



In Situ
Revue des patrimoines

38 | 2019
Architecture et patrimoine des frontières. Entre identités nationales et héritage partagé

Strasbourg : la frontière à l'œuvre dans la construction du projet urbain des Deux-Rives

Strasbourg, the frontier in the construction of the Deux-Rives urban project

Éric Chenderowsky



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/insitu/20225>

DOI : [10.4000/insitu.20225](https://doi.org/10.4000/insitu.20225)

ISSN : 1630-7305

Éditeur

Ministère de la culture

Référence électronique

Éric Chenderowsky, « Strasbourg : la frontière à l'œuvre dans la construction du projet urbain des Deux-Rives », *In Situ* [En ligne], 38 | 2019, mis en ligne le 15 février 2019, consulté le 30 avril 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/insitu/20225> ; DOI : [10.4000/insitu.20225](https://doi.org/10.4000/insitu.20225)

Ce document a été généré automatiquement le 30 avril 2019.



In Situ Revues des patrimoines est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Strasbourg : la frontière à l'œuvre dans la construction du projet urbain des Deux-Rives

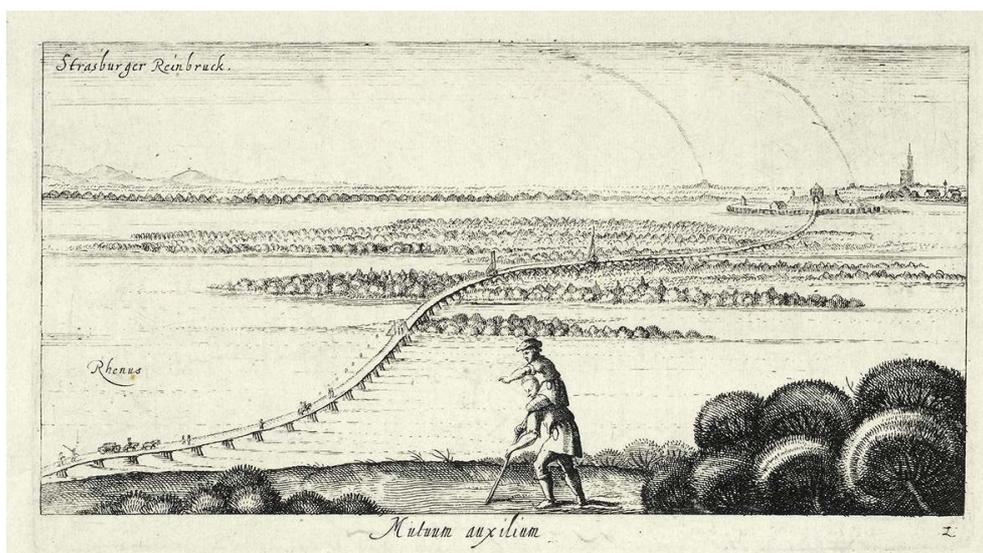
Strasbourg, the frontier in the construction of the Deux-Rives urban project

Éric Chenderowsky

« Le Rhin réunit tout » (Victor Hugo)

- 1 À Strasbourg, le Rhin marque la frontière entre la France et l'Allemagne depuis la fin du XVII^e siècle. Un point de franchissement le long d'une voie millénaire s'est fixé progressivement et s'est démultiplié depuis un siècle et demi : pont ferroviaire, contournement routier 10 kilomètres au sud, passerelle piétonne et cycliste et, récemment, un pont pour le tramway. Ces franchissements témoignent de la transformation du territoire, de l'élargissement de la métropole strasbourgeoise et de l'intensité des relations politiques et économiques entre la France et l'Allemagne (**fig. 1**).

Figure 1



Vue du pont du Rhin, gravure de Jacob van der Heyden, 1613.

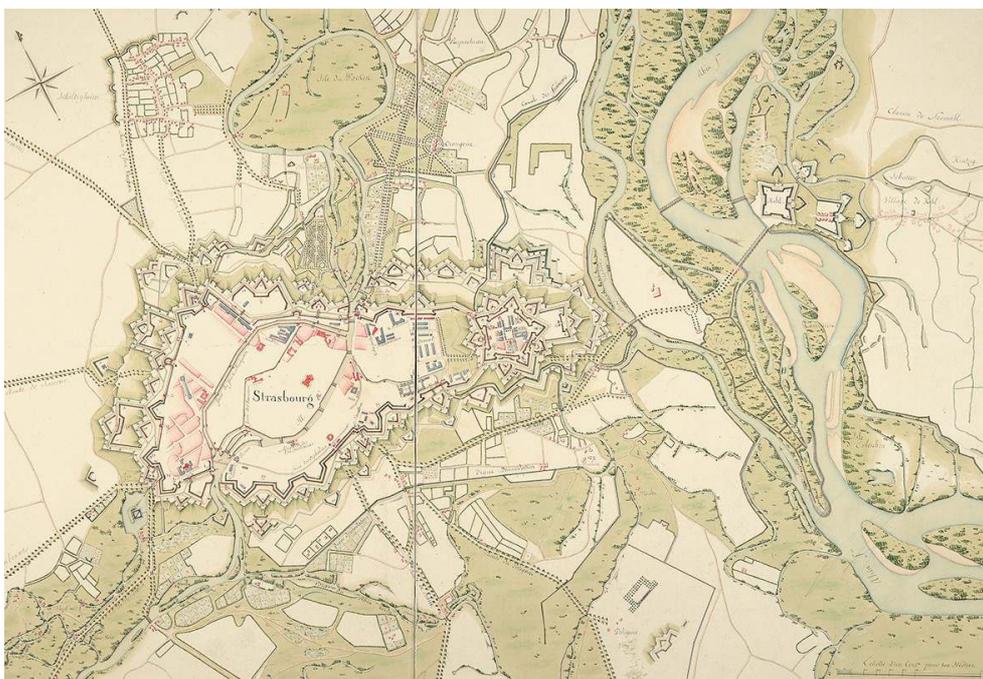
© Musées de Strasbourg.

- 2 Ici, les projets sur le Rhin, qu'ils soient opérationnels ou qu'ils relèvent de visions utopiques, affirment le rôle que Strasbourg souhaite incarner dans la construction européenne. Pour Strasbourg, le Rhin est un enjeu important d'affirmation de sa dimension européenne, de développement urbain et de coopération transfrontalière avec sa voisine allemande, la ville de Kehl.

Une frontière épaisse aux contours multiples

- 3 La particularité de la frontière tient en grande partie à la nature du Rhin, fleuve partagé par différentes nations, de sa source en Suisse à son embouchure aux Pays-Bas. Il est à l'origine de la première institution internationale, la Commission centrale pour la navigation du Rhin, créée en 1815, outil de régulation et de paix... Le Rhin véhicule ainsi des imaginaires contrastés selon la rive et l'époque, fleuve fédérateur pour la nation allemande, frontière pour la France.
- 4 Considérer le Rhin-frontière comme une ligne sur une carte ne permet pas de rendre compte de la complexité et de la richesse de cet espace : le Rhin est un territoire qui s'appréhende à différentes échelles. Pour Strasbourg et l'Alsace, il représente un paysage qui a construit une économie et un terroir participant à l'identité régionale, notamment autour des écosystèmes des *rieds*¹ et des forêts alluviales. Il arrime également la région à l'Europe rhénane, lui permet d'accéder à la mer du Nord et au port de Rotterdam et fait de Strasbourg l'un des plus importants ports fluviaux d'Europe. Ici, il n'est pas une frontière mais le trait d'union entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud.

Figure 2



Plan de Strasbourg et de Kehl, 1814.

© Musées de Strasbourg.

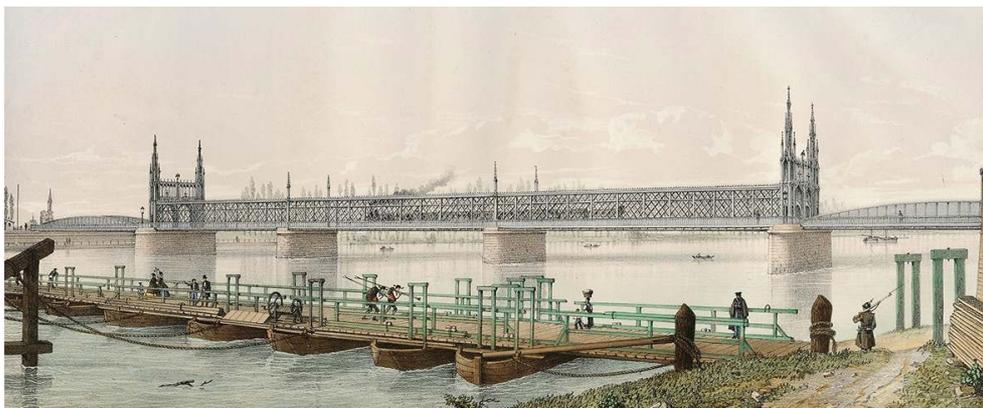
- 5 La frontière, à Strasbourg, est épaisse... Le Rhin est un territoire, et un paysage dont la forme, les usages et les représentations ont évolué aux cours des siècles.
- 6 Le Rhin sauvage et nourricier fut canalisé au milieu du XIX^e siècle, au moment où les États-nations consolidaient leurs frontières. Il s'inscrivait alors dans un corridor endigué de 300 mètres de large ; ces travaux ouvrirent une ère de conquête territoriale en réduisant les inondations. Au début du XX^e siècle, les ports de Strasbourg et de Kehl s'implantent au bord du Rhin : dès lors, le Rhin est associé au port et celui-ci s'étend des portes de la ville ancienne – ancien port de la porte de l'Hôpital – jusqu'aux forêts rhénanes (**fig. 2**). L'imaginaire du Rhin est associé à la figure du port et à l'antique route du Rhin qui y conduit. Le port est la porte de Strasbourg sur l'Europe et c'est en se promenant sur les digues du Rhin que l'on découvre le paysage et l'échelle du fleuve.
- 7 Des espaces de nature sauvage ont survécu à son endiguement et au développement du port. Depuis quelques années, les forêts rhénanes situées au cœur de l'agglomération et classées réserves naturelles apparaissent comme un patrimoine écologique et culturel qui arrime Strasbourg à son histoire rhénane. Le fleuve est également un espace naturel qui s'immisce dans l'épaisseur du paysage urbain comme en témoigne la forêt rhénane aux portes des quartiers du Neuhof au sud et de la Robertsau au nord.

Des évolutions permanentes

- 8 L'ouverture de la ville sur le Rhin commence avec la fixation d'un point de passage pérenne rendu possible par l'endiguement et la régulation du Rhin en 1852.

- 9 Le premier pont en dur est celui de la voie ferrée reliant la France au pays de Bade en 1861, suivi par le pont routier en 1867 (**fig. 3**).

Figure 3

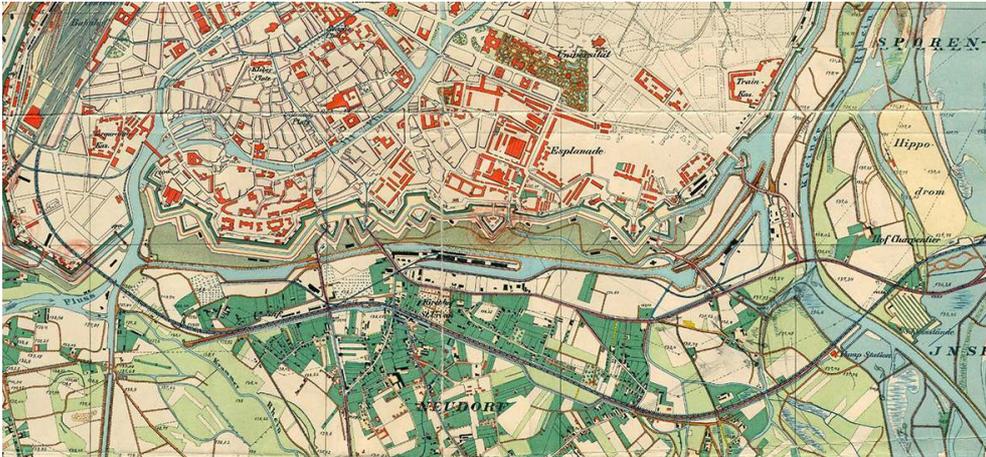


Pont à bateaux (1816-1897) et pont ferroviaire (1861-1939) en 1865. Chromolithographie par Maugendre d'après un dessin de Touchemolin.

© Musées de Strasbourg.

- 10 Après le traité de Francfort, qui rattache l'Alsace et la Moselle à l'Empire germanique en 1871, le Rhin ne constitue plus une frontière. À partir de 1880, le démantèlement de l'enceinte de Vauban est engagé pour réaliser une extension de la ville qui triplera sa surface : celle-ci, qui s'accompagne également de la création d'un « ring » fluvial entre les canaux du Rhône au Rhin et de la Marne au Rhin (1885), permet l'ouverture de la ville vers l'est et le Rhin.
- 11 À partir du début du xx^e siècle, la création des bassins du commerce et de l'industrie marque la naissance du port moderne, directement connecté au Rhin. Cette ville industrielle sur le Rhin traversée par des axes de circulation ouverts sur la ville n'est pas un espace clos à la manière d'un port franc : elle prend la forme d'une île longue de 4 kilomètres – l'île aux Épis – délimitée à l'est par le Rhin et à l'ouest par la ceinture des bassins qui dessine les nouvelles limites de la ville-centre. Les espaces portuaires se prolongent vers l'ouest sur plus de 3 kilomètres le long des canaux et bassins et de la route du Rhin, jusqu'aux portes de la ville historique. À partir des années 1970, le port s'est prolongé au nord et au sud pour se déployer aujourd'hui sur plus de 11 kilomètres le long du Rhin (**fig. 4**).

Figure 4



Le bassin au sud de la ville ancienne, extrait du plan de 1892, archives de la Ville de Strasbourg.

© Archives de la Ville de Strasbourg.

- 12 Longtemps figé dans sa vocation et sa forme, le territoire situé de part et d'autre de la route du Rhin connaît des transformations profondes et spectaculaires depuis quinze ans. Ces transformations ont été amorcées aux portes de la ville historique par le départ d'activités portuaires et industrielles à partir des années 1990 (terminal de bateaux de croisière, stockage, activité industrielles), ce qui a ouvert des opportunités de développement. De nouveaux franchissements tissent des liens entre des parties de territoire auparavant isolées les unes des autres, modifiant ainsi l'échelle et le fonctionnement de la ville.

La frontière comme figure du projet métropolitain strasbourgeois

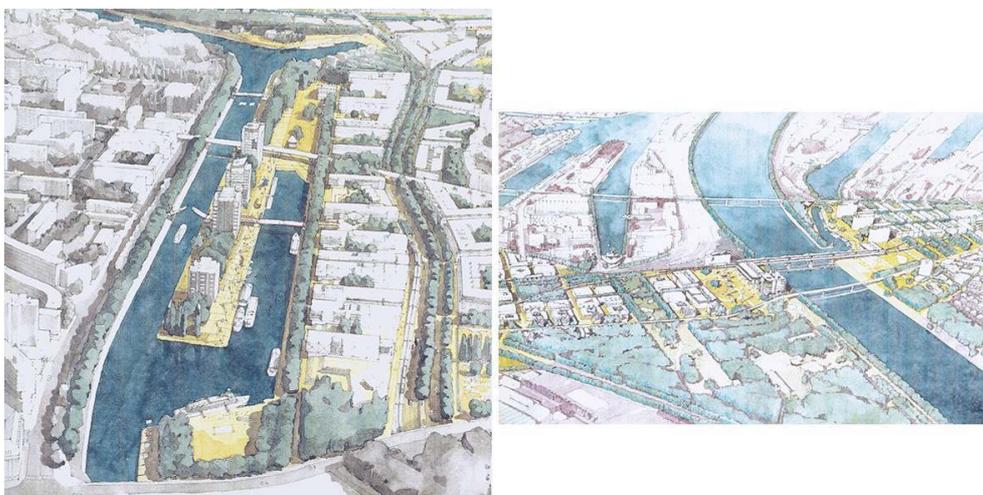
- 13 Ce territoire de projet(s) entre Strasbourg et Kehl, sur la rive allemande du Rhin, a été révélé progressivement : les travaux des étudiants des écoles d'architecture y ont contribué de manière importante dès la fin des années 1970 en proposant des visions ou des propositions programmatiques donnant à voir le potentiel des sites composant ce territoire.
- 14 Pour Strasbourg et Kehl, la disparition des postes frontières au début des années 1990 a accru la nécessité de marquer le changement de statut de ville-frontière à celle d'agglomération transfrontalière réunie par le Rhin. Ce mouvement s'est concrétisé à travers différentes démarches dont on retiendra quatre moments marquants dans la construction de l'agglomération transfrontalière :
- 15 - la consultation internationale Strasbourg-Kehl en 1990 permet l'émergence d'un périmètre de projet et fixe les bases d'une coopération transfrontalière autour d'une vision territoriale ;
- 16 - le *Landesgartenschau* en 2004 – festival des arts du jardin organisé annuellement par le Land du Bade-Wurtemberg – qui a vu la construction d'un trait d'union entre les deux rives du Rhin, totem architectural constitué par la passerelle conçue par l'architecte Marc Mimram ;

- 17 - à partir de 2008, la reconversion de la presqu'île Malraux, située à 700 mètres de la cathédrale, ancien port de la porte des Bouchers (*Metzgerter*) construit en 1885, qui permet au centre-ville de dépasser la limite des bassins et de se tourner vers l'est et le Rhin ;
- 18 - en 2017, l'extension du tramway vers Kehl qui met en place l'armature urbaine d'un nouveau morceau de ville dans le port et sur le Rhin.

La consultation internationale Strasbourg-Kehl, 1990

- 19 En 1990, la Communauté urbaine de Strasbourg et la Ville de Kehl lancent une consultation dénommée « consultation internationale Strasbourg-Kehl » sur un territoire de 250 hectares, le long de la route du Rhin. La sémantique utilisée marque une rupture : le territoire dénommé « Strasbourg-Kehl » remplace la dénomination « Fronts de Neudorf » introduite en 1973, en référence au quartier de Neudorf, un faubourg au sud de Strasbourg de plus de 36 000 habitants. On abandonne la référence militaire de « front » et on suggère, par cette nouvelle dénomination, que la question n'est pas seulement la relation entre le centre et un important quartier au sud mais celle avec la ville voisine, sur l'autre rive du Rhin. La consultation concerne autant l'échelle locale que l'échelle métropolitaine. Dès l'origine, la situation transfrontalière est considérée comme un moyen d'affirmer le rôle européen de Strasbourg.
- 20 La Ville de Kehl est l'un des organisateurs de la consultation, marquant ainsi son entrée en scène comme acteur de l'aménagement de la métropole. La notion de « consultation internationale » a une triple ambition, dans la gouvernance avec la Ville de Kehl, dans son contenu – une agglomération internationale car transfrontalière – et en s'adressant à des équipes françaises et allemandes d'urbanistes, d'architectes ou de paysagistes de renommée internationale comme Yves Lion, Alexandre Chemetoff, les agences Seura, Steg (Stuttgart), Cedric Rice ou Peter Eisele.
- 21 Au sein des réflexions, les questions de fonction et de forme de la voie menant à la frontière – la route du Rhin – prend une place essentielle et alimente le débat sur la manière de transformer cette route en boulevard urbain.
- 22 Cette consultation retient deux projets lauréats (Steg et Seura), confirmant ainsi sa nature de concours d'idées (**fig. 5**). Si elle n'a pas connu de développement opérationnel immédiat, elle ouvre un imaginaire urbain et légitime un territoire de projets qui se concrétiseront à partir d'opportunités multiples. À ce titre, Seura produit deux images illustrant des visions sur deux sites emblématiques du territoire : le môle Austerlitz (ancien port de la porte des Bouchers) ouvrant la ville historique vers le Rhin, et le quartier du port du Rhin, entièrement redessiné autour d'un pont accueillant une gare-TGV sur le Rhin...

Figure 5



La consultation internationale Strasbourg-Kehl, vue du môle Austerlitz et du quartier du Port du Rhin.
© SEURA, 1991.

- 23 Cependant, la consultation nourrit de manière concrète les travaux de révision du plan d'occupation des sols (POS) de Neudorf entre 1996 et 2002 et fixe notamment le gabarit de la route du Rhin, permettant ainsi l'ouverture à l'urbanisation des terrains attenants à partir de 2004.
- 24 Il faudra attendre 2011 et le schéma directeur élaboré par Bernard Reichen et Alfred Peter pour proposer une vision à échelle large engageant un débat sur la programmation et la forme urbaine.

1998-2004 : le *Landesgartenshau*

- 25 En 1998, le Land de Bade-Wurtemberg choisit la ville de Kehl pour accueillir en 2004 le festival du paysage et de l'horticulture ; en décidant de déployer ce festival sur les deux rives du Rhin, les villes trouvent un moyen concret d'engager le projet dans un secteur et un calendrier nouveaux.
- 26 La symbolique du jardin comme « lieu de réconciliation » et participant à « l'identité d'ouverture » est présente dans le préambule de la consultation pour le jardin...
- 27 L'élaboration et la conduite du projet donnent également un caractère concret à la coopération entre les deux villes.
- 28 Un nouveau concours met le Rhin au programme des concepteurs urbains : ce parc inscrit un nouvel espace public métropolitain qui se déploie sur les deux rives du Rhin, reliées par une nouvelle passerelle pour les piétons et les cyclistes. Le Rhin est mis en scène par cette nouvelle déambulation et la passerelle, par son architecture, devient le nouveau symbole du Rhin à Strasbourg.

Figure 6



Vue du jardin des Deux-Rives et de Kehl en 2004.

Phot. Jérôme Dorkel. © Jérôme Dorkel.

- 29 Par ailleurs, le projet de jardin permet de faire émerger, pour la première fois, la dénomination « Deux-Rives » qui s'impose quelques années plus tard pour le projet urbain d'ensemble (**fig. 6**).
- 30 Afin de capitaliser sur l'effet de levier de ce parc d'échelle métropolitaine, la Ville et la Communauté urbaine de Strasbourg lancent en 2004 un concours d'urbanisme (lauréat Atelier Tangente) qui fixe le schéma d'aménagement d'un nouveau quartier au bord du Rhin. Celui-ci se concrétise à partir de 2007 avec une opération immobilière sur le site de l'ancien hôtel Mercure et la réalisation de la place de l'Hippodrome, reliant le quartier historique du port du Rhin au jardin des Deux-Rives.

2002-2018 : la presqu'île Malraux, émergence et accroche du port au centre de l'agglomération

- 31 En activité jusqu'à la fin des années 1990, l'ancien port de la porte des Bouchers reste à l'écart des réflexions pré-opérationnelles jusqu'au début des années 2000. Identifié comme lieu emblématique de la transformation du port par une illustration de l'équipe Seura réalisée à l'occasion de la consultation Strasbourg-Kehl, son développement n'apparaît pas stratégique avant que le projet pour la place de l'Étoile ne soit acté en 1999 et propose l'installation d'un centre commercial, le long des bassins, ouvrant ainsi la voie vers l'est.
- 32 En 2002, le choix d'implanter la nouvelle médiathèque « tête de réseau » dans l'un des entrepôts du môle consolide l'émergence d'une centralité d'agglomération le long des anciens bassins portuaires, dans le prolongement du centre historique. Le projet pourra se déployer à l'est et trouver une ampleur grâce à la démolition, en 2006, de la rupture

urbaine que constituait le viaduc Churchill pour permettre le passage du tramway entre les quartiers de l'Esplanade et de Neudorf, qui constitue une couture essentielle entre des quartiers auparavant isolés.

- 33 Les programmes retenus visent à élargir le centre de l'agglomération et fabriquer ainsi une nouvelle centralité, ouverte sur le Rhin, à l'échelle d'un bassin de vie d'un million d'habitants. L'ampleur et la nature des espaces publics participent à cette vocation tout en ancrant les lieux dans leur histoire portuaire (fig. 7).

Figure 7



La presqu'île Malraux en 2017.

PHOT. ÉRIC CHENDEROWSKY © ÉRIC CHENDEROWSKY.

2011-2030 : le tramway, colonne vertébrale du projet Deux-Rives

- 34 À partir du début des années 2010, les perspectives d'aménagement du territoire le long de la route du Rhin, entre la place de l'Étoile et le bassin Vauban, sont clairement affichées et partagées. La ville retrouve et dépasse les berges des bassins du XIX^e siècle ; le débat porte alors sur le « saut » vers le Rhin. Une étude de préfiguration urbaine est confiée à Bernard Reichen et Alfred Peter par la Ville et la Communauté urbaine de Strasbourg, le Port autonome de Strasbourg et la Ville de Kehl. Cette maîtrise d'ouvrage multiple témoigne de la volonté notable de construire la ville avec le port et au-delà de la frontière. Les concepteurs proposent d'installer la future ligne de tramway qui doit relier Strasbourg à Kehl au centre des territoires à développer : le projet concrétise l'idée d'une ville construite à partir de ses transports en commun, et les quatre stations de tramway jusqu'à la gare de Kehl constitueront les centres des futurs quartiers.

- 35 En 2014, l'agence TER est désignée pour poursuivre le travail : la géographie et l'histoire sont une source d'inspiration du projet qui met en scène les franchissements, les quais... Le parc du Petit-Rhin, ancien bras du Rhin comblé dans les années 1960, apparaît comme un nouvel élément structurant par rapport au projet Reichen-Peter. En révélant cette trace historique, il inscrit le site et le projet dans la géographie du fleuve qui retrouve ainsi son influence. Le projet est pensé comme « un ensemble de rives multiples et d'îles du Rhin ». La géographie et la topographie historique impriment les lignes de force du projet : les contours paysagers du fleuve et la structure urbaine dessinée par les infrastructures se rencontrent. Le projet donne une nouvelle épaisseur à la frontière, à la rencontre de ses lignes paysagères retrouvées (**fig. 8**).

Figure 8



Perspective aérienne du projet Deux-Rives, 2015.

© Agence TER.

- 36 Dans le rapport de présentation du dossier de création de la ZAC, le projet urbain affirme une double ambition : construire une ville-port à partir d'un paysage exceptionnel et révéler aux Strasbourgeois un imaginaire. Il s'agit également d'ouvrir la métropole sur le Rhin à partir d'un espace urbain continu, connecté par le tramway mais aussi par de nouvelles habitudes transfrontalières autour des lieux de vie. L'opération s'affiche clairement auprès des acteurs économiques internationaux comme étant au service du rayonnement et de la visibilité de Strasbourg et du renforcement de la dimension transfrontalière de la métropole qui s'incarne à travers le projet.

Conclusion

- 37 Depuis un siècle, la figure de la frontière et celle du Rhin font corps avec la manière dont la ville se conçoit dans son environnement. L'ouverture des frontières ne les a pas fait

disparaître. Au contraire, le paysage immense du Rhin a permis de construire un récit sur l'ouverture de Strasbourg sur l'Europe, jouant de son appartenance rhénane et française.

- 38 Les projets urbains transforment progressivement une ville historique construite sur ses rivières en une métropole établie sur son fleuve. Cette construction passe d'abord par une appropriation du territoire par les habitants. Le tramway en est un facilitateur et le projet urbain une des conditions et un déclencheur. En devenant un territoire habité et pratiqué plus intensément, le Rhin devient un territoire des proximités. Il est également devenu un lieu d'attraction grâce au jardin des Deux-Rives et à toutes les manifestations, fêtes et événements pour et par les habitants de cette agglomération transfrontalière en construction.

NOTES

1. - Zones de prés inondables.
-

RÉSUMÉS

Pour Strasbourg, le Rhin est un emblème : celui de son appartenance à une culture, celui de son histoire, marquée par la rivalité entre la France et l'Allemagne et des changements de nationalité, depuis trente ans, enfin, celui de son avenir européen... Le Rhin, fleuve sauvage, fleuve frontière, après avoir été longtemps absent des projets de développement urbain – à l'exception de son port – revient en force en tant que figure du projet métropolitain avec la consultation internationale Strasbourg-Kehl en 1990. Cette consultation marque également le début d'une coopération régulière entre Strasbourg et la ville voisine allemande de Kehl. Cet article propose de replacer dans le temps long du développement de Strasbourg quatre projets d'aménagement urbain qui ont constitué des étapes déterminantes de l'ouverture progressive de Strasbourg sur son fleuve : la consultation internationale Strasbourg-Kehl, en 1990, permet l'émergence d'un périmètre de projet et fixe les bases d'une coopération transfrontalière autour d'une vision territoriale ; le Landesgartenschau – festival des arts du jardin – en 2004, qui a entraîné la construction d'un trait d'union entre les deux rives avec la passerelle conçue par Marc Mimram ; la reconversion de la presqu'île Malraux, ancien port construit en 1885, à partir de 2008 : le centre-ville dépasse la limite des bassins et se tourne vers l'est ; l'extension du tramway vers Kehl, en 2017 : l'armature urbaine gagne un nouveau morceau de ville dans le port et sur le Rhin.

The Rhine is of emblematic importance for the city of Strasbourg, symbolising how it belongs to a specific culture and to a history marked by the history of the conflicts between France and Germany, by changes of nationality and, finally, over the past thirty years, by the city's European vocation. As an untamed frontier river, the Rhine (with the exception of its harbour facilities)

was generally neglected in town-planning projects. Today, and since the international Strasbourg-Kehl planning competition held in 1990, it has become a key component in metropolitan projects. This competition can also be seen as the beginning of a proper partnership between Strasbourg and its German neighbour, Kehl. This paper sets out to put four significant town-planning projects into the broader context of the history of the city's growth. These projects are the key stages in the city's progressive opening toward the river: the international Strasbourg-Kehl competition in 1990 defined the project area and gave the foundations for transnational cooperation with a territorial perspective; in 2004, the Landesgartenschau (garden festival) was the pretext for Marc Mimram's footbridge which joins the two banks of the river; since 2008, Strasbourg's town centre is turning towards the East, on account of the transformation of the Malraux Presqu'île, an old harbour zone dating from the 1880s; in 2017, the tramway was extended towards Kehl, structuring a new part of the city in the port area and on the Rhine.

INDEX

Mots-clés : Strasbourg, Rhin, frontière, paysage fluvial, port, projet urbain, franchissement, extension, rives

Keywords : Strasbourg, Rhine, frontier, river landscape, port, town-planning project, river crossing, extension, river banks

AUTEUR

ÉRIC CHENDEROWSKY

Directeur, Ville et Eurométropole de Strasbourg, Direction Urbanisme et Territoires
Eric.CHENDEROWSKY@strasbourg.eu