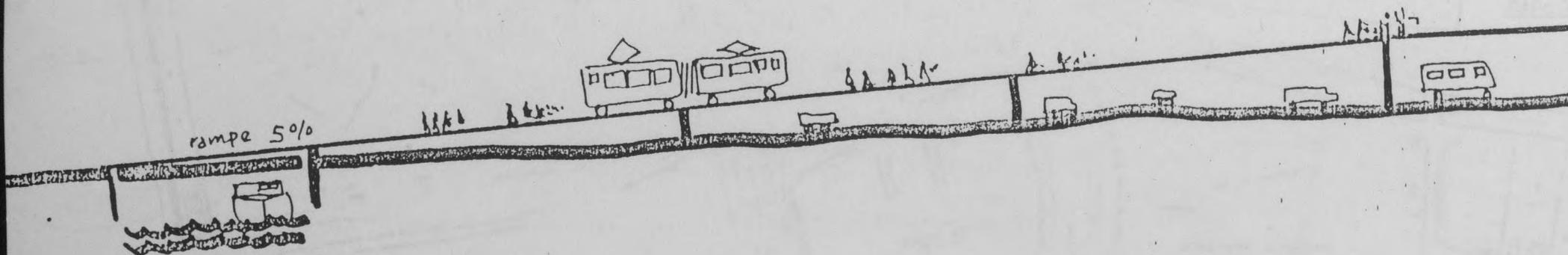


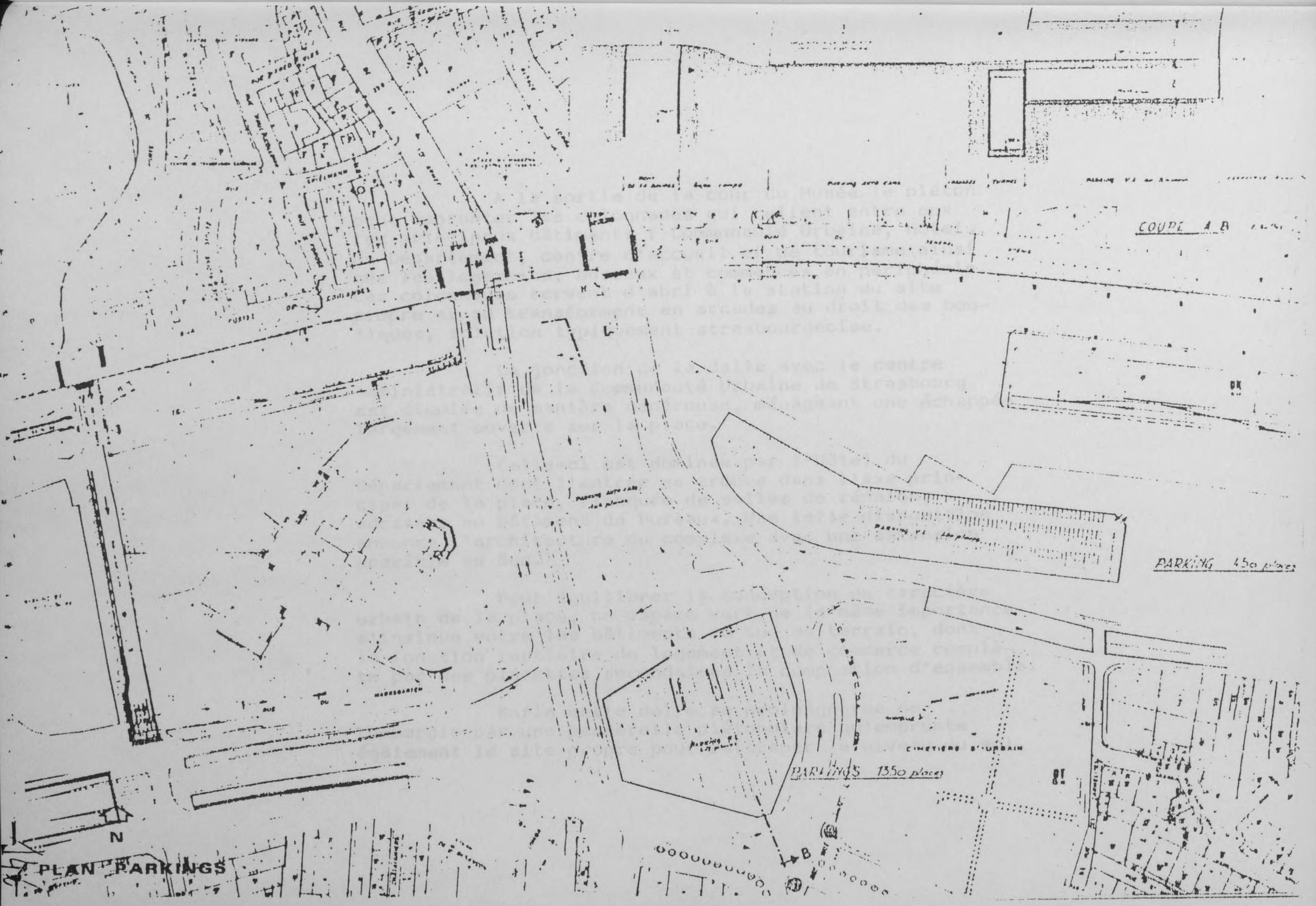
A titre d'exemple on peut citer la
réalisation à Bordeaux du Quartier Mériadeck dont
le schéma est le suivant :



- la dalle permet en outre de résoudre élégamment le passage du Transport en Commun en site propre au niveau supérieur, ce qui renforce la sécurité générale des usagers, assure une desserte directe des grands centres décisionnels et crée une animation permanente de la place.

L'accès sur la dalle en venant de la place de la Bourse se fait à l'aide d'une rampe en pente douce au-dessus du canal et aboutit dans la cour du Musée formant anti-chambre à la place centrale. Il s'agit du Musée prévu dans le cadre de l'Exposition universelle de 1989.





PLAN PARKINGS

COUPE A B

PARKING 450 places

PARKINGS 1350 places

CINÉMA B

N

A la sortie de la cour du Musée le piéton peut emprunter les colonnades qui relient entre eux les principaux bâtiments : Communauté Urbaine, Hôtel du Département, centre d'accueil et de tourisme ainsi que les logements, bureaux et commerces en périphérie. Ces colonnades servent d'abri à la station du site propre et se transforment en arcades au droit des boutiques, solution typiquement strasbourgeoise.

La jonction de la dalle avec le centre administratif de la Communauté Urbaine de Strasbourg est étudiée de manière généreuse, ménageant une échappée largement ouverte sur la place.

Celle-ci est dominée par l'Hôtel du Département dont l'entrée se trouve dans l'axe principal de la place, flanquée de salles de réunion, adossées au bâtiment de bureaux. Une telle disposition annonce l'architecture du complexe avec une extension possible au Sud.

Pour équilibrer la conception du caractère urbain de la place, un espace vert de la même importance s'insinue entre les bâtiments au Sud du terrain, dont la fonction tertiaire de logement et de commerce complète par des placettes secondaires la composition d'ensemble.

Enfin cette dalle se prolonge rue de Lombardie par une passerelle piétonnière qu'emprunte également le site propre pour rattraper le niveau du sol.

La composition des bâtiments donnant sur la passerelle est volontairement ouverte sur la rue de Lombardie, afin d'accueillir les habitants de Neudorf dans les meilleures conditions et d'intégrer cet îlot aux constructions de la place.

L'extension du Centre Administratif de la Communauté Urbaine de Strasbourg est maintenue comme prévu initialement au plan-masse de Monsieur HERRENSCHMIDT, dans la partie Nord-Ouest du terrain.

Cette solution conservant le même esprit du bâtiment central intégré à la végétation établit une continuité des façades le long des berges du canal longeant le Heyritz.

Quant au secteur de la route du Rhin, il comprend différents types d'aménagements.

La place Dauphine est traitée en complexe d'accueil et de tourisme, comprenant des hôtels de différentes catégories agrémentés de restaurants, bars-terrasses, discothèques, cinémas, etc., à l'adresse des visiteurs arrivant soit en cars, soit en bateau, l'aménagement du port rhénan prévoyant l'accès des bateaux de croisière rhénans actuellement stationnés au quai des Belges dans des conditions de fortune.

En prolongement de la Place Dauphine un ensemble résidentiel s'ouvre sur l'eau, faisant le pendant du Heyritz par rapport à la composition centrale de la place.

Dans l'esprit de l'aménagement d'une ceinture verte, une continuité d'espaces verts le long des berges du canal est prévue s'étendant sur l'ensemble des Fronts de Neudorf.

A l'Est de l'ensemble résidentiel débute une esplanade s'étendant jusqu'au pont Winston-Churchill. Cette esplanade est équipée pour accueillir cirques et fêtes foraines, adjacents à un parking.

Ce parking pourra servir également à un ensemble universitaire prévu sur le moll (50 m x 550 m).

Ce secteur universitaire se prolongera au-delà du pont sur une longueur de 350 m pour former un ensemble comprenant une dizaine d'hectares.

Au-delà de cette limite 12 ha restent disponibles en réserve foncière pouvant accueillir le long du plan d'eau une zone d'habitation.

c) Variante n° 3 : (voir photo-maquette
pages 28-29-30)

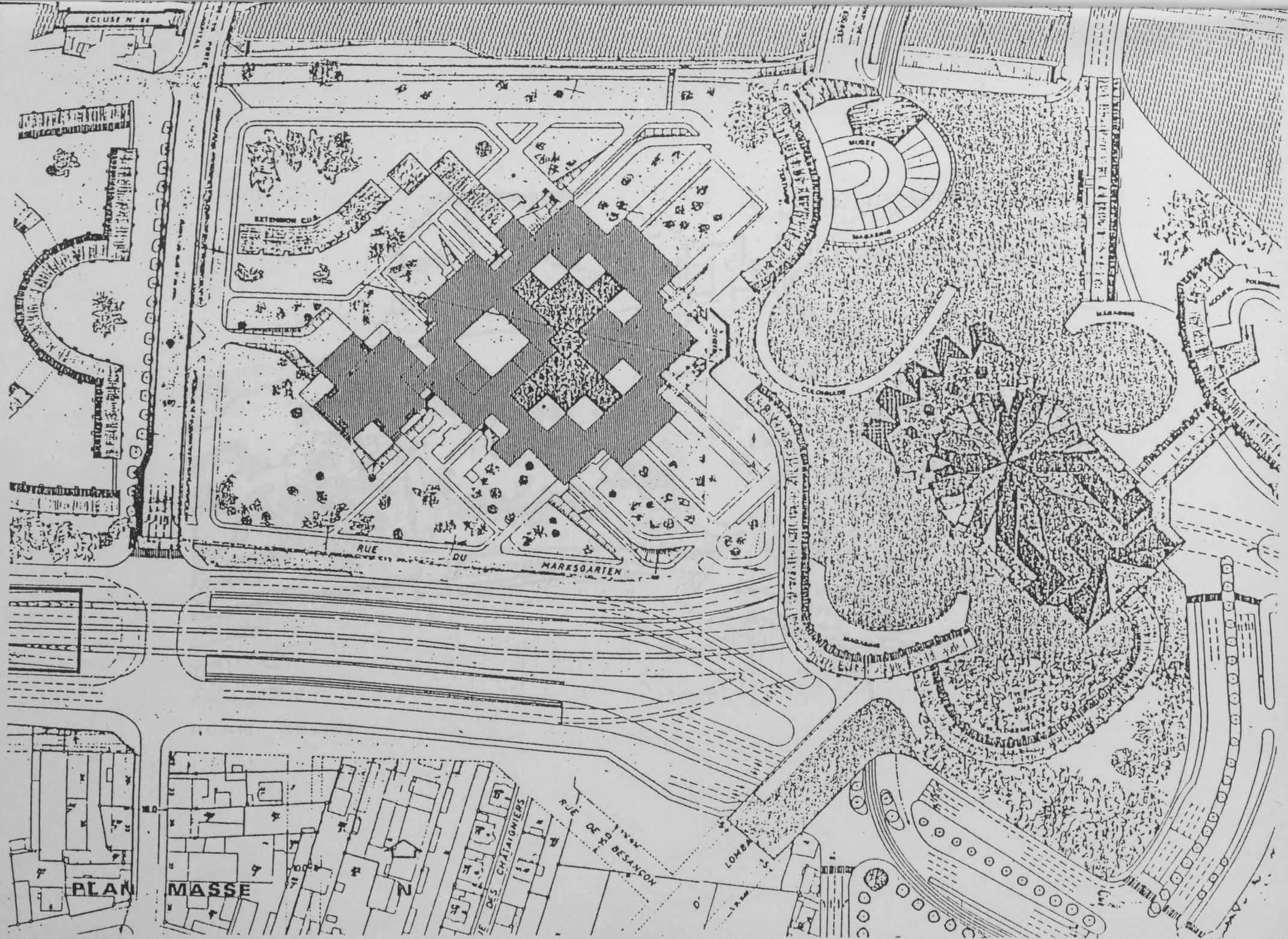
Cette variante se distingue de la précédente
uniquement dans le programme de la Place de l'Etoile.

Celle-ci est axée essentiellement sur
l'idée de l'opéra de 2 000 palces.

Elle est de composition plus artistique.

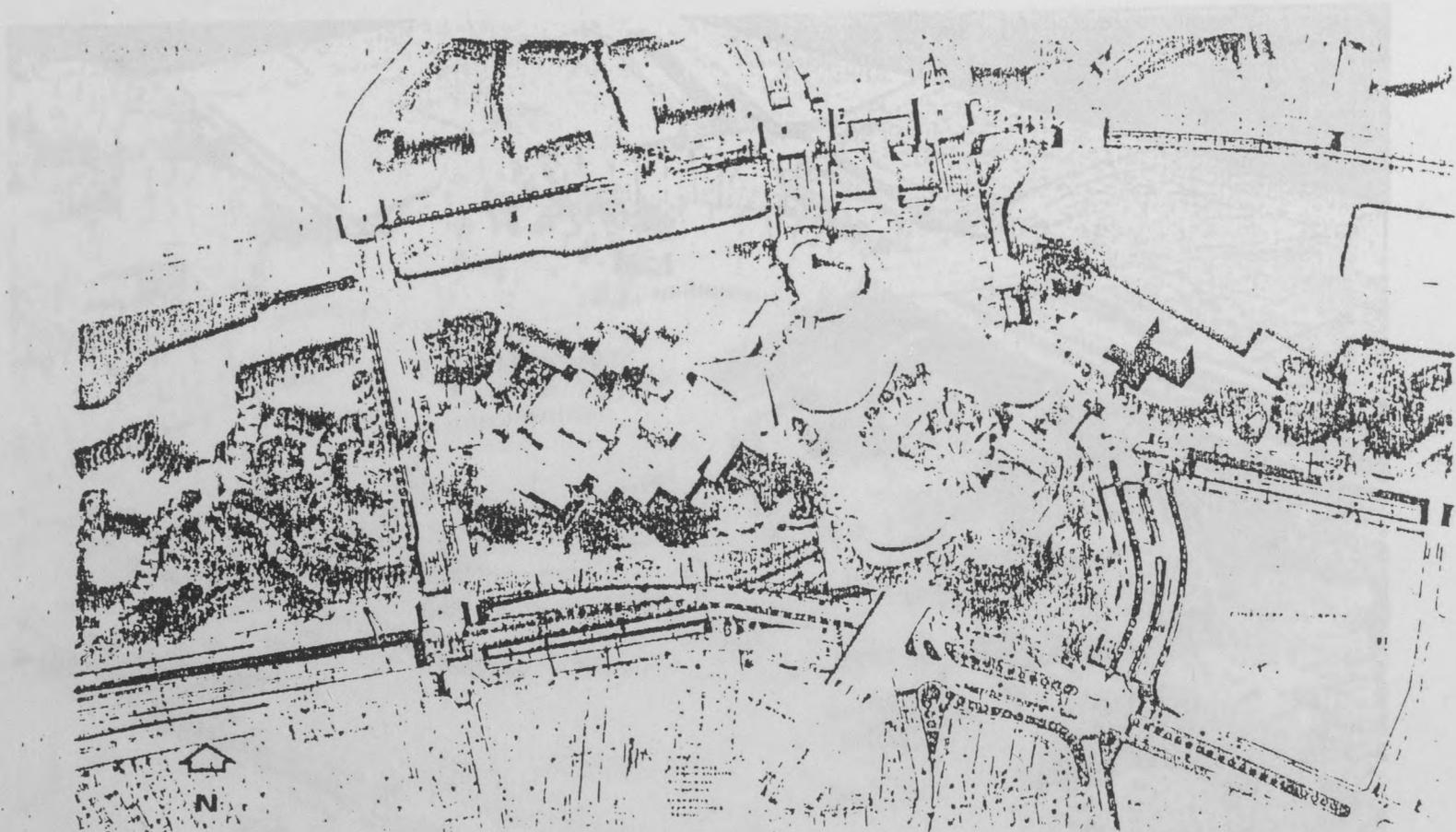
L'axe de l'opéra est parallèle à celui
du bâtiment de la Communauté Urbaine et ferme la
perspective de la place de la Bourse.

Quant aux grandes perspectives sur la
ville elles sont maintenues au niveau de l'esplanade
prévue le long de la Route du Rhin ainsi qu'à la
sortie de la dalle centrale, au niveau du pont
d'Austerlitz.

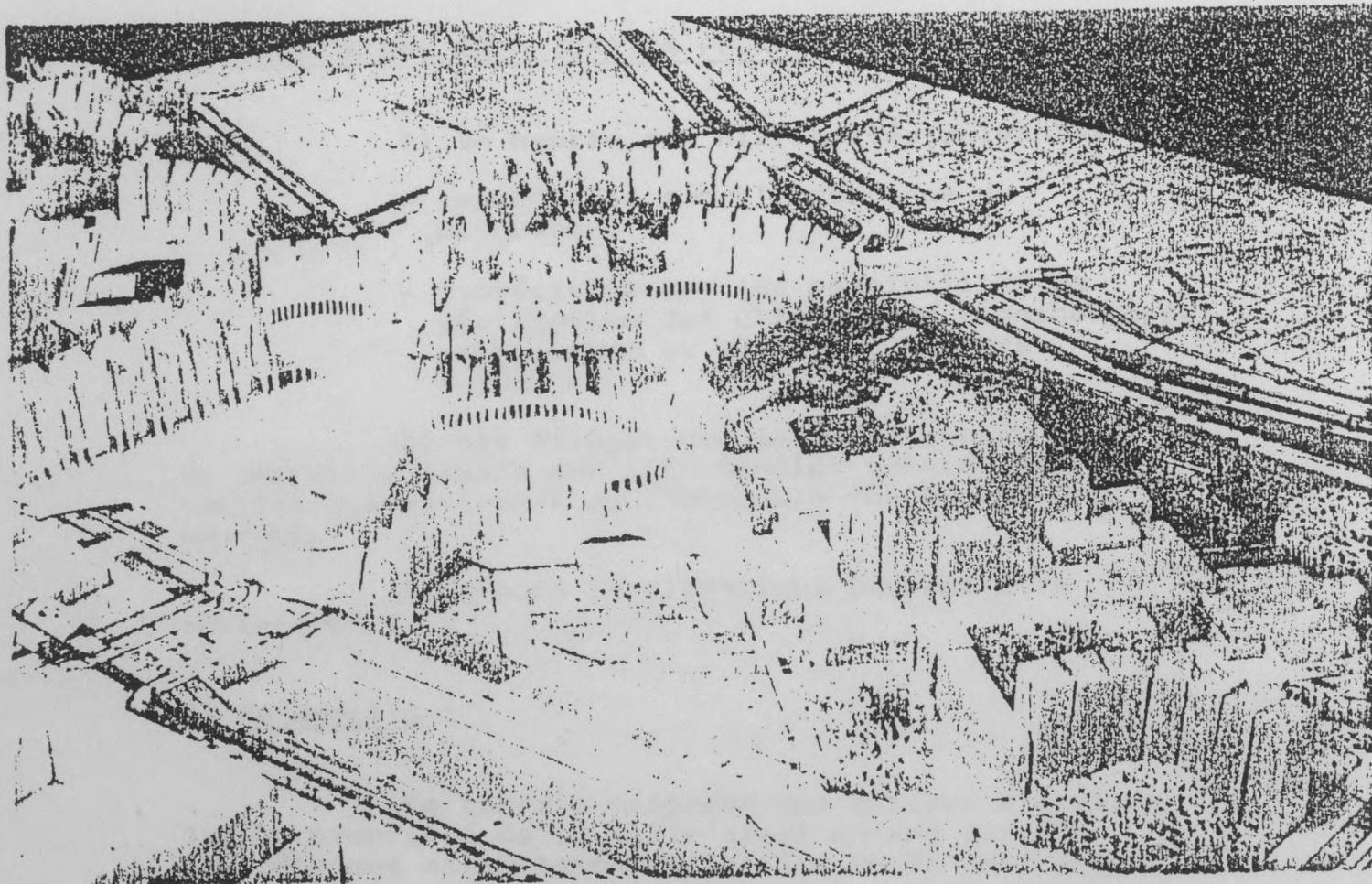


PLAN MASSE

151



PLAN RELIEF



VUE NORD OUEST

B) CHOIX D'UNE LOCALISATION POUR L'HOTEL DU DEPARTEMENT.

Il se heurte aux difficultés suivantes :

- imprécision sur l'importance du programme,
- imprécision sur les possibilités de réalisation des différentes tranches opérationnelles et surtout sur leurs échéances.

Il est évident que le choix retenu pour le terrain influera sur l'échéancier général et les parties d'aménagement de l'ensemble des Fronts de Neudorf.

Plusieurs localisations peuvent être envisagées :

1) Au Heyritz :

Le terrain comprend une surface d'environ 1,2 ha propriété de la ville ainsi qu'une surface plus étendue actuellement propriété de la SNCF qui sera libérée après le transfert de la gare basse.

154

Le terrain est déjà accessible par la rue de la Porte de l'Hôpital.

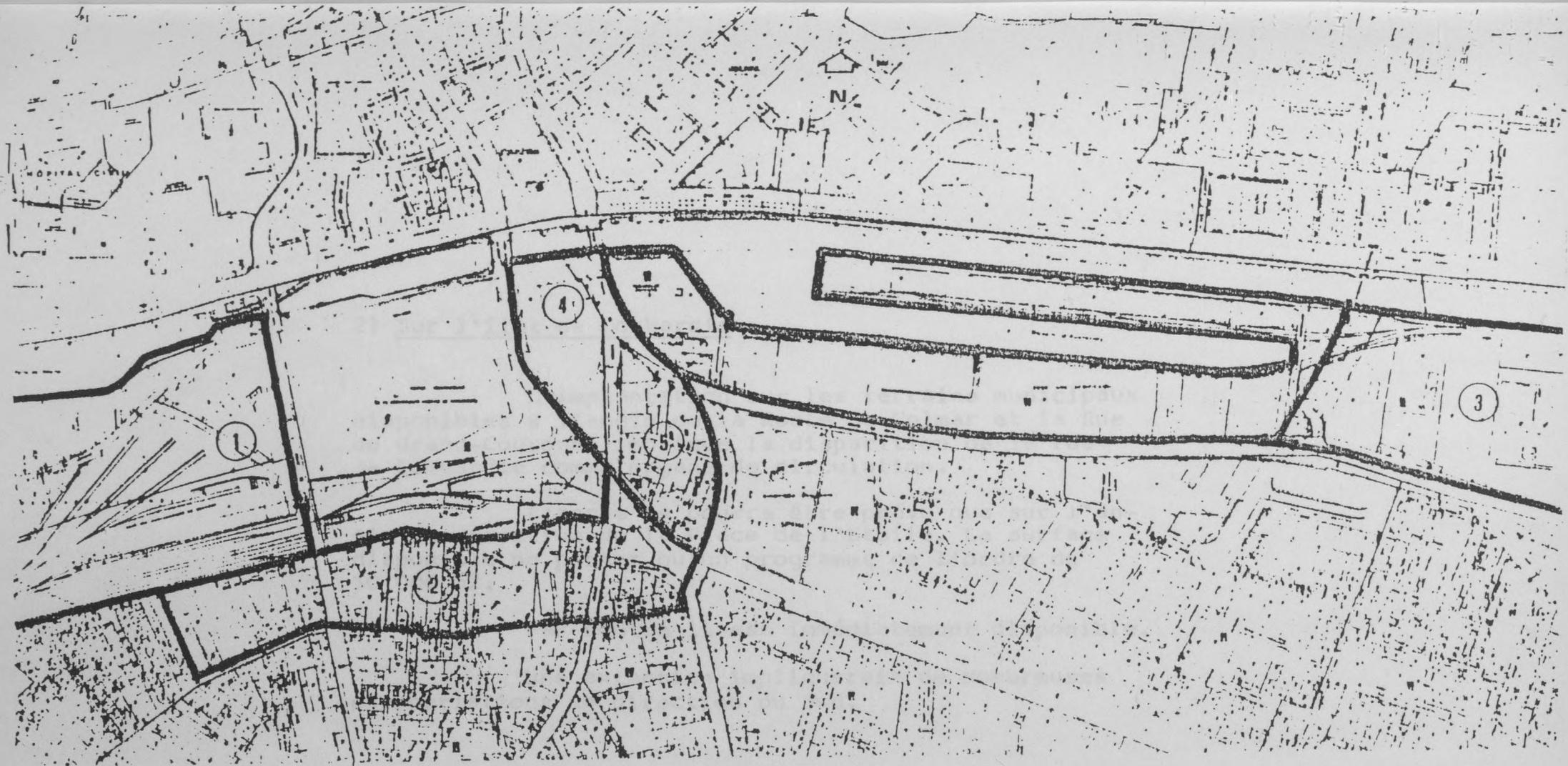
Cependant cette voie étant prévue en sens unique sortant de la ville, l'accès en provenance du centre-ville se fera sans difficulté.

Il en est de même à partir de la voie latérale du Contournement Sud en venant des quartiers Est et Sud.

Par contre l'accès à partir de la partie Ouest de la voie de Contournement Sud (réseau autoroutier) ne peut se faire que grâce à une contre-voie de dégagement en retour vers l'Ouest au droit du carrefour Hôpital, en tête de la trémie du souterrain de la voie rapide, solution proposée par la Direction Départementale de l'Équipement, ce qui implique obligatoirement une entrée à partir de la voie latérale en direction Ouest.

La sortie par contre devrait donner sur la route de la Porte de l'Hôpital, le retour vers le centre-ville s'effectuant par la Place de l'Étoile.

Quant à la programmation des travaux, si la partie propriété de la ville est immédiatement disponible, il n'en est pas de même du terrain SNCF dont la libération est conditionnée par le délai de transfert de la gare basse.



Cette solution présente de grandes possibilités d'extension future, par contre les disponibilités de terrain actuelles paraissent trop faibles et ne permettent pas la réalisation immédiate d'un projet cohérent.

2) Sur l'flot de Lombardie :

L'implantation sur les terrains municipaux disponibles à l'angle de la Route de Colmar et la Rue du Grand-Couronné implique la disparition de la rue de Lombardie comme organe de circulation.

L'accès ne pourra être prévu que sur l'angle en direction de la Place de l'Etoile. La surface disponible ne permet qu'un programme de l'ordre de 10 000 m².

Par contre il est immédiatement disponible.

Une extension impliquerait de nombreuses expropriations en direction du Sud.

Il faut rappeler que l'existence de ce centre de distribution de la provenance des services de la Préfecture pour les besoins de l'administration future vers l'Est.

L'accès ne pourra être prévu que par la route de Colmar, un ouvrage spécial (passage souterrain) devra être envisagé pour assurer l'entrée venant de l'Est.

Il faut rappeler que l'existence de ce centre de distribution de la provenance des services de la Préfecture pour les besoins de l'administration future vers l'Est.

3) Le long du bassin Dusuzeau :

Son implantation se situe :

- à l'Est du Pont Winston Churchill,
- entre le bassin Dusuzeau et la Route du Rhin,
- en partie sur un terrain municipal d'environ un ha, encadré à l'Ouest par des propriétés privées et à l'Est par le grand terrain du Gaz de Strasbourg d'environ 7 ha.

La construction de l'ensemble départemental en cet endroit permettrait d'achever la composition monumentale de l'Esplanade au fond de la perspective de son grand axe.

L'accès ne pouvant être prévu que par la route du Rhin, un ouvrage spécial (passage dénivelé) devra être envisagé pour assurer l'entrée venant de la ville.

Il faut rappeler que l'existence du centre de distribution du gaz en provenance des feeders de la Raffinerie posera des problèmes pour l'extension future vers l'Est.

4) Porte de Strasbourg :

Cet emplacement se situe à la Place de l'Etoile entre l'embarcation et le Centre Administratif, à l'emplacement du Musée prévu sur la maquette n° 2, et actuellement occupé par les autocars.

Cette solution constitue un blocage complet pour la composition architecturale de l'ensemble de la Place.

Les seuls avantages comportent d'une part une accessibilité satisfaisante et d'autre part sa disponibilité immédiate. Par contre, l'exiguïté du terrain ne permet qu'un programme restreint sans extension possible.

Les difficultés se placent au niveau du financement.

Il nécessite en effet d'une part la réalisation d'un tronçon de souterrain de la voie de Contournement Sud et d'autre part celle d'une partie de la dalle.

Sur le plan technique cependant, cette opération ne présente aucune difficulté particulière.

Les exemples de réalisations de ce type sont nombreux et démontrent la faisabilité de ce projet.

5) Place de l'Etoile :

Elle se situe au centre de la raquette de la Place de l'Etoile.

De ce fait elle constitue l'élément central de la composition architecturale de l'ensemble de la place.

C'est la solution de prestige dont nous avons relevé les avantages dans notre variante n° 2 :

- accessibilité satisfaisante,
- extension possible vers le Sud.

Les difficultés se placent au niveau du financement.

Il nécessite en effet d'une part la réalisation d'un tronçon de souterrain de la voie de Contournement Sud et d'autre part celle d'une partie de la dalle.

Sur le plan technique cependant une telle opération ne présente aucune difficulté particulière.

Les exemples ne manquent pas d'une réalisation simultanée d'une voie souterraine et d'un ensemble immobilier chevauchant cet ouvrage.

Dans notre cas une telle réalisation semble facilitée par la disponibilité immédiate du terrain et par le fait que le maître d'ouvrage de l'Hôtel du Département participe également sur le plan financier à la réalisation de la voie souterraine. Partiellement les fondations de la construction seront confondues avec les parois et les appuis du passage inférieur.

Quant à la réalisation de la dalle elle devra être fractionnée. Une première tranche de réalisation pourra se borner à la partie recouvrant le parking des voitures légères.

L'accès au bâtiment du Département pourra être envisagé par des aménagements d'accueil provisoires analogue à ceux réalisés pour le Centre Administratif de la Communauté Urbaine de Strasbourg : par des escaliers et des rampes.

Le tronçon de la voie souterraine pourra être opérationnel dès sa réalisation. En effet, elle pourra être reliée d'un côté à la route du Rhin et de l'autre côté à une tranche de la voie latérale du Contournement Sud aboutissant à la route de l'Hôpital et faciliter de ce fait les entrées et les sorties de la ville avant le fonctionnement définitif de la voie de Contournement Sud.

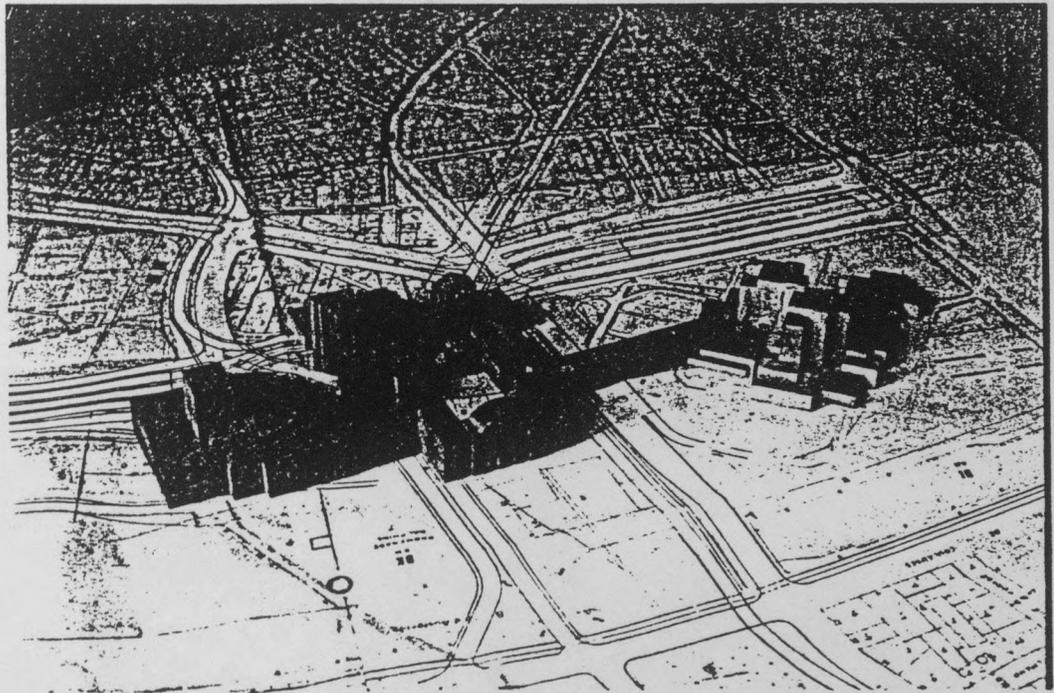
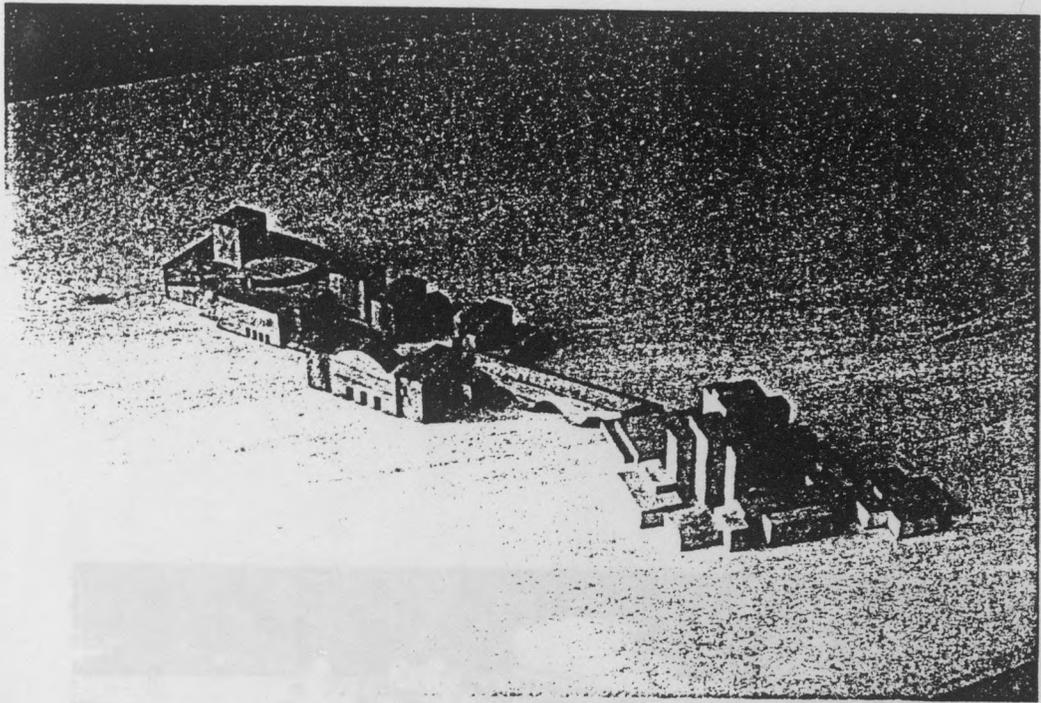
C) PHASAGE DES TRAVAUX DE LA VOIE DE CONTOURNEMENT SUD.

Pour les raisons évoquées précédemment nous estimons que les travaux devraient, dans les meilleurs délais, permettre l'aménagement de la Place de l'Etoile.

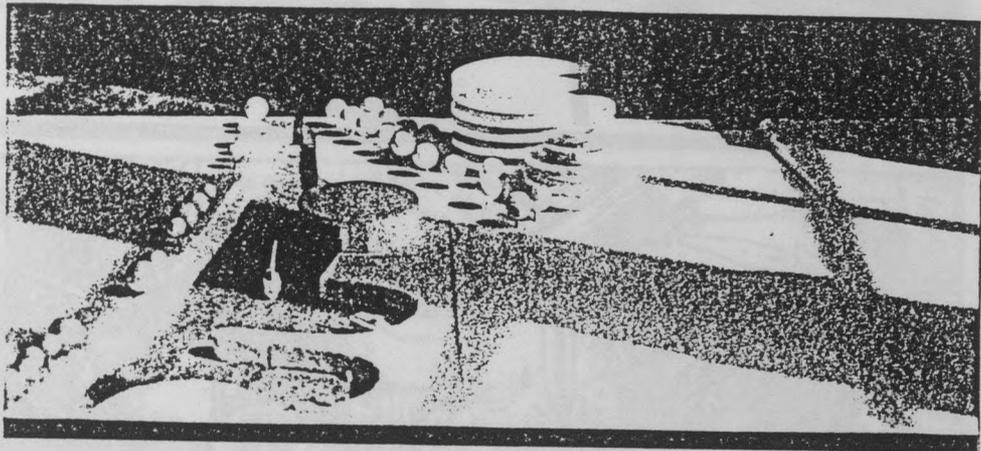
Si les opérations du Heyritz, de l'Ilot de Lombardie ainsi que celles prévues le long de la Route du Rhin ne sont pas touchées directement par la réalisation de la voie de Contournement Sud, il n'en est pas ainsi quant à l'opération de la Place de l'Etoile proprement dite.

Ce qui nous amène à proposer schématiquement l'ordre de succession des tranches opérationnelles suivantes :

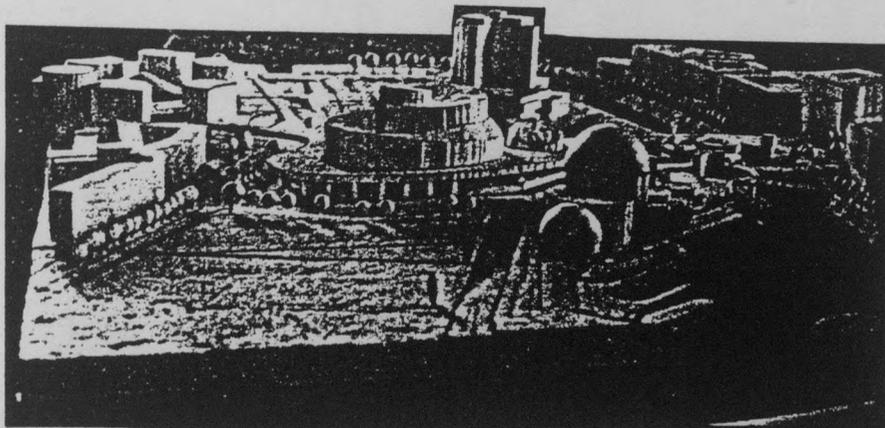
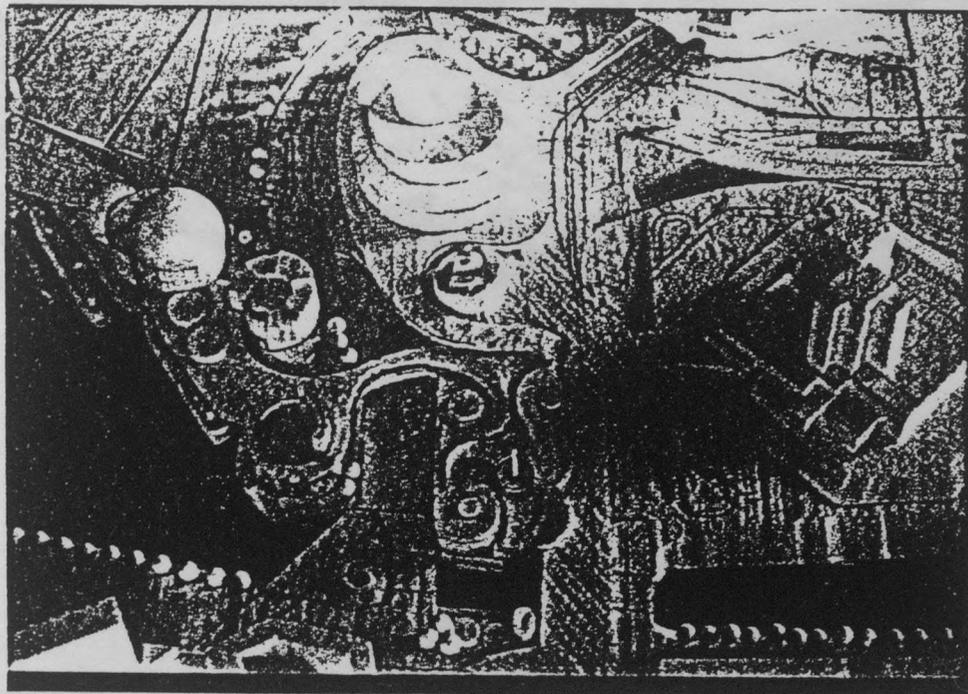
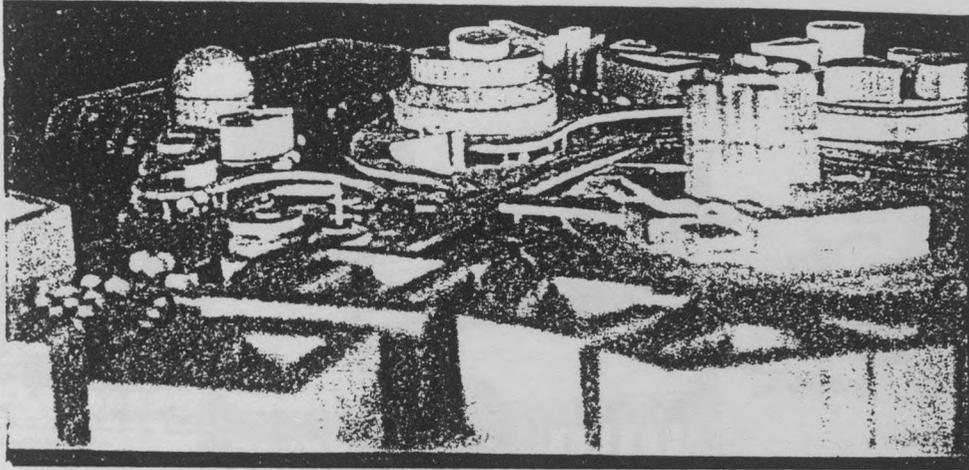
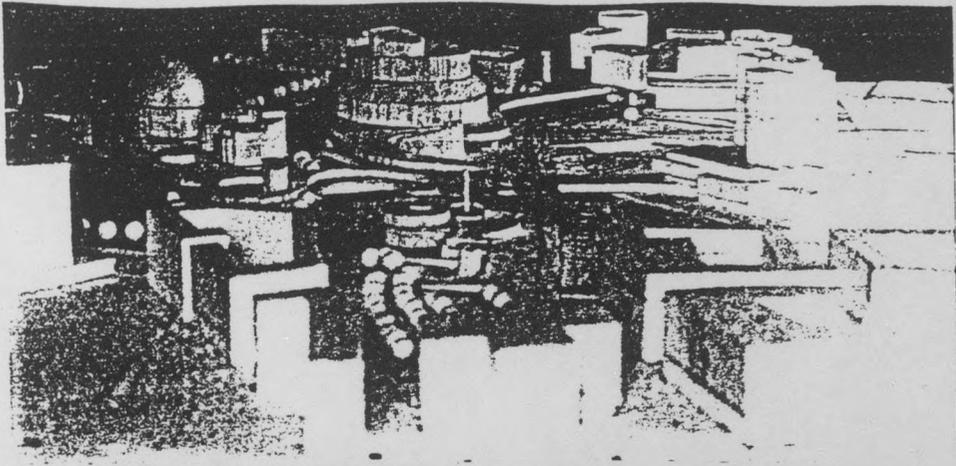
- aménagement du souterrain sur la Place de l'Etoile,
- aménagement des voies latérales à la voie rapide principale,
- construction des ouvrages d'art,
- construction de la voie rapide proprement dite, avec son raccordement au réseau autoroutier.

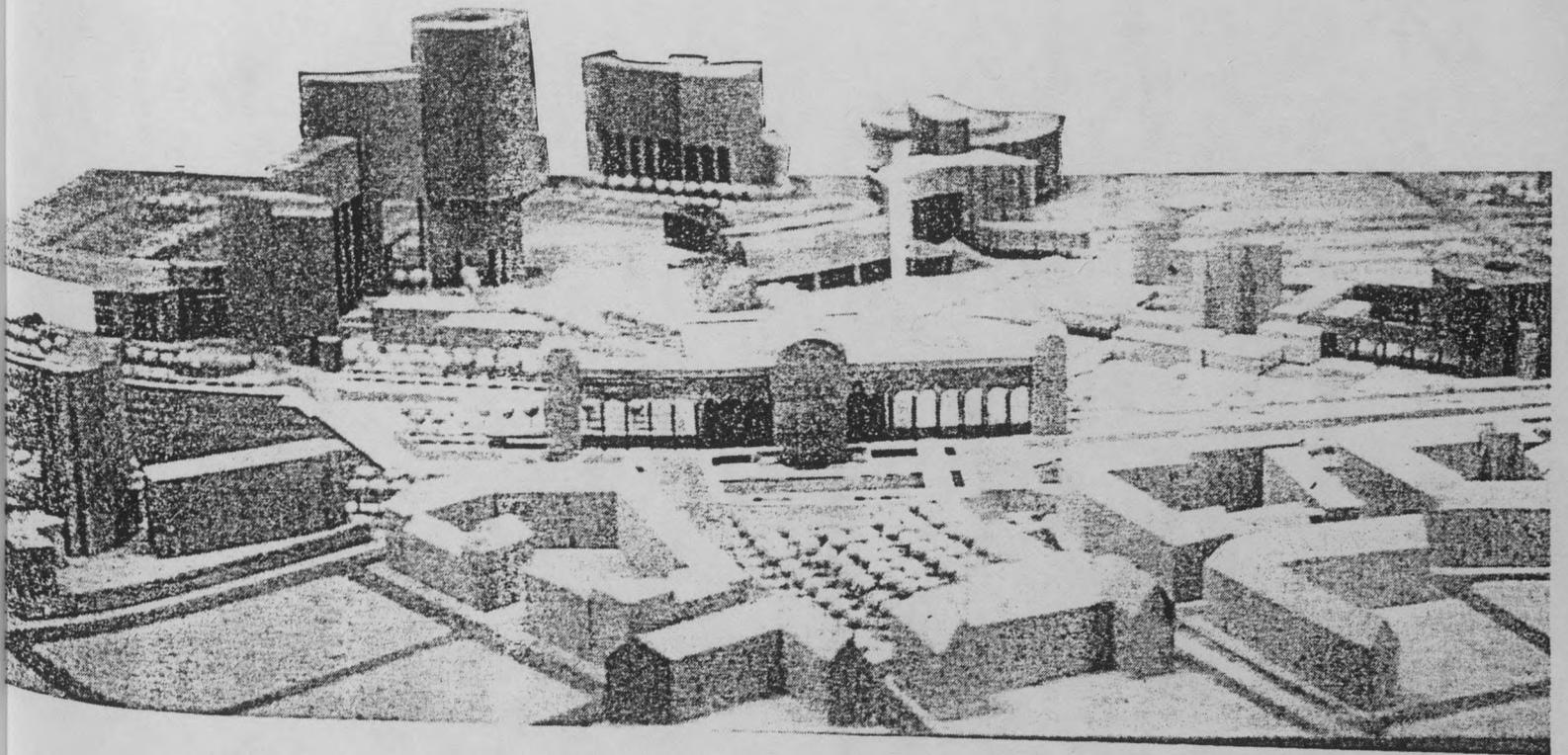


Communauté Urbaine , 1983

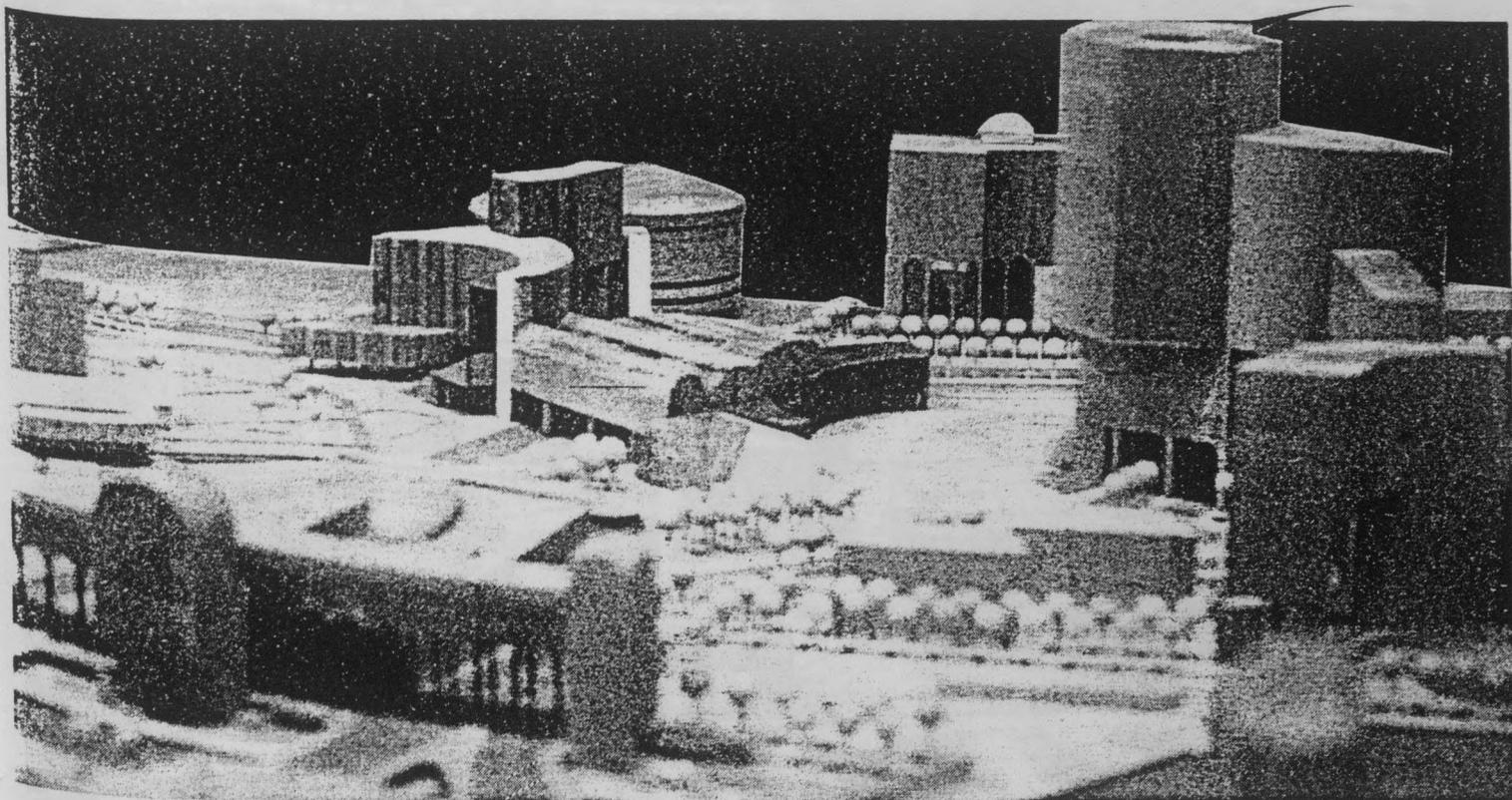


Communauté Urbaine , 1983

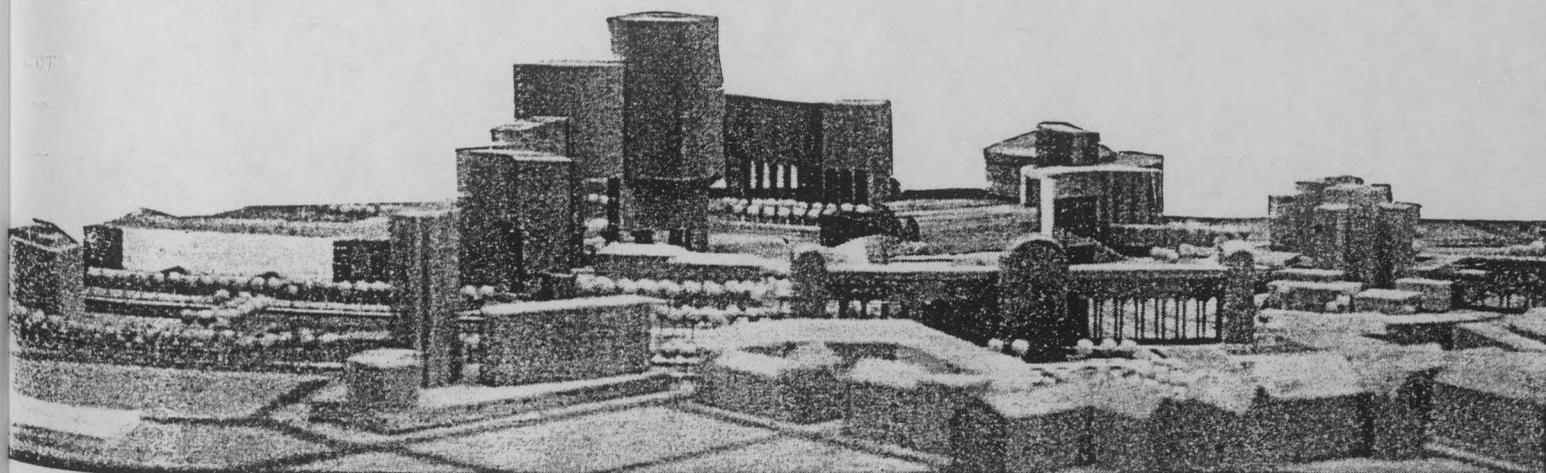




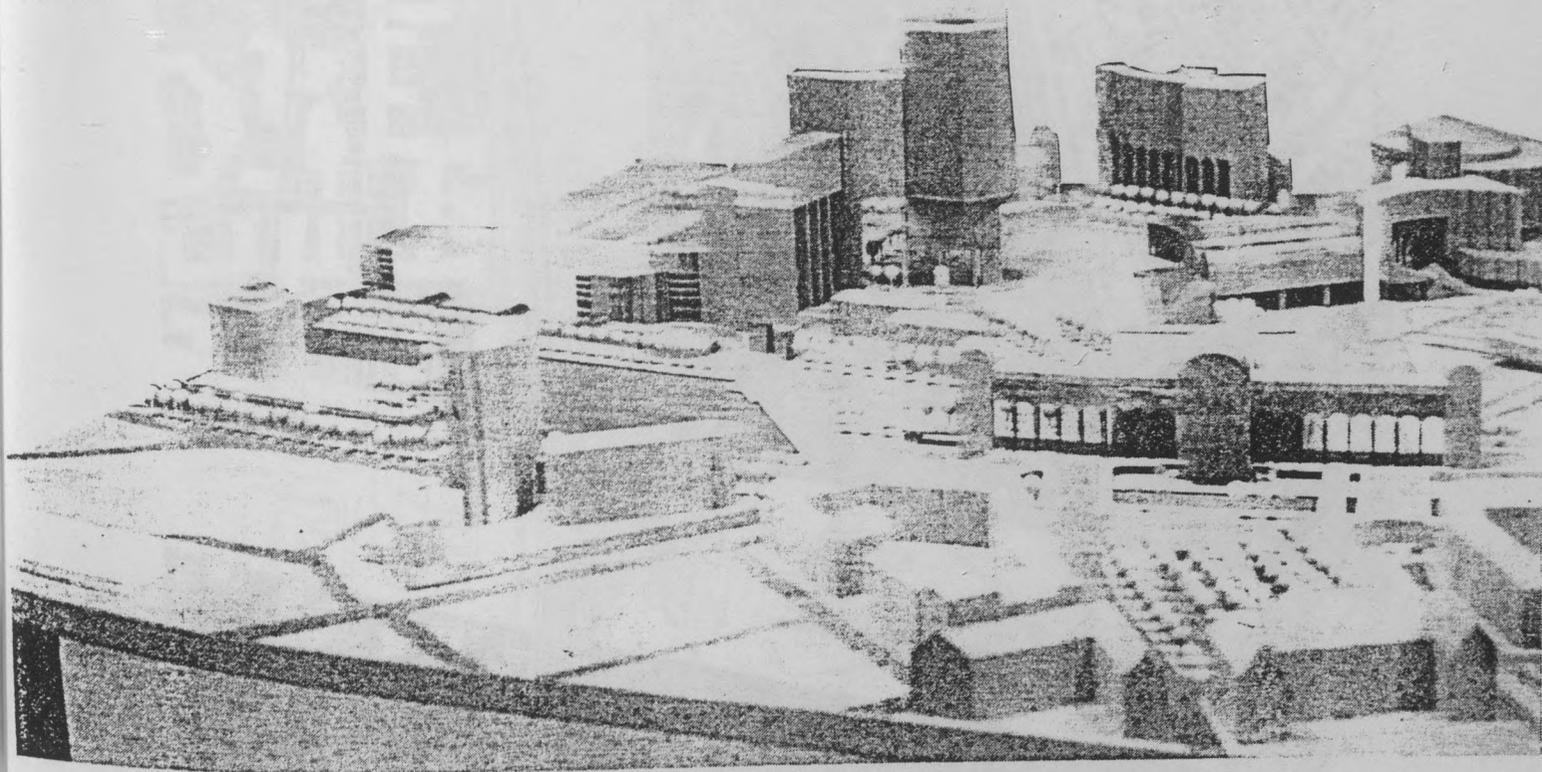
Communauté urbaine 1984 (L.Weidmann)



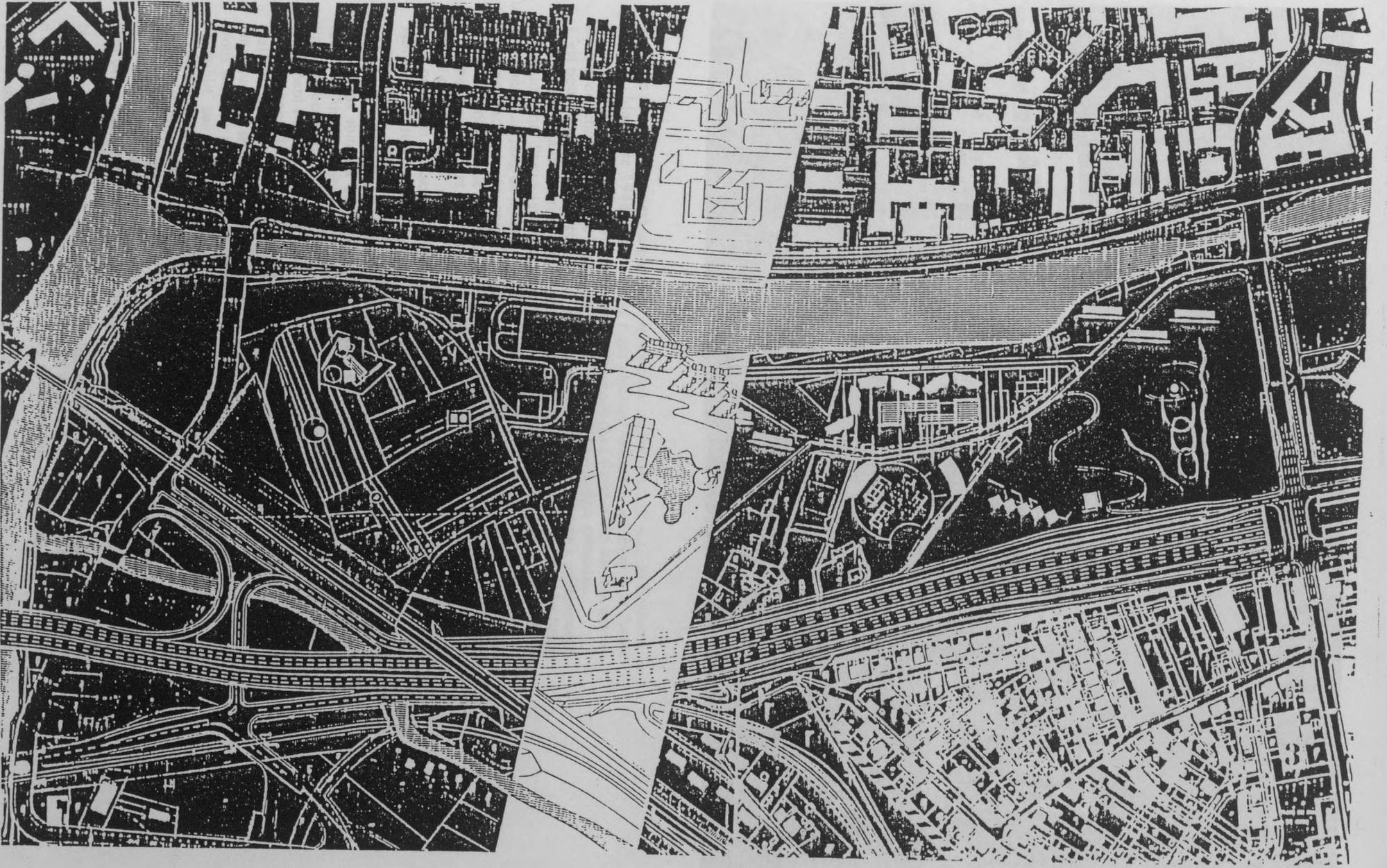
Communauté urbaine, (L. Weidmann) 1984



Communauté urbaine , (L. Weidmann) 1984



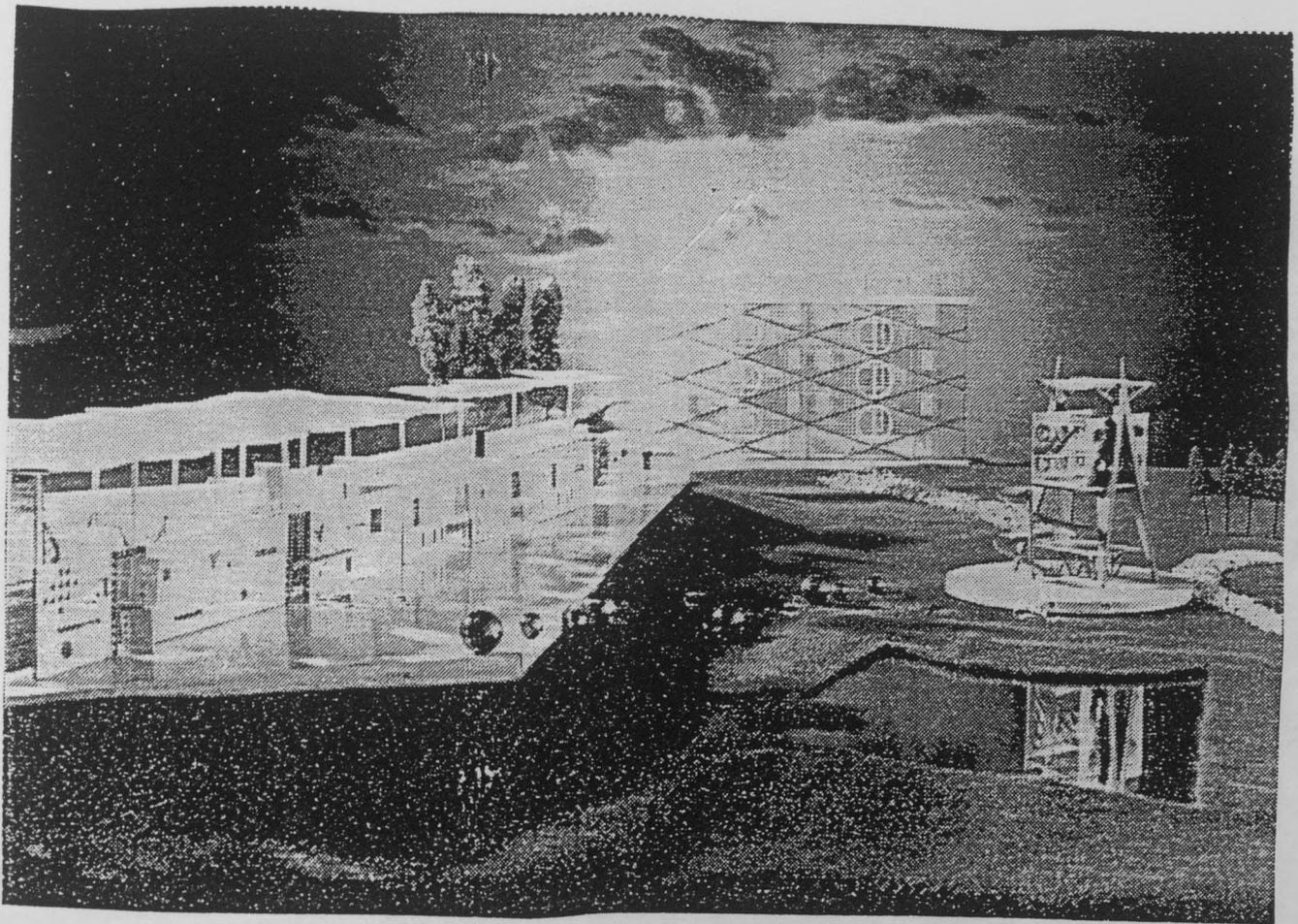
Communauté urbaine , 1984 (L.Weidmann)



1984

RIVKIN, Ecole d'architecture de Strasbourg

170



Etant de ceux que requiert la phrase "*notre architecture sortira à tous les horizons*" (MADI, Manifeste 1948-1950) : nous nous sommes refusés à attribuer à la forme immatérielle l'absolu d'une transcendance qui trouve dans l'utopie son idéal et qui fait de la production imaginaire le seul paradigme de toute production artistique.

C'est pourquoi en nous écartant de la manipulation des images propre à un démiurge, nous adhérons à une action qui, reconnaissant la diversité des matériaux et des lieux, opère un effort d'articulation dont la puissance affirmative entraîne une "remontée de la matière" au rang de la forme, action propre à la finesse du constructeur.

Nous nous sommes opposés à la soumission de l'architecture au discours de la parole et nous avons cherché le vocabulaire commun à toute réflexion critique du fétichisme de la pensée, toujours prompte à se persuader qu'elle peut oublier l'étagement de ses ordres d'édification.

C'est pourquoi en sachant que la puissance de l'intellect se mesure à sa capacité de fabriquer des lieux, que le "logos" se pluralise dans l'ordonnance d'un "topos", nous nous sommes proposés d'élaborer une résolution des "intentions de la pensée" en choisissant de l'édifier dans les choses muettes.

Nous nous sommes aperçus que le monde, étant toujours en position liminaire, réclame l'implantation d'une architecture pour le compléter et l'achever; implantation qui serait capable de déclencher des vibrations qui en même temps se soutiennent et tiennent l'œuvre dans son milieu.

C'est pourquoi le sens de nos constructions n'est jamais en position originaire, il est à réaliser parmi les modulations d'un paysage où des phénomènes d'une acoustique plastique font leur propre monde en écho, en supplément, en "extra".

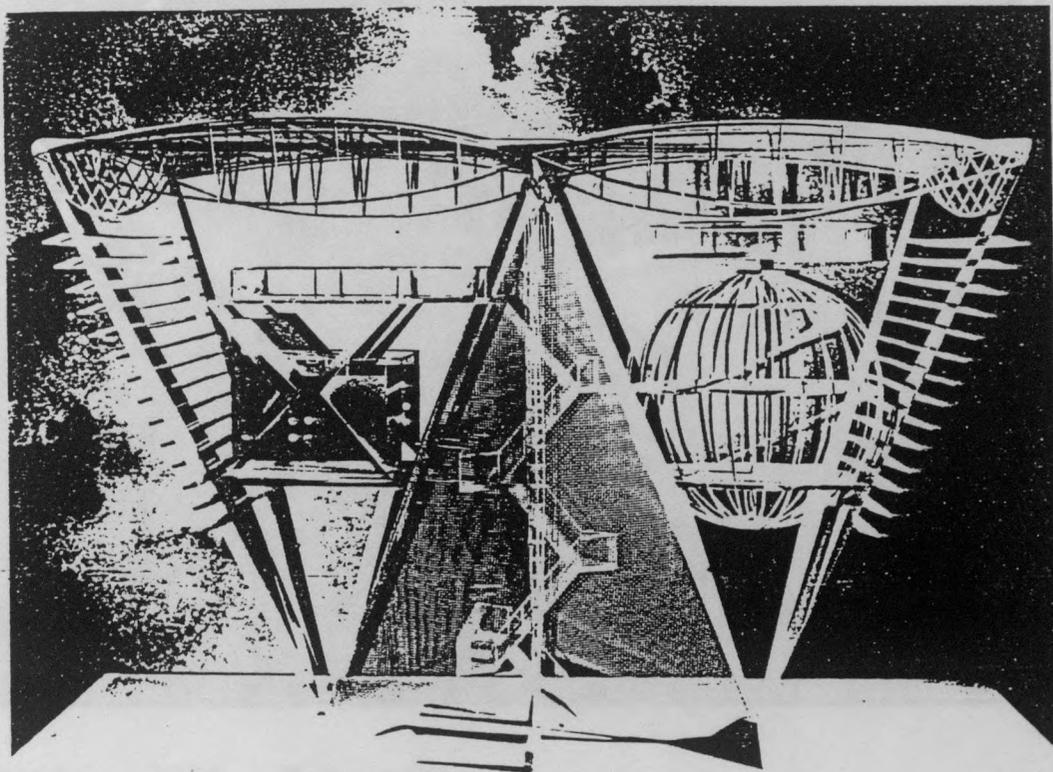
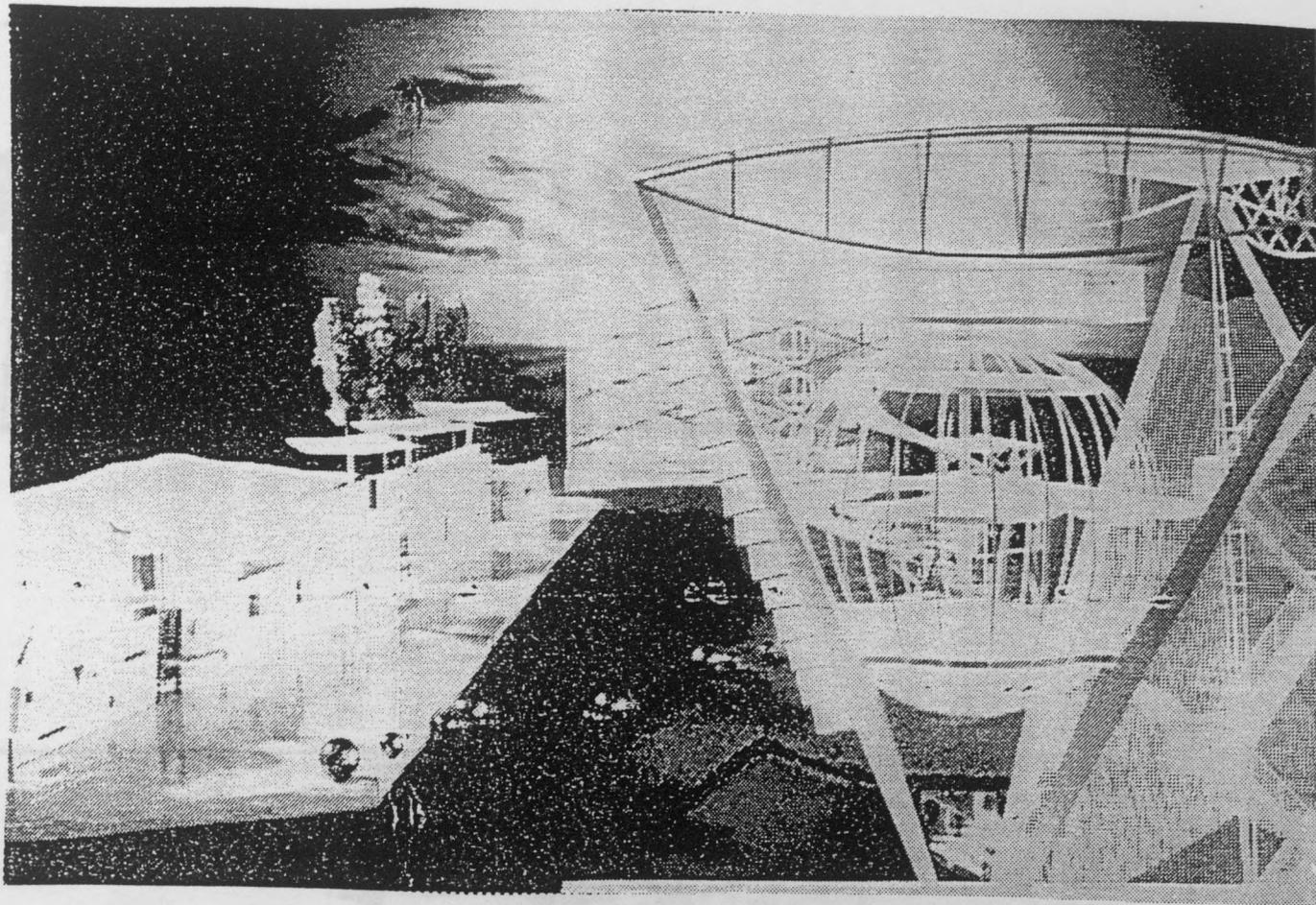
Nous sommes persuadés que l'obligation de l'architecture de servir à quelque chose n'affaiblit pas sa dimension esthétique, mais qu'au contraire la progression de l'architecture comme art vers l'ultimité de sa jouissance passe par le bon usage des lieux ainsi que par la douce commodité d'un site.

C'est pourquoi, sachant que tout désintérêt dans l'art n'est que refoulement, contrôlé ou non des "masses d'intention", nous avons privilégié ces intentions parce qu'elles sont des programmes qui commandent les événements et rendent finalement possible la "possession tranquille des choses".

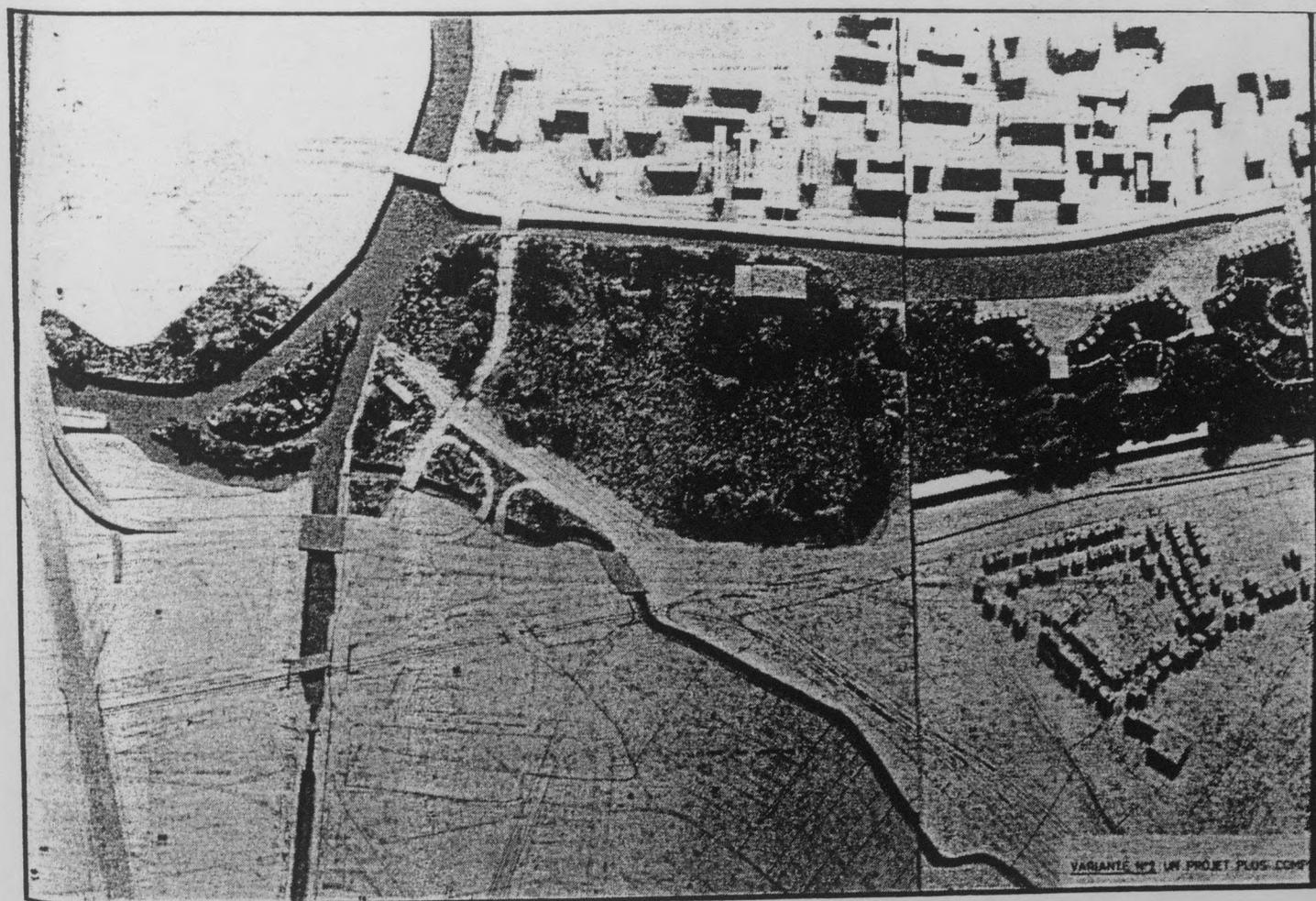
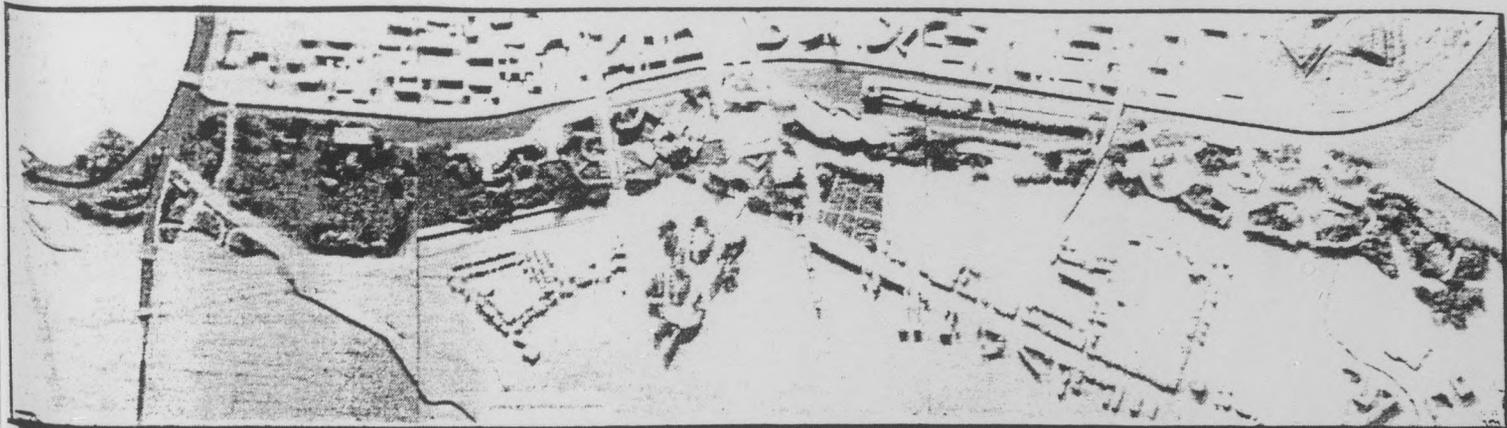
Nous avons constaté que si nos villes se dégradent sans cesse, cette situation est le résultat d'une méconnaissance du milieu qui amène à prétendre qu'il est possible d'ignorer le paysage en le couvrant par une densification artificielle, produit de la chimère des images.

C'est pourquoi la rareté discrète de nos architectures nous oblige à parfaire leur édification et à raffiner l'achèvement de leur usage; non pas pour qu'elles s'enferment en elles-mêmes, mais pour qu'elles puissent répandre les effets d'une acoustique plastique dans un paysage à travers le libre arbitre d'une construction qui introduit le ciel dans son ordre et qui est capable de *sortir à tous les horizons*.

Arnoldo RIVKIN



1984 RIVKIN projet d'etudiants ,Ecole architecture de Strasbourg



Communauté urbaine , 1984 (M.Kuentz)

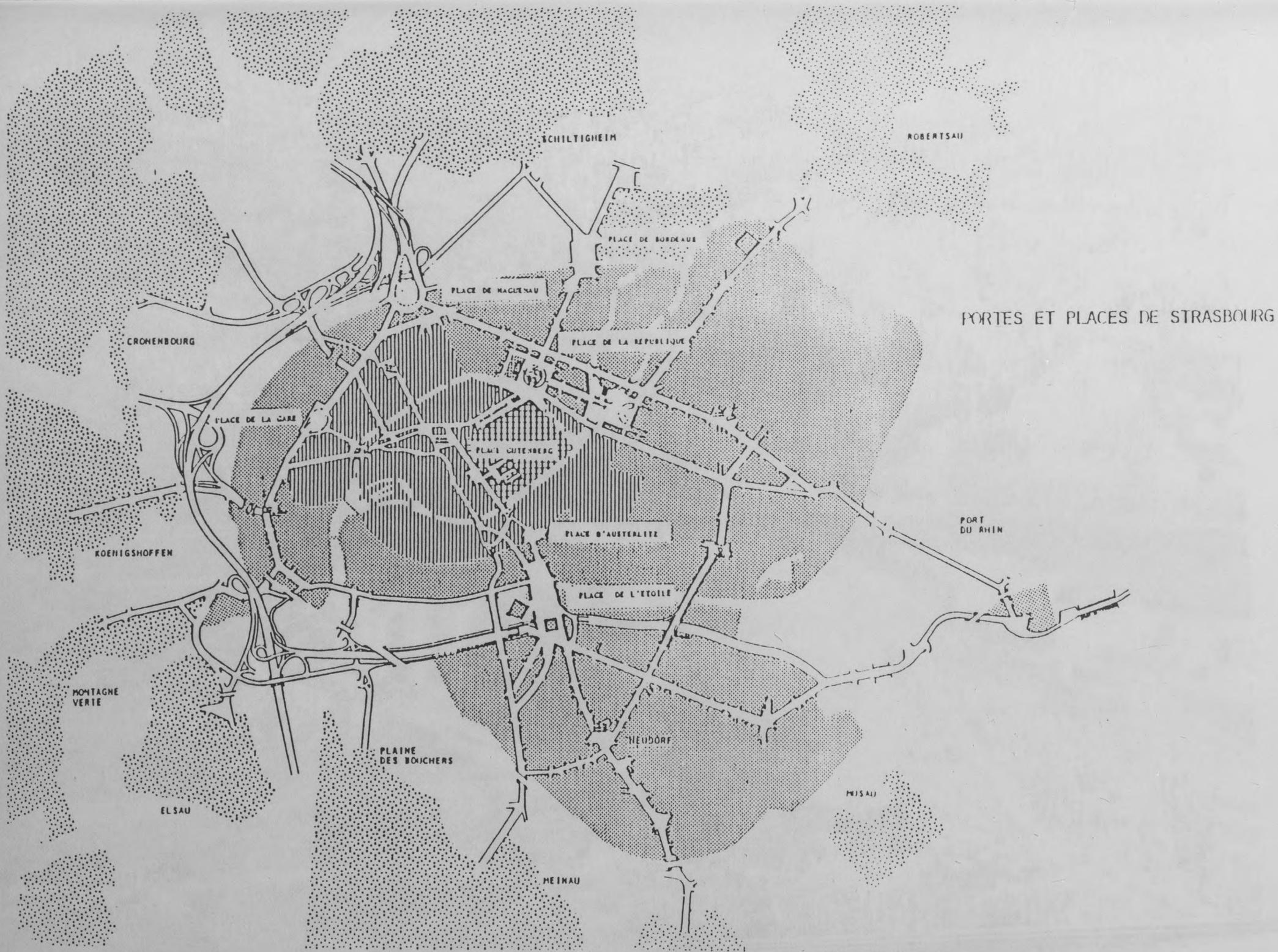
LES PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

La situation de la place de l'Etoile peut être interprétée de différentes façons :

- située dans la ceinture verte, c'est une porte d'entrée en ville, au même titre que les places de Haguenau ou de Bordeaux ;
- située à proximité de la Cathédrale, c'est un quartier central en devenir, à l'instar de l'ensemble Broglie-République.

Pour résoudre cette apparente contradiction entre centre et porte, continuité et rupture, extension et seuil, l'aménagement de la place de l'Etoile doit s'appuyer sur l'ensemble des Fronts de Neudorf afin que la place de l'Etoile soit réellement UN MORCEAU DE LA VILLE et non une opération isolée et autonome. L'aménagement doit s'étendre du Heyritz au Pont Vauban, et intéresser également Neudorf, notamment l'ilot de Lombardie et les débouchés de la route de l'Hôpital, de la route de Colmar, de la route du Polygone.

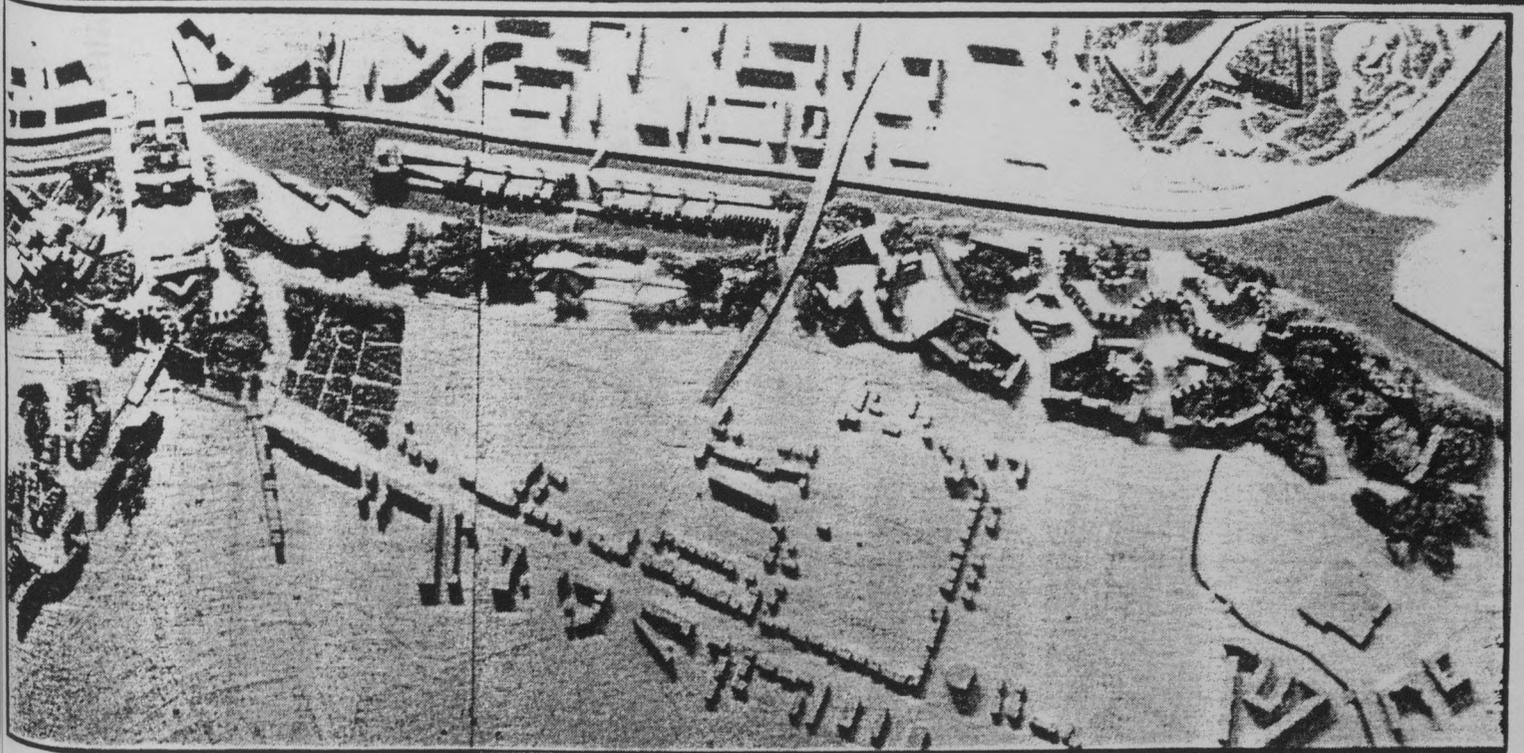
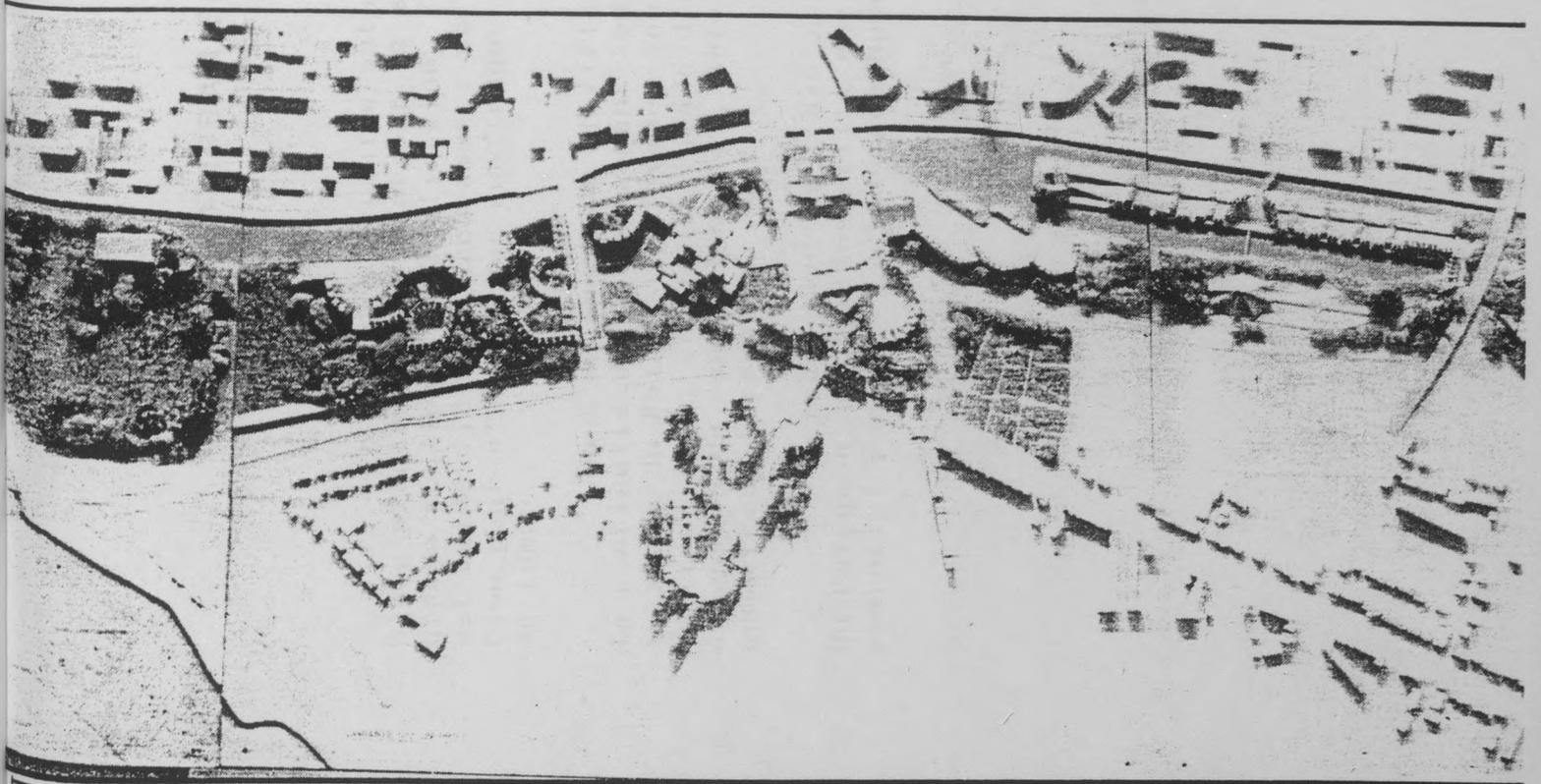
B. U
C. U S
Msc. 1984



PORTES ET PLACES DE STRASBOURG



UATION 1981



Communauté urbaine ,1984 (M.Kuentz)

VARIANTES

BUREAU D'URBANISME

Le projet se caractérise par la séparation de la circulation des piétons et des véhicules en deux niveaux : les véhicules circulent et stationnent au niveau inférieur, la place de l'Etoile étant réservée aux piétons au niveau du parvis d'entrée du Centre Administratif de la Ville et de la Communauté Urbaine.

Sur la place pourraient être édifiés un musée et un opéra, les bâtiments bordant la place étant destinés à du commerce, des bureaux, de l'habitat, un bureau d'accueil touristique.

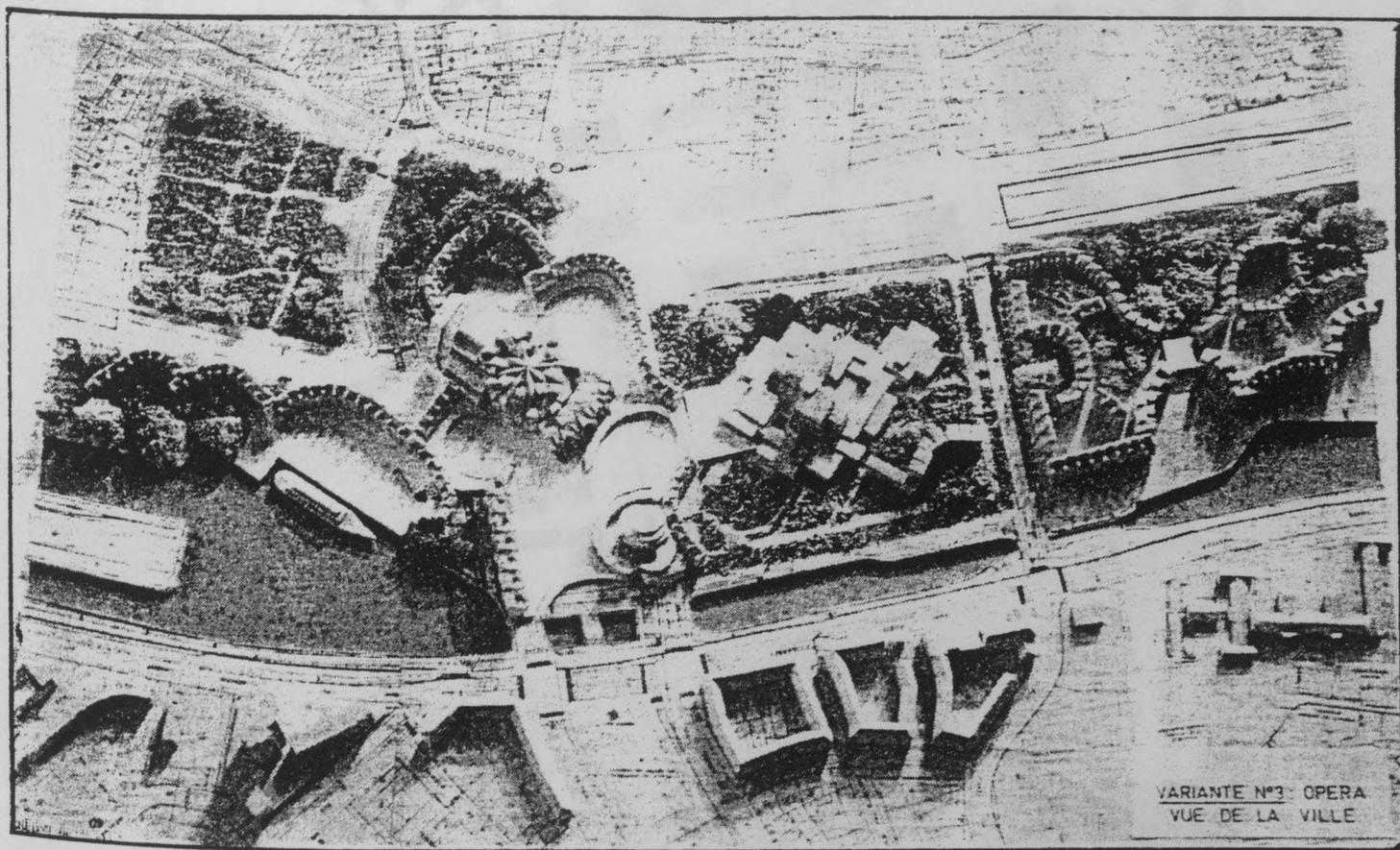
Le Sud du terrain est réservé à des espaces verts ; une passerelle piétonnière assure la liaison entre la place de l'Etoile et la rue de Lombardie côté Neudorf.

AGENCE D'URBANISME

Le projet s'organise autour d'une place plantée, s'assurant par là même une grande souplesse de réalisation. Ce projet est moins lié à un programme ; sa réalisation peut s'étaler sur une longue période de temps.

Dans un souci de clarification, la continuité du contournement Sud et de la route du Rhin est affirmée, soulignant un front bâti, véritable façade d'une extension du centre (habitat, services, commerces, bureaux).

Le traitement de l'axe : route du Polygone - rue d'Auslerlitz devient essentiel pour les continuités Nord-Sud.



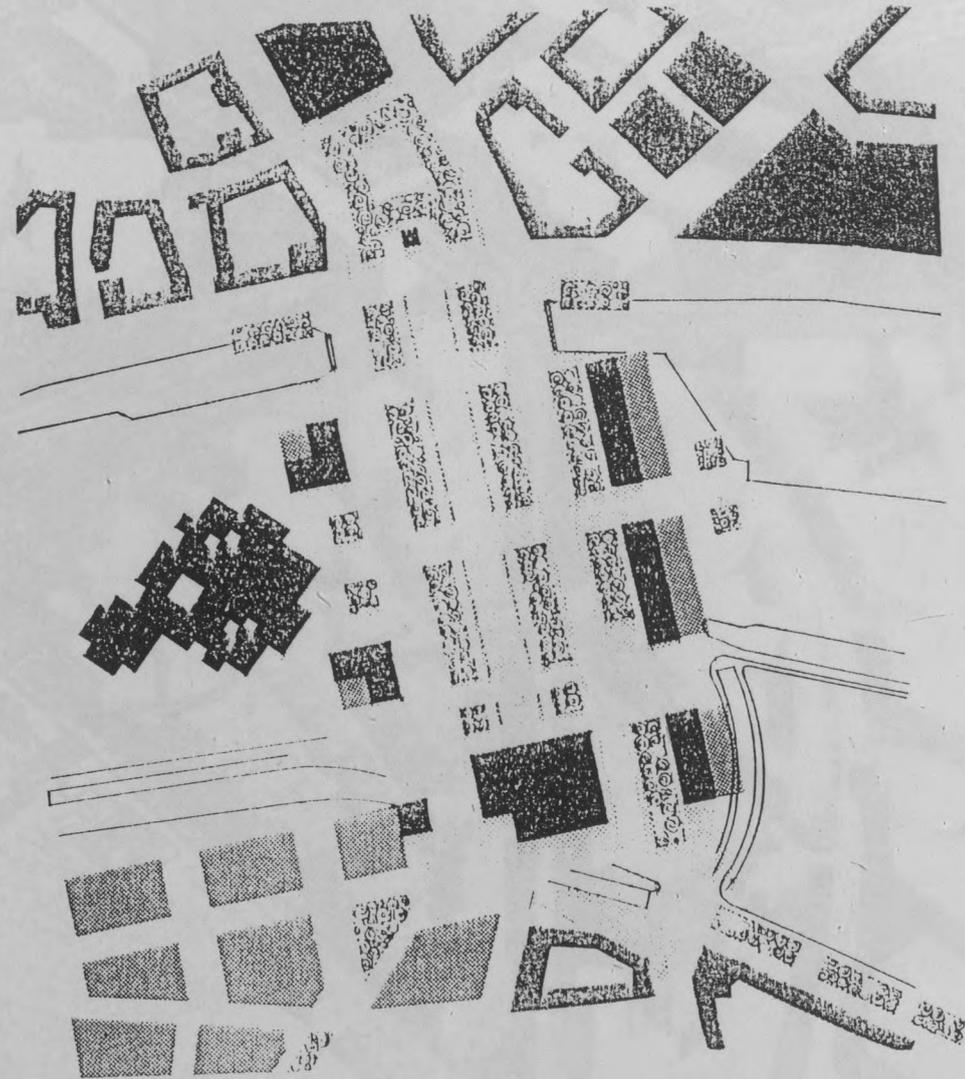
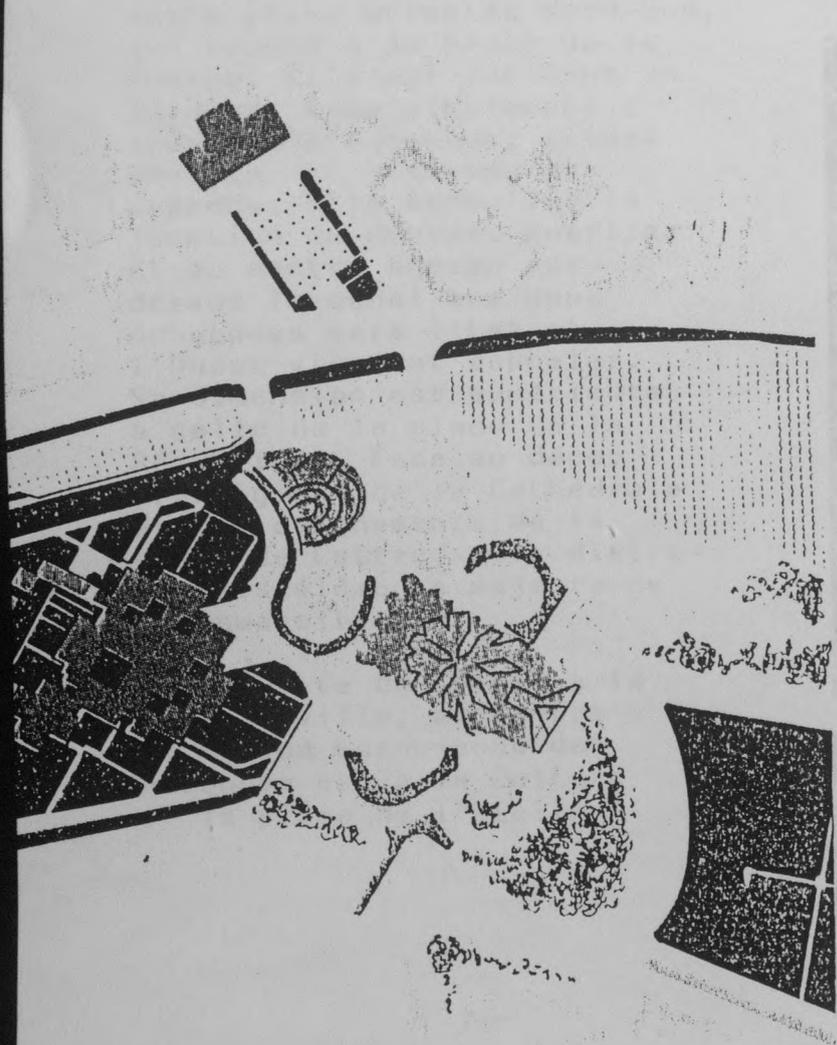
3 Communauté urbaine , 1984 (M.Kuentz)

VARIANTES

1/5000 1983

BUREAU D'URBANISME

AGENCE D'URBANISME

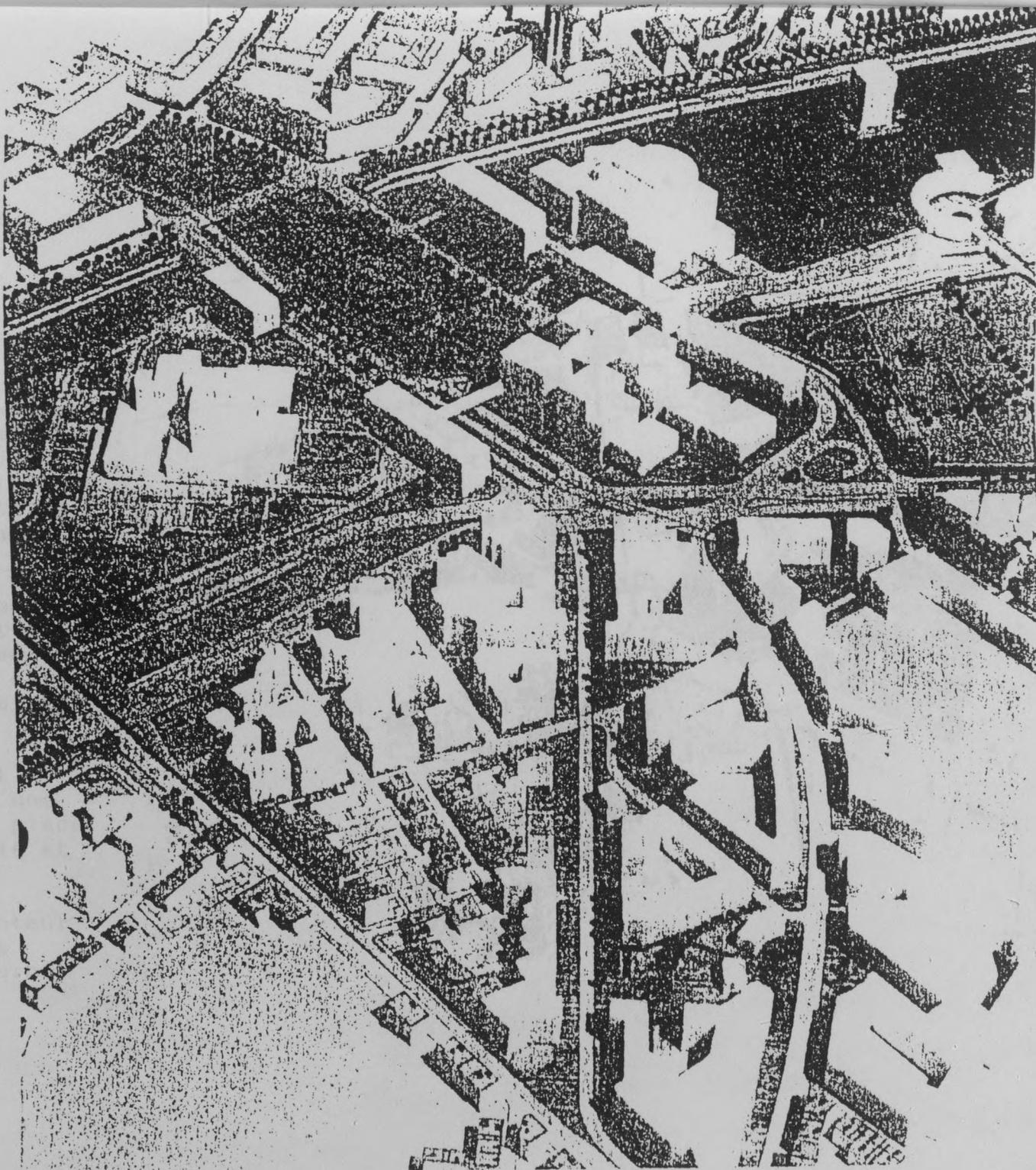


AGENCE D'URBANISME

COMPOSITION GENERALE

Le projet s'organise sur une vaste place orientée Nord-Sud, qui répond à la place de la Bourse. Elle est aménagée en jardins, très simplement : arbres d'alignement, allées sablées, et réservée aux piétons. Elle symbolise la jonction du nouveau quartier et du centre ancien par-dessus le canal que deux échappées vers l'Est et l'Ouest viennent rappeler. Sa dimension est supérieure à celle de la place de la République. Face au décor prestigieux de la Cathédrale et des alignements de la place de Lattre, elle distribue les éléments majeurs de la composition.

De la route de Colmar à la vieille ville, au centre : la maison Européenne des Sciences et de la Culture et la place de l'Etoile.



BUREAU D'URBANISME

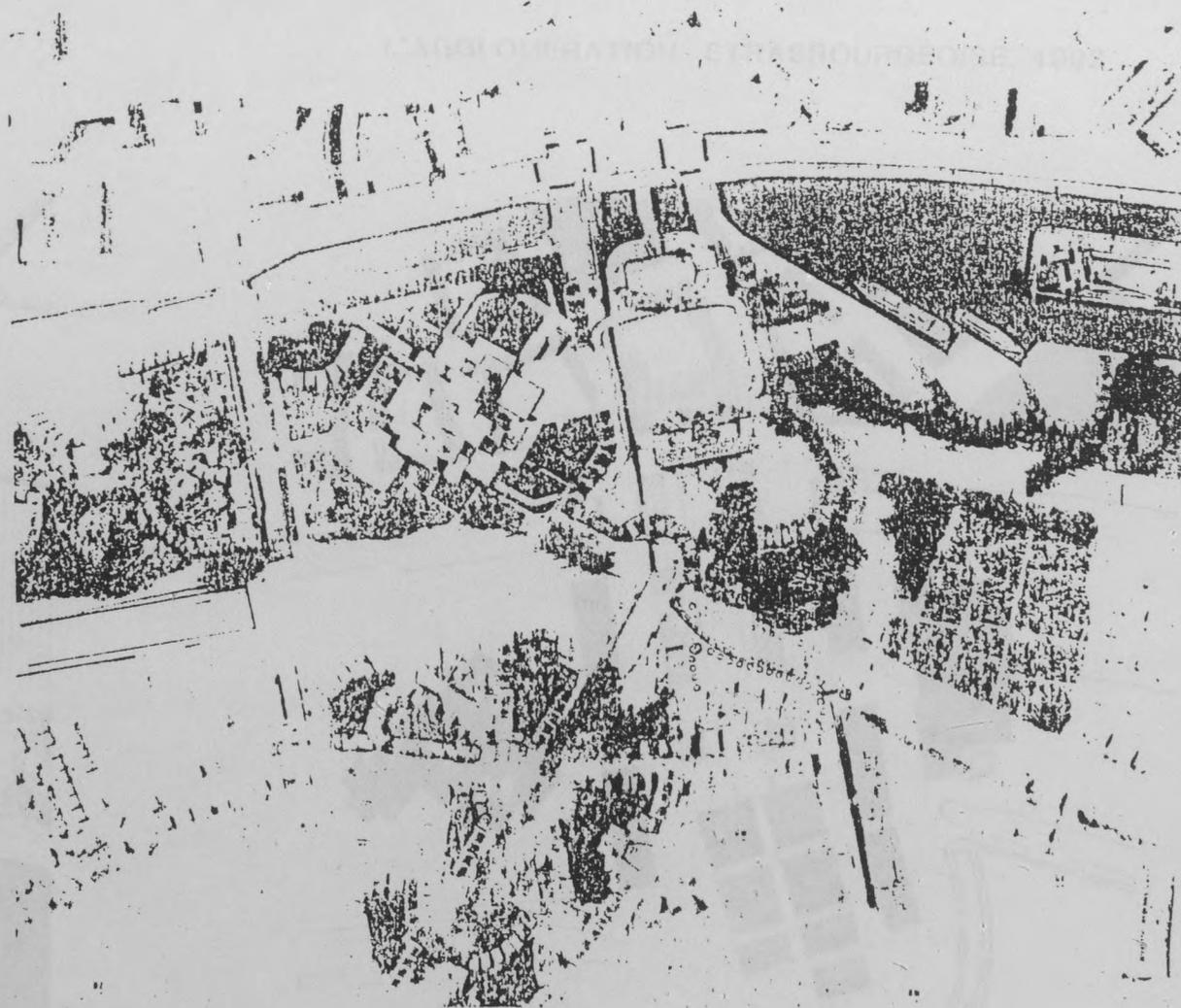
COMPOSITION GENERALE

La place de l'Etoile, entièrement piétonnière, est délimitée par le Centre Administratif de la Ville et de la Communauté Urbaine, par un possible Hôtel du Département et/ou de la Région, un Musée, par des immeubles comprenant des commerces, des bureaux, de l'habitat, des équipements touristiques. Une colonnade à l'échelle des piétons cerne la place tout en transparence.

Des perspectives sont ménagées en direction de la ville et de la cathédrale, une échappée ouvre sur la place Dauphine où le plan d'eau est agrandi afin d'accueillir les bateaux de croisière rhénans.

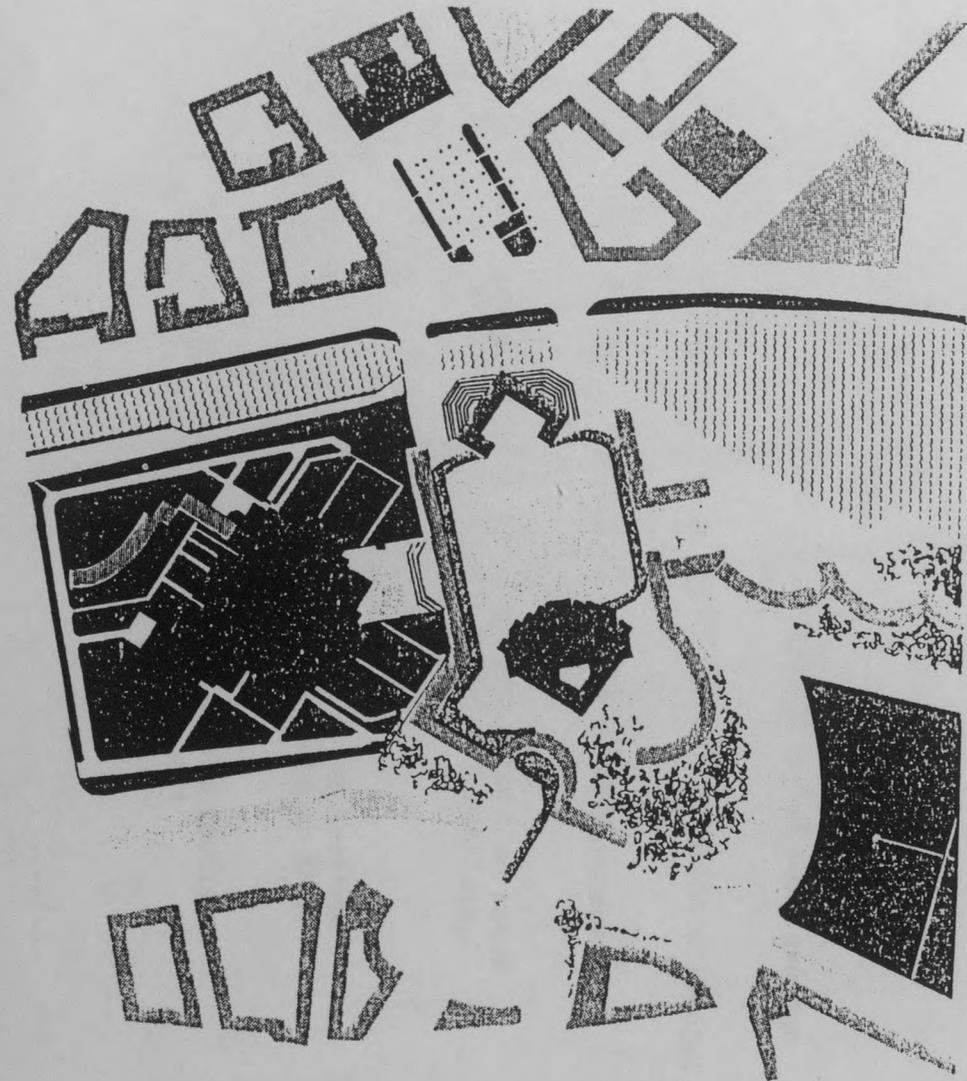
Au Sud de la place sont prévus de vastes espaces verts, une passerelle piétonnière relie la place de l'Etoile à la rue de Lombardie et Neudorf.

L'aménagement de ce secteur est bien sûr conditionné par les caractéristiques du futur contournement Sud.

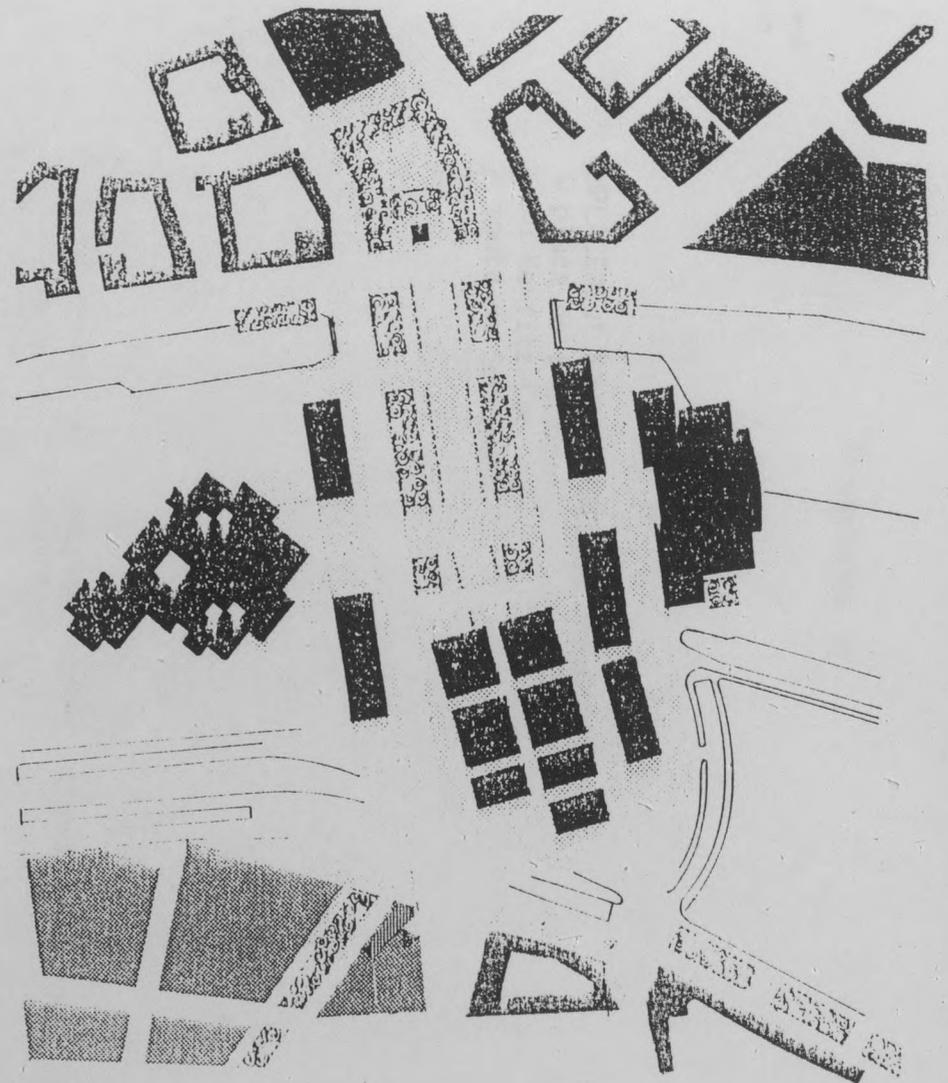


COMPOSITION GENERALE

PROJET DU BUREAU D'URBANISME DE LA
COMMUNAUTE URBAINE DE STRASBOURG. 1982



PROJET DE L'AGENCE D'URBANISME POUR
L'AGGLOMERATION STRASBOURGEOISE. 1982



Service de l'Urbanisme
et de la Construction

EM/CR

ETUDE D'UN EMPLACEMENT POUR L'HOTEL DU DEPARTEMENT

- place de l'Etoile
- au Heyritz-Est
- route de Schirmeck

I Place de l'Etoile

a) Note technique

Dans le cadre des études sur les Fronts de Neudorf, l'aménagement de la place de l'Etoile mérite de retenir l'attention.

La solution qui nous paraît la plus prestigieuse pour cet aménagement serait d'y prévoir l'Hôtel du Département qui pourrait constituer l'élément central de la composition architecturale de l'ensemble de la place.

Cette solution, comme le démontre la maquette, bénéficierait des avantages suivants :

- une bonne accessibilité
- une extension possible vers le Sud
- la disponibilité immédiate du terrain

La construction gagnerait à se faire au niveau définitif surélevé par rapport au niveau existant.

En effet, l'analyse du site montre que le terrain en question s'inscrit dans un vaste carrefour :

- traversée par une véritable autoroute, la voie de contournement Sud,
- emprisonnée à l'intérieur de deux axes routiers menant au coeur de la ville par le pont de la Bourse et le pont d'Austerlitz,
- délimitée au Nord par le canal du Rhône-au-Rhin,
- délimitée au Sud par un demi-giratoire sur lequel se greffent l'avenue Jean-Jaurès, la route du Polygone, la route du Rhin et les alignements de la future rue de Lombardie,

C'est ainsi que se présente la place avec son complexe routier sur lequel il s'agit de réaliser un aménagement accueillant !

Bien que la voie de Contournement Sud traverse la place de l'Etoile en souterrain, il faut maintenir la voirie urbaine à niveau, notamment le barreau Est-Ouest.

La seule solution valable : prévoir l'Hôtel du Département à un niveau supérieur afin d'échapper à toutes nuisances sonores.

Par ailleurs, cette solution placerait le niveau d'entrée de l'Hôtel du Département au même niveau que celui du parvis du Centre Administratif de la CUS.

Etant libérée de toute contrainte routière à hauteur de ce parvis, une composition architecturale de belle ordonnance est possible : le bâtiment pourrait se situer dans l'axe médian des deux ponts traversant le canal, parallèlement à l'axe du Centre Administratif de la CUS. Une telle implantation paraît avoir le maximum d'avantages pour toute composition harmonieuse dans le site. De plus, cet emplacement était également prévu par l'architecte HERRENSCHMITT dans sa proposition de plan masse.

b) Eléments du programme :

Il appartient bien sûr, au Département de fixer le moment venu ses besoins exacts en surface et son programme. Un bâtiment pourrait se réaliser en deux phases :

Les développements qui suivent sont donnés à titre d'illustration des possibilités du site.

Une première tranche comprenant par exemple un bâtiment de neuf niveaux d'environ 16 000 m² de surface hors oeuvre, avec une salle de délibérations avec mezzanine pour public et presse (500 m²), des salles de commissions et de réunion, des bureaux du président, du directeur général, des vice-présidents, des chefs de service avec leurs directions, des salons de réception, d'une salle d'exposition, une bibliothèque-documentation et locaux annexes.

Par la suite, une extension d'environ 5 000 m² hors-oeuvre est possible au Sud de la première tranche. Le site se prête à toute autre répartition entre les 2 tranches (réalisation unique, tranches autrement modulées...).

Sous réserve d'un examen du dossier, le moment venu, il conviendrait de prévoir un parking de 500 emplacements environ, aménagé en souterrain et à niveau.

c) Estimation sommaire :

Charge foncière :

Etant donné que le bâtiment s'implantera en partie sur le passage inférieur, il conviendrait de ne pas tenir compte de la surface en surplomb sur ce passage.

La surface du terrain à affecter à cette opération se situerait aux environs d'un hectare, soit une charge foncière, compte-tenu de la valeur des terrains de cette zone, admise par les services, à savoir 100 000 Frs l'are :

$$100 \times 100\ 000 = 10 \text{ Millions}$$

Réseaux divers :

Assainissement :

Dans l'opération Contournement Sud, le déplacement des réseaux à la hauteur de la Place de l'Etoile est chiffré pour un montant de 4 millions (prix TTC, 1er janvier 1983).

En conséquence, le montant à imputer à l'Hôtel se résuierait à un simple raccordement soit 150 000,-- F environ quant au réseau d'eau, il en est de même. Le raccordement peut s'élever à 100 000 Frs.

Participation du Département à l'équipement futur de la ZAC.

Le périmètre ZAC que nous proposons s'étend de la limite Ouest du Heyritz jusqu'à la limite Est de la place de l'Etoile soit 35 ha.

Ce périmètre comprend des secteurs à vocations diverses, à savoir : espaces verts, surfaces à surbâtir, surfaces déjà surbâties.

Les aménagements lourds à prévoir concernant les zones de construction, représentent une surface de 10 ha environ.

En conséquence, la participation des constructeurs à ce futur aménagement peut être estimée à 18 000,-- F/are (estimation SERS pour un terrain normal). Suivant la qualité des prestations, ce prix peut s'échelonner de 15 000,-- et 18 000,-- F /are.

La participation du Département aux VRD s'élèverait donc à :
 $100 \times 18\ 000 = 1,8$ Millions.

Quant aux espaces verts de la surface totale, y compris le Heyritz, peut être estimée à une dizaine d'hectares, à répartir sur les 10 hectares de la zone de construction de la ZAC.

Le prix moyen d'aménagement de zones vertes est de l'ordre de 200,-- F/m² environ, soit 20 000,-- F/are.

La participation pouvant être demandée au Département, s'élèverait à
 $100 \times 20\ 000 = 2$ Millions.

En conclusion, la charge foncière avec la participation aux équipements publics se monte à environ :

| | | |
|--------------------|--------|----------|
| Coût du terrain nu | : 10 | Millions |
| VRD | : 1,8 | Millions |
| Espaces verts | : 2 | Millions |
| <hr/> | | |
| TOTAL | : 13,8 | Millions |

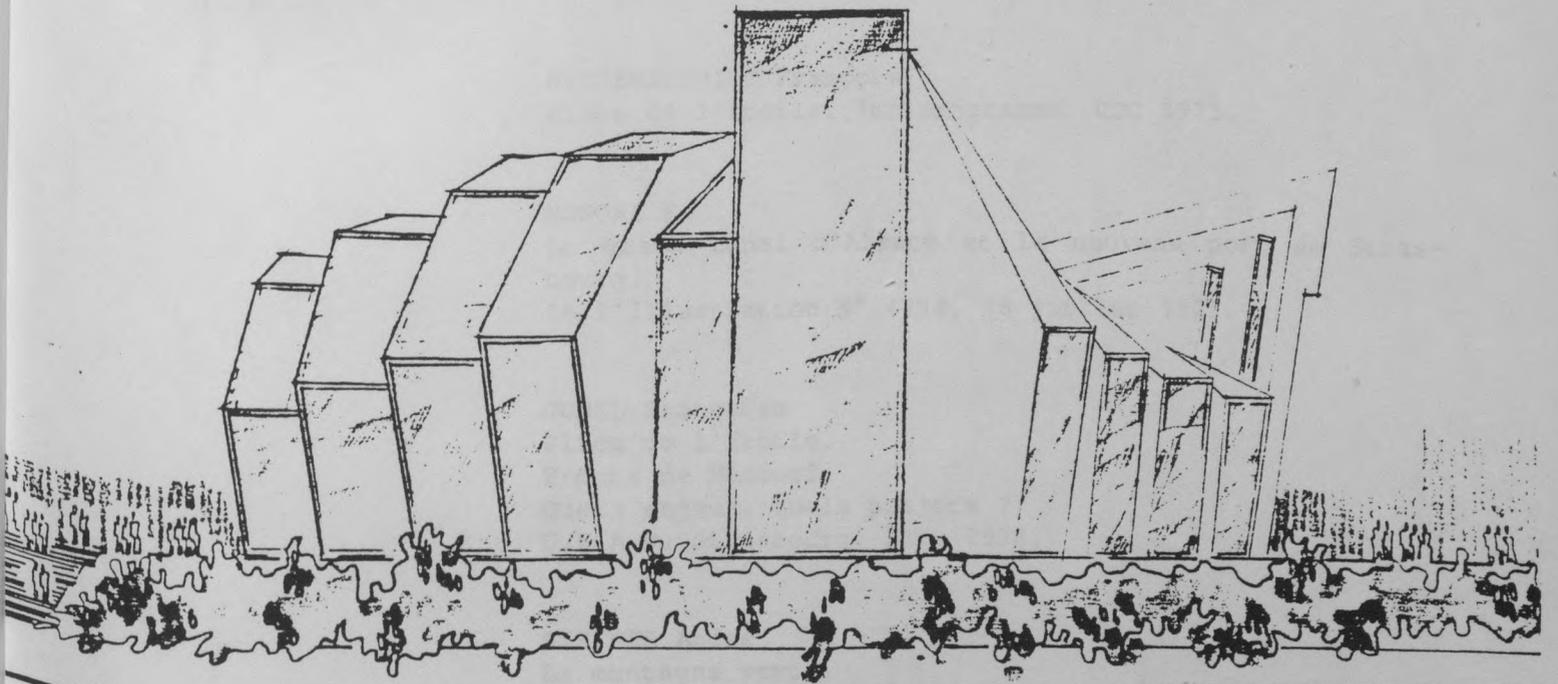
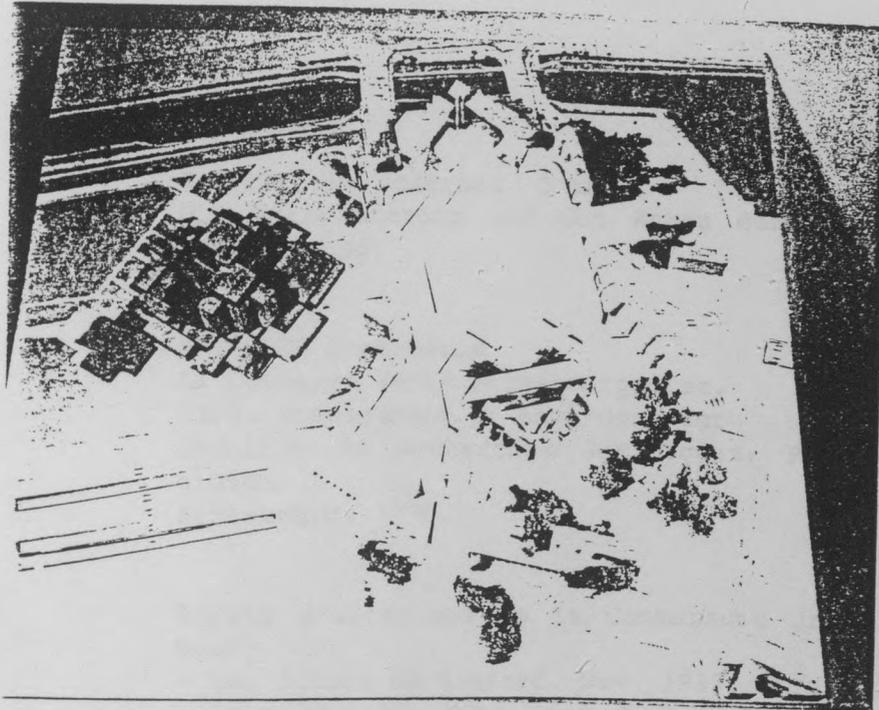
Bâtiment :

En se basant sur le programme énoncé plus haut, une estimation sommaire du bâtiment donne le montant suivant :

$16\ 000\ m^2 \times 6\ 000,--\ F/m^2 =$ 96 Millions T.T.C.

A titre de comparaison, on pourrait citer l'exemple du Loiret (41

TOPOGRAPHIE
CENTRE-VERTE



Hotel du département , Communauté urbaine (M.Kuentz) 1985

**BIBLIOGRAPHIE
CEINTURE-VERTE**

STRASBOURG :

Bericht des Ackerbau Comite.
Die Verschönerung und den Anbau der Wacken Insel be-
treffend. sd.

BRICHLER Jean-Marie
La Ceinture Verte Strasbourgeoise.
DESS. Aménagement et environnement
Institut de Recherches Juridiques, Politiques et So-
ciales.
Strasbourg, 1976.

Bureau d'urbanisme de la Communauté Urbaine de Stras-
bourg.

- Les fronts de Neudorf. Nov. 1982, Strasbourg.
- La place de l'Etoile à Strasbourg, à l'échelle des
grandes villes européennes. Mai 1984, Strasbourg.

DUTHOIT - MARTINEZ - MESSELIS
Fronts Neudorf.
Juin 1978, Agence d'Urbanisme.

Die Entwässerung Anlagen der Stadt Strassburg und
die Versuchs Anlagen für Abwasserreinigung auf dem
Wacken.

Elsässische Druckerei Fischbach, Strasbourg, 1915.

HERRENSCHMITT François
Place de l'Etoile, 1er programme, CUS 1973.

HONORE F.
Le grand canal d'Alsace et le nouveau port de Stras-
bourg.
In l'Illustration N° 4298, 18 juillet 1925.

JUMEL Françoise
Place de l'Etoile.
Fronts de Neudorf.
Quels enjeux, quels projets ?
U.P.A.U. Strasbourg, Juin 1978.

KIEFFER André
La montagne verte.
Collection Aspects des Faubourgs
Edition Oberlin. Strasbourg 1983.

LAFFORGUE

Aménagement et extension de la Ville de Strasbourg.
Strasbourg, 1932.

NIEDERMANN G. - HIPPENMEYER K.

Stadterweiterung plan der Stadt Straßburg.
In Städtebau n° 9, 10 - Sept./Oct. 1925.

Origine et développement de Strasbourg-Sud, en images
commentées.

La sauvegarde des intérêts publics. Strasbourg. sd.

Où en est l'urbanisme en France et à l'Etranger ?
Editions Léon Eyrolles, Paris, 1923.

ROTHENBACH J.J.

Réflexions sur le projet du P.O.S. et sur les fronts
du Neudorf.

C.U.S., Strasbourg 1983.

RIMBERT Sylvie

La banlieue résidentielle du Sud de Strasbourg.

Genèse d'un paysage suburbain.

Thèse secondaire de géographie, Strasbourg 1963.

Edition Publications de la Faculté de Lettres de Stras-
bourg.

Fondation Baulig, Tome IV, Strasbourg 1967.

Arnoldo RIVKIN

La Ceinture Verte de Strasbourg

M.U.L.T., A.R.I.A.S., 1984

2 volumes

Georges SCHWENK

Neudorf.

Edition Oberlin, Strasbourg 1982-1983.

Collection Aspects des Faubourgs.

2 volumes.

SELLIER Henri

La Ceinture agricole de Kiel, un exemple d'économie
urbaine.

1923.

VEYRE Marius

Le château de l'Ile Jars

Strasbourg, 1967.

Vivre à Strasbourg.
Revue municipale.

WEISS Philippe
Projet du bassin d'Austerlitz.
Labyrinthe d'architecture et mémoire d'un lieu.
E.N.S.A.I.S. - Strasbourg 1980.

Wolfrom ZINK
Le Wacken, histoire d'un quartier qui se transforme.
C.I.A.L., Strasbourg, 1979.

FRANCE ANNEES VINGT :

AGACHE Donat Alfred
La remodelation d'une capitale.
Société Coopérative d'Architectes. Paris 1932.
2 volumes.

BAINVILLE Jacques
La troisième république - 1870 - 1935
Editions Fayard, Paris 1940.
Collection Les grandes études historiques.

BATY - TORNIKIAN Ginette
Un projet urbain idéal typique,
l'agglomération parisienne, 1919-1939.
Ministère Environnement Cadre de vie. Corda 1977.

BAUDOUI Rémi
Genèse d'un expert urbain :
Raoul DAUTRY : de Polytechnique au chemin de fer du
Nord : 1900 - 1921.
Novembre 1985, Paris.

BRUANT Catherine
Une métropole sociale démocrate.
LILLE 1896 - 1919 - 1939.
Ministère Environnement et Cadre de Vie.
CORDA, 1977.

BUSSCHER Jean Marie De.
L'architecture de dommages de guerre. Aspects de la
reconstruction dans les régions dévastées de la première
guerre mondiale.
Contrat SRA/AAM, Paris, Octobre 1983.

BUTLER Rémy - NOISETTE Patrice
De la cité ouvrière au grand ensemble, la politique
capitaliste du logement social, 1815-1975.
Collection MASPERO n° 189, Paris 1977.

COHEN Jean-Louis
L'union sacrée des technocrates et architectes moder-
nes à l'assaut de la Banlieue parisienne.
C.R.A. n° 9, 1982.

COHEN Jean-Louis
Les architectes français et l'"art urbain" (1900-1914),
l'état de la question.
Paris, octobre 1985.

DELORME J.C. - SCALABRE J.P.
De l'avant-garde fonctionnaliste à la pratique muni-
cipale.
A.M.C.

DELORME J.C.
Les plans d'aménagement et d'extension des villes
françaises.
C.R.A. n° 8, avril 1981.

D.R.A.E.
Les cités jardins d'Ile de France, 60 ans après ...
Paris, Février 1985.

DUBIEF Henri
Le déclin de la IIIème république.
1929-38.
Editions Seuil. Point Histoire n° 113, Paris 1976.

DUBOURG J.P. - ROI C.
1925 - 1940 : Gestion municipale SFIO et politique
urbaine à Toulouse.
M.U.L.T. - D.G.R.S.T. Contrat 1981.

DUBY Georges, Sous la Direction de,
Histoire de la France urbaine.
Seuil, Paris 1983.
Tome 4.
La ville de l'âge industriel.

DUMONT M.J.

La Fondation Rotschild et les premières H.B.M. de Paris.

1900 - 1925

M.U.L.T., S.R.A. Contrat 1981.

FORESTIER J.C.N.

Jardins, carnet de plans et dessins.

Editions Emile Paul Frères, Paris, Sd.

GAUDIN Jean-Pierre

L'Avenir en Plan : technique et politique dans la prévision urbaine.

Editions Champs VALLON - SEYSSEL 1985.

Collection Milieux.

GAUDIN Jean-Pierre

Savoirs, Savoir-faire et mouvement de professionnalisation dans l'urbanisme du début du siècle.

Paris, Janvier 1986.

GAULTIER Louis

La cité reconstituée. Rapport général.

Paris, 1917.

GENET L.

Précis d'histoire contemporaine 1919-39.

Editions HATIER, Paris 1946.

HENARD Eugène

Etude sur les transformations de Paris.

Edition l'Equerre. Paris 1982.

Collection Formes Urbaines.

HONTARREDE Philippe

Paris, chronique d'une idée de ville ; 1900-1940.

U.P. 1., Paris 1983.

L'ILLUSTRATION

"La maison".

n° du 23 mai 1936.

JOYANT Edmond

Traité d'urbanisme.

Editeur Léon Eyrolles, Paris 1923

2 volumes.

Le Retour à l'ordre dans les Arts Plastiques et l'Architecture.

1919 - 1925.

CEREC Travaux VIII - Paris 1975.

Les Trois Reconstructions 1919 - 1940 - 1945.

Dossiers et documents.

I.F.A., Paris 1983.

REY - PIDOUX - BARDE

La science des plans de villes.

Editions PAYOT, Lausanne 1928.

TEYSSOT Georges

Architecture et social démocratie.

A.A.M. n° 17, 1980.

Urbanisme et Architecture en Lorraine, 1830 - 1930.

Ed. Serpenoise, METZ, 1982

BIBLIOGRAPHIE

CITE-JARDINS :

BENOIT-LEVY Georges
La cité jardin.
Edition : Henri Jouve, Paris 1904.

Cahiers de la Recherche Architecturale.
Architecture et politiques sociales, 1900 - 1940.
N° triple 15, 16, 17.
Editions Parenthèses, Paris 1985.

CARDIA C. - INSOLERA I. - KAMMERER P. - SECCHI B. -
TRENTIN B.
La città e la crisi del capitalismo.
Edition Laterza, Bari 1978.

CASCIATO M. - PANZINI F. - POLANO S.
Olanda 1870 - 1940.
Città Casa Architettura.
Edition ELECTA, Milano 1980.

DE MICHELIS Marco - TEYSSOT Georges
Les conditions historiques du projet social démocrate
sur l'espace urbain.
Ministère de l'Environnement et Cadre de Vie.
Corda 1977.

DE SETA Cesare
La cultura architettonica in Italia tra le due guerre.
Edition LATERZA, Roma 1983.

GEDDES Sir Patrick
Cities in evolution, an introduction to the town plan-
ning movement and to the study of civics.
Ed. Howard Fertig, New-York 1968

HAUTMANN H & R.
Die Gemeindebauten des Roten Wien, 1919 - 1934.
SCHONNBRUNN Verlag, Wien 1980.

POLANO Sergio
Amsterdam Sud 1900 - 1917.
L'urbanistica di Berlage
in CASABELLA n° 511 - Marzo 1985.

SAMONA Giuseppe
La casa popolare degli anni 30.
Ed. MARSILIO, Venezia 1972.

SMETS Marcel
L'avènement de la cité jardin en Belgique.
Histoire de l'Habitat social en Belgique 1830 - 1930.
Ed. MARDAGA, Bruxelles 1977.

SOISSONS Louis de - KENYON Arthur
Neue englische Gartenstädte
Verlag Wasmuth.
Berlin 1927.

STAUB Anne
Les cités-jardins à Strasbourg.
U.P.1, Paris. sd.

TAFURI Manfred sous la direction de,
Vienne la rouge.
La politique immobilière de la Vienne socialiste,
1919 - 1933.
Ed. MARDAGA Pierre, Bruxelles 1981.

TARICAT Jean - VILLARS Martine
Le logement à bon marché.
Chronique Paris 1850 - 1930.
Ed. APOGEE, Boulogne 1982.

TOUGERON J.C.
Donat Alfred AGACHE, un architecte urbaniste in C.R.A.
n° 8, Avril 1981.

Un heureux moment dans la fabrication du paysage de
la banlieue ; les cités-jardins.
In Bulletin Information Architecturale.
Supplément du n° 96, juin 1985, Paris.

VAXELAIRE André
L'urbanisme en France de 1900 à 1920. Limites et ré-
férences à l'Allemagne.
In Urbanisme et Architecture en Lorraine 1830 - 1930.
Ed. Serpenoise, Denoël, Metz 1982.