

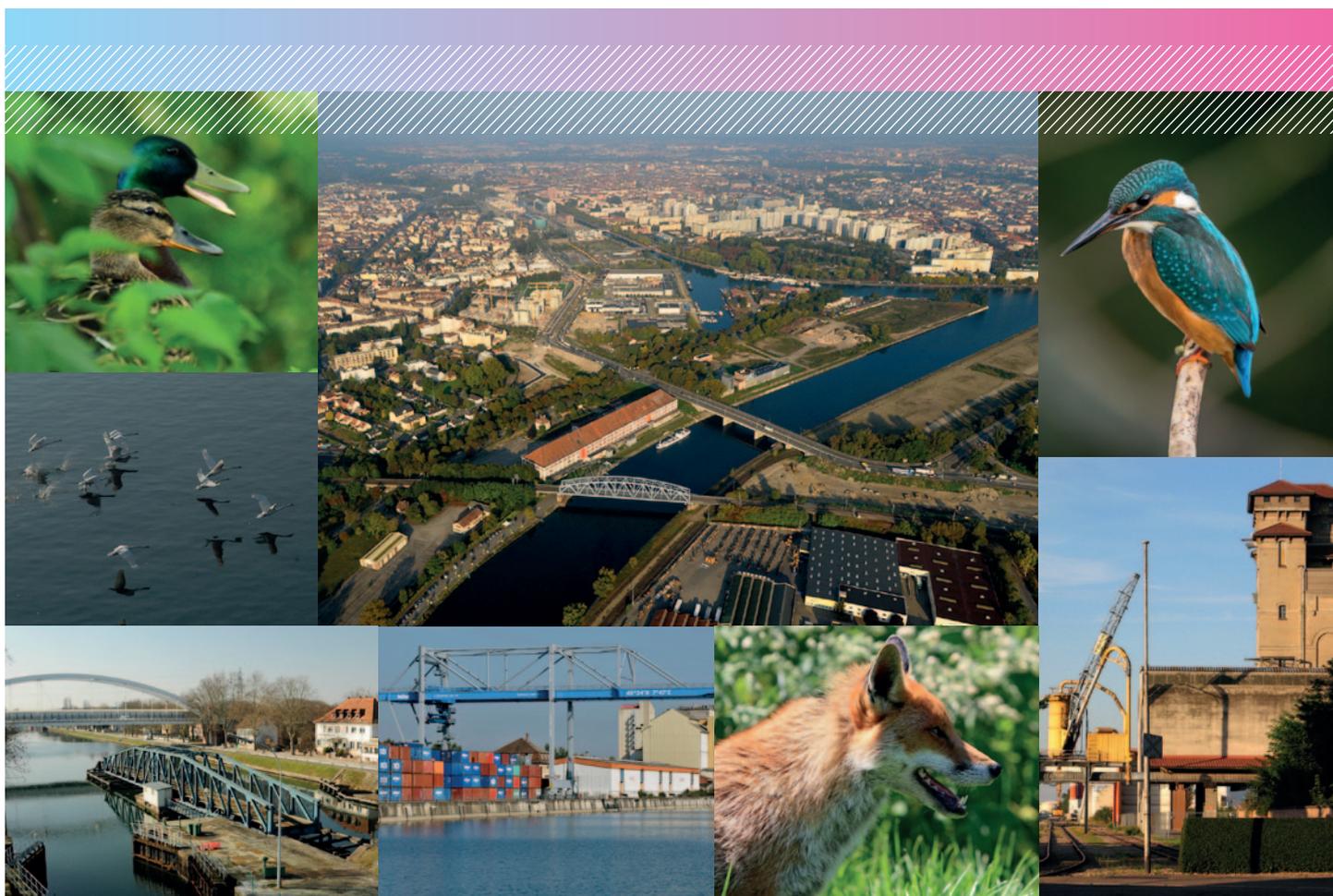
UN « LEITBILD » POUR LA ZONE PORTUAIRE IMBRIQUER PORT, VILLE ET NATURE

206

MARS 2016



AMÉNAGEMENT



Le développement du port est étroitement lié aux contraintes imposées et aux potentiels offerts par la ville. Il n'est pas en marge de la ville, mais fait partie du fonctionnement de l'ensemble de l'agglomération.

La durabilité de son développement au sein de l'agglomération dépend de l'intégration réussie du port dans la ville d'une part, et dans son milieu naturel d'autre part.

Certains objectifs majeurs structurent à long terme ces enjeux d'imbrication

port/ville/nature :

- L'approvisionnement durable de la ville par un mode de transport peu énergivore et peu polluant et le maintien de l'activité industrielle dans une zone d'activité portuaire à proximité des habitants ;
- Le respect des forêts rhénanes, patrimoine naturel exceptionnel : leur maintien s'inscrit dans des enjeux de réchauffement climatique, ainsi que de biodiversité ;
- La réconciliation des habitants de Strasbourg avec ce territoire portuaire par une valorisation de celui-ci, avec l'objectif de le rendre plus attractif auprès de la population ainsi que des entreprises.

C'est dans l'esprit de ces objectifs qu'est conçu le « Leitbild portuaire ». Comparable à un plan-guide, il propose un concept de développement spatial sur la zone portuaire censé perdurer dans le temps : c'est un outil qui devrait permettre au Port autonome de Strasbourg de faire cohabiter le port, la ville et les entités environnementales, et ainsi favoriser l'attractivité de la zone portuaire.

Au cœur de la démarche : trois thématiques qui font lien

La zone portuaire contribue au bon fonctionnement de l'aire métropolitaine.

Dans cette perspective a été lancée avec les autorités portuaires la démarche du « Leitbild » mi-2015 avec des premières analyses sur le périmètre de la zone portuaire de Strasbourg.

Au cœur de la démarche s'articulent les thématiques suivantes :

- l'armature d'espace public, par la prise en compte des modes actifs, des transports en commun et des centralités potentielles au service des salariés ;
- les continuités écologiques ou la biodiversité, par des liens ponctuels entre entités environnementales ;
- le paysage bâti et naturel entre port et citoyens, en valorisant les ambiances urbano-portuaires et le patrimoine végétal et bâti.

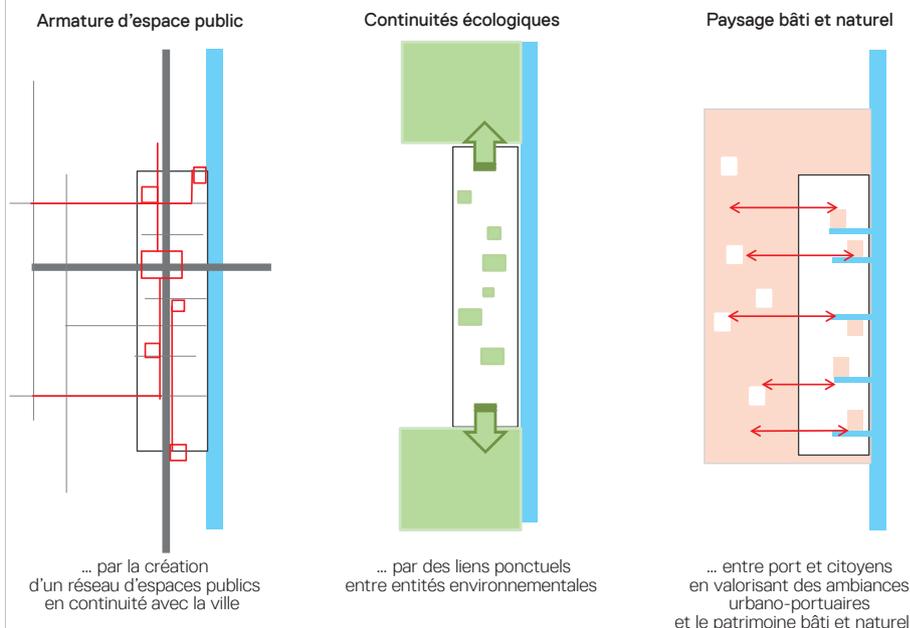
Ces thématiques permettent de construire une vision d'ensemble des territoires port, ville et nature et peuvent engendrer un processus basé sur une série d'interventions dans la zone portuaire qui permettrait d'augmenter son attractivité.

La situation spécifique du port dans la ville, a priori contraignante, peut se révéler comme un atout dès qu'on cherche à rendre le territoire portuaire plus attractif : pour les entreprises qui souhaitent s'y installer, pour les salariés qui doivent s'y rendre et pour les habitants qui vont la traverser.

Néanmoins, le port est avant tout une zone d'activité. Il ne s'agit pas d'entraver le bon fonctionnement de la zone portuaire, ni de perturber la fluidité du système de transport de marchandises, ni de gaspiller du foncier économique rare.

Dans ce sens, les questions suivantes se posent.

DES ENJEUX QUI FONT LIEN...



Source : ADEUS

Quel degré de qualité urbaine et paysagère faut-il à un port ?

Ou autrement dit, quelles sont les marges de manœuvre pour introduire l'urbanité et/ou une qualité environnementale sur le territoire portuaire en respectant le fonctionnement de la zone d'activité ?

L'enjeu du « Leitbild » n'est donc pas la reconversion ou la réorganisation de secteurs entiers ; il est bien la valorisation de l'existant par des interventions « homéopathiques » et durables, restructurant au fur et mesure et à long terme le territoire portuaire en garantissant une cohabitation avec la ville et son cadre naturel. Ce travail de dentelle s'appuie sur une analyse fine enrichie par différentes expertises, révélant des qualités intrinsèques du territoire et favorisant des liens qui sont pour la plupart à l'heure actuelle inexistantes.

Une construction du « Leitbild » en différentes étapes

Dans un premier temps, il était question de poser, ou le cas échéant de réaffirmer les grandes orientations dans l'aménagement du territoire portuaire qui s'intègrent dans le processus des démarches à l'œuvre.

A titre d'exemple, on peut citer la traversée du corridor écologique de la zone portuaire reliant la forêt du Neuhof à celle de la Robertsau, ou les potentielles lignes de bus qui pourraient desservir le territoire portuaire dans le futur (et qui ont déjà été identifiées dans des études antérieures).

Dans un deuxième temps, il s'agissait de repérer des sites et des secteurs stratégiques, toujours sous le prisme des trois entrées thématiques mentionnées.

Ce repérage cible des sites à forte valeur paysagère uniques dans l'agglomération, comme par exemple des sites de confluence à proximité des écluses ou la façade portuaire sur le bassin des Remparts qui, à deux pas du Parlement européen, pourrait devenir une vitrine portuaire.

Il intègre aussi des secteurs qui peuvent devenir des centralités potentielles au service des salariés, en lien avec les arrêts de transport en commun, ou encore des sites stratégiques pour la traversée de la zone portuaire par la faune.

Cette approche transversale renouvelée de la zone portuaire se décline par les déplacements et l'armature d'espaces publics, par les questions de la biodiversité et les continuités écologiques ainsi que par le paysage urbain et naturel dans la zone portuaire.



Le Port, carrefour d'enjeux majeurs en matière de déplacements

La métropole strasbourgeoise oriente son développement toujours davantage vers le Rhin. Loin de la frontière qu'il a été par le passé, le fleuve est aujourd'hui au cœur des projets urbains et les espaces longtemps peu valorisés qui composent ses berges voient leurs usages se diversifier fortement, entraînant un accroissement des flux de personnes et de marchandises et une cohabitation des modes de déplacements parfois délicate.

Cette position stratégique de la zone portuaire dans le développement du Strasbourg de demain est confirmée par le grand nombre de documents cadre et autres schémas directeurs, d'échelles variées, qui vont apporter, voire superposer, leurs lots de préconisations... sans toutefois en vérifier et en assurer la complémentarité.

Le port, porte d'entrée de l'agglomération pour les biens et les personnes

Des millions de tonnes de marchandises, des centaines de milliers de bateaux, camions et véhicules transitent annuellement via le port de Strasbourg. Les infrastructures sont donc configurées pour accueillir tout ce monde et assurer le fonctionnement de ce poumon économique qu'est le port.

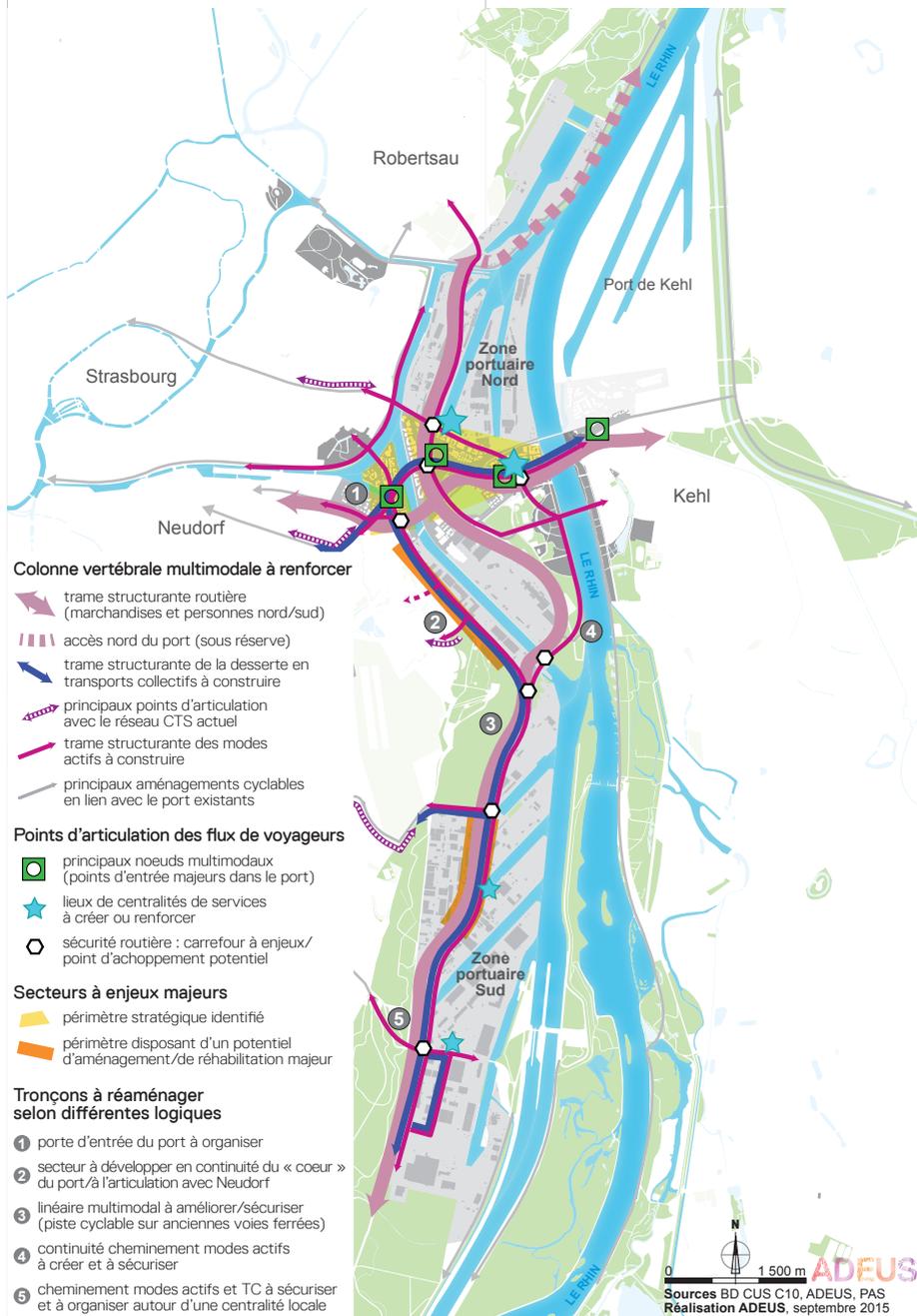
Le port, toujours plus imbriqué dans la ville

La ville se développe vers l'est et le profil de certains secteurs du port (sa partie centrale principalement) est amené à évoluer fortement pour laisser plus de place aux pratiques plus « urbaines », y compris en matière de déplacements (modes actifs, transports collectifs, flâneries, etc.).

Le port, espace vécu

Entre flux d'échelle mondiale ou européenne et développement de sa vocation urbaine, la zone d'activités du port reste aussi une zone d'emplois, fréquentée au quotidien, du nord au sud, par près de 10 00 actifs. Noyés dans la masse des flux, ces utilisateurs du port restent ceux qui le font vivre au quotidien, entre déplacements professionnels et pauses-déjeuner. Multifonctionnel, multiscale, multimodal... le port est un secteur stratégique particulièrement complexe à organiser et à articuler, tout particulièrement en

IMBRICATION VILLE/PORT : ESPACES PUBLICS ET DÉPLACEMENTS



matière de déplacements. Les réflexions menées dans le cadre de ce « Leitbild » ont cherché à recenser et à croiser ces échelles, ces enjeux et ces flux afin d'illustrer cette complexité, mais aussi de dessiner des pistes d'amélioration aux problématiques de déplacements qui apparaissent. Offrir une mixité fonctionnelle à un territoire comme le port ne peut être concluant si l'on ne pense pas en amont à l'articulation des secteurs entre eux et avec le reste de la ville et si l'on ne

garantit pas une cohabitation sécurisée et efficace des modes de transport. Les enjeux sont posés, des pistes de solution sont esquissées...

Le Port, au croisement des continuités écologiques

Le territoire du Port de Strasbourg est inséré dans les milieux naturels de la bande rhénane, entre la forêt du Neuhof, l'île du Rohrschollen et la forêt de la Robertsau. Par conséquent, il est situé sur un axe de déplacement pour de nombreuses espèces, notamment les oiseaux.

Cette position stratégique nécessite de bien comprendre le fonctionnement écologique dans et autour de la zone portuaire afin de réfléchir comment les futurs aménagements urbains réalisés pourraient favoriser la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

Le territoire portuaire, espace de vie et de transit pour de nombreuses espèces

S'il est connu que de nombreuses espèces vivent dans les milieux naturels autour du port, il est moins habituel de penser que le port abrite lui aussi de nombreuses espèces. Pourtant, les données naturalistes (2000-2012) confirment la présence d'espèces menacées, en plus d'un éventail d'espèces plus communes. Certaines réalisent l'ensemble de leur cycle de vie dans le port, d'autres ne font qu'y passer ou se nourrir. C'est notamment le cas pour de nombreux oiseaux migrateurs qui marquent une halte dans certaines darses (Harle piette, Sterne pierregarin...).

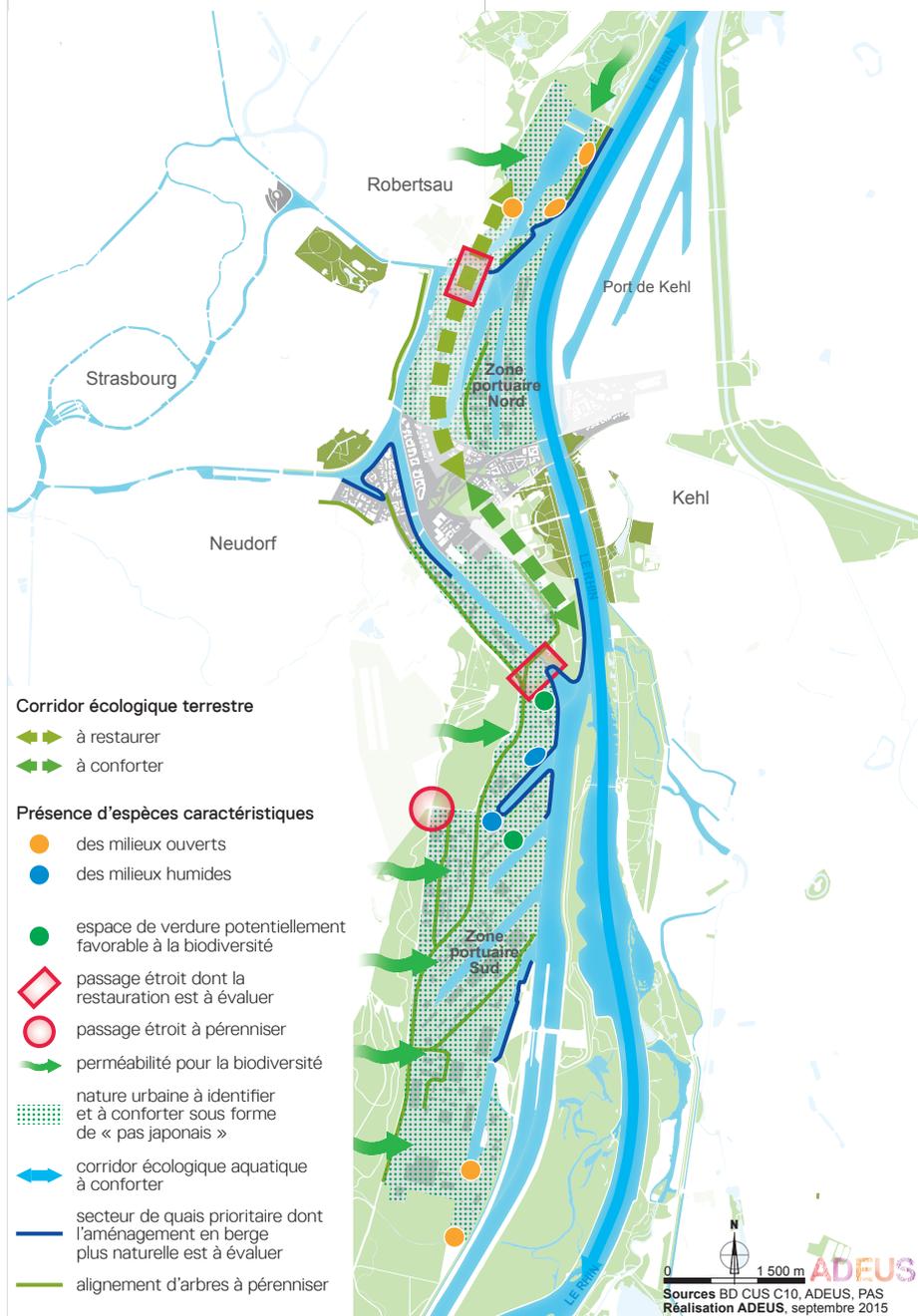
De plus, le squelette végétal du territoire permet de pré-identifier les corridors écologiques, espaces de passage pour la faune terrestre, et de mettre en évidence les potentiels obstacles à leurs déplacements.

Les continuités écologiques, des atouts pour les salariés et les habitants

Les continuités écologiques constituent aussi des espaces de respiration dans le tissu urbain et permettent de redonner une qualité du cadre de vie et du vivre ensemble.

Par exemple, les milieux naturels alentour constituent un site de loisir d'importance, à proximité immédiate du territoire portuaire (600 000 visiteurs par an dans les forêts du Neuhof, d'Illkirch et de la Robertsau). Cette proximité pourrait être valorisée, pour donner à voir, par la même occasion, le paysage portuaire à une population importante. Autre exemple, en été, il est possible d'observer une différence de chaleur approchant les 15° C entre les

IMBRICATION PORT/NATURE : CORRIDORS ÉCOLOGIQUES ET ESPACES POTENTIELS DE DIVERSITÉ



zones centrales du port et la forêt du Neuhof-Illkirch (températures de surface mesurées le 14 juillet 2014). En effet, il est aujourd'hui reconnu que les végétaux et l'eau ont une action sur les températures et permettent le rafraîchissement de l'air. La présence du végétal dans et autour du tissu bâti est une des réponses pour garantir le bien-être des salariés tout en limitant la climatisation. Ainsi, en valorisant la proximité de la nature en ville comme facteur d'attractivité

urbaine, le territoire portuaire pourrait participer à faire exister les continuités écologiques en milieu urbain.

Le port, un paysage unique de l'Eurométropole

Le port est peu présent dans la représentation collective alors que c'est une activité économique primordiale au rayonnement de l'Eurométropole strasbourgeoise, ainsi qu'à l'ensemble de la région. Or, l'attractivité économique aujourd'hui est aussi une question d'image et de cadre de vie.

Aborder le port par le paysage, c'est s'attacher aux relations du port avec son environnement, du port avec les habitants/ usagers afin de valoriser son attractivité et de le décloisonner, tant physiquement que mentalement, pour une plus grande appropriation du site par les usagers et un ancrage dans l'imaginaire collectif.

L'eau, un enjeu pour rendre lisible le paysage portuaire et valoriser son attractivité

L'eau est l'élément central de la structuration du port et de son articulation avec la ville. Pourtant, le contact ville/port est globalement peu lisible et peu accessible, dû notamment aux peu d'espaces publics qui bordent l'eau, à leur fragmentation ou à leur confidentialité. Si le centre de l'Île-aux-épis met en scène quelques façades portuaires via les promenades aménagées sur quais, le territoire portuaire sud est complètement inexistant dans l'imaginaire collectif.

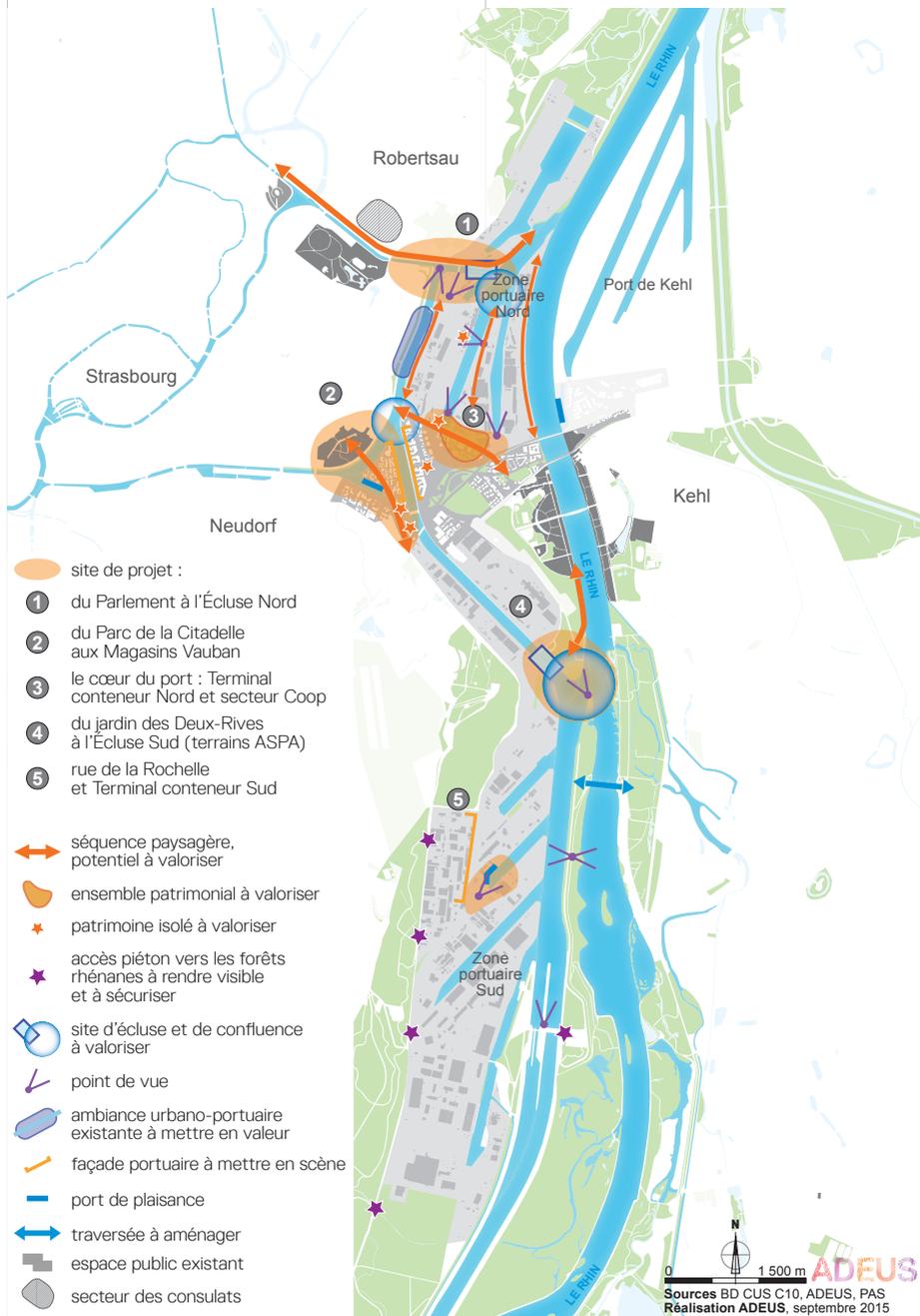
Par ailleurs, fleuve, canaux, darses, môle, île, confluence composent des ambiances variées qui mettent en scène une multitude de paysages portuaires et rhénans pour la plupart méconnus.

Parmi ces paysages portuaires, les sites de confluence constituent des lieux clés qui sont stratégiques pour marquer l'articulation port/ville/fleuve.

Un patrimoine portuaire à valoriser

Le territoire portuaire compte nombre d'ouvrages et de bâti liés aux activités portuaires tels que grands moulins, écluses, ponts tournants, grues, composant un patrimoine important et diversifié. Ces éléments sont attractifs par leurs spécificités propres à l'activité portuaire. Plutôt concentrés dans la partie nord de l'Île-aux-épis, mais présents sur l'ensemble du territoire portuaire, ils ne sont guère valorisés alors qu'ils représentent une opportunité de mise en valeur et d'ancrage au développement d'espaces publics.

IMBRICATION VILLE/PORT : AMBIANCE URBANO-PORTUAIRE



Ainsi, la valorisation du paysage portuaire par le développement de promenades au bord de l'eau afin de mettre en scène les activités portuaires et de mieux relier les différentes parties du port entre elles, la valorisation des vues et panoramas du paysage rhéman contribuent à intégrer le port comme un territoire pratiqué et approprié par tous.

Réflexions autour des parcours thématiques : un moyen pour rapprocher ville et port

Les travaux montrent que le territoire portuaire bénéficie d'une proximité spatiale à la ville et à son environnement naturel. Pour autant, cette proximité spatiale favorable à un développement durable du territoire portuaire est peu perçue par les habitants et les entreprises dans l'agglomération hors zone portuaire.

Comment faire pour rapprocher mentalement et puis spatialement le territoire portuaire et la ville ?

Des parcours intégrant des secteurs dans le port ainsi que des lieux dans la ville peuvent être considérés comme un premier pas dans ce sens. L'idée est de créer des circuits lisibles reliant des secteurs d'enjeux dans le port et dans la ville, qui eux-mêmes font l'objet de réflexions de revalorisation urbaine. Dans l'objectif de jouer en faveur d'une image portuaire renouvelée et bien intégrée dans son environnement proche, trois parcours thématiques entrecroisés ont été tracés.

Le port et l'innovation

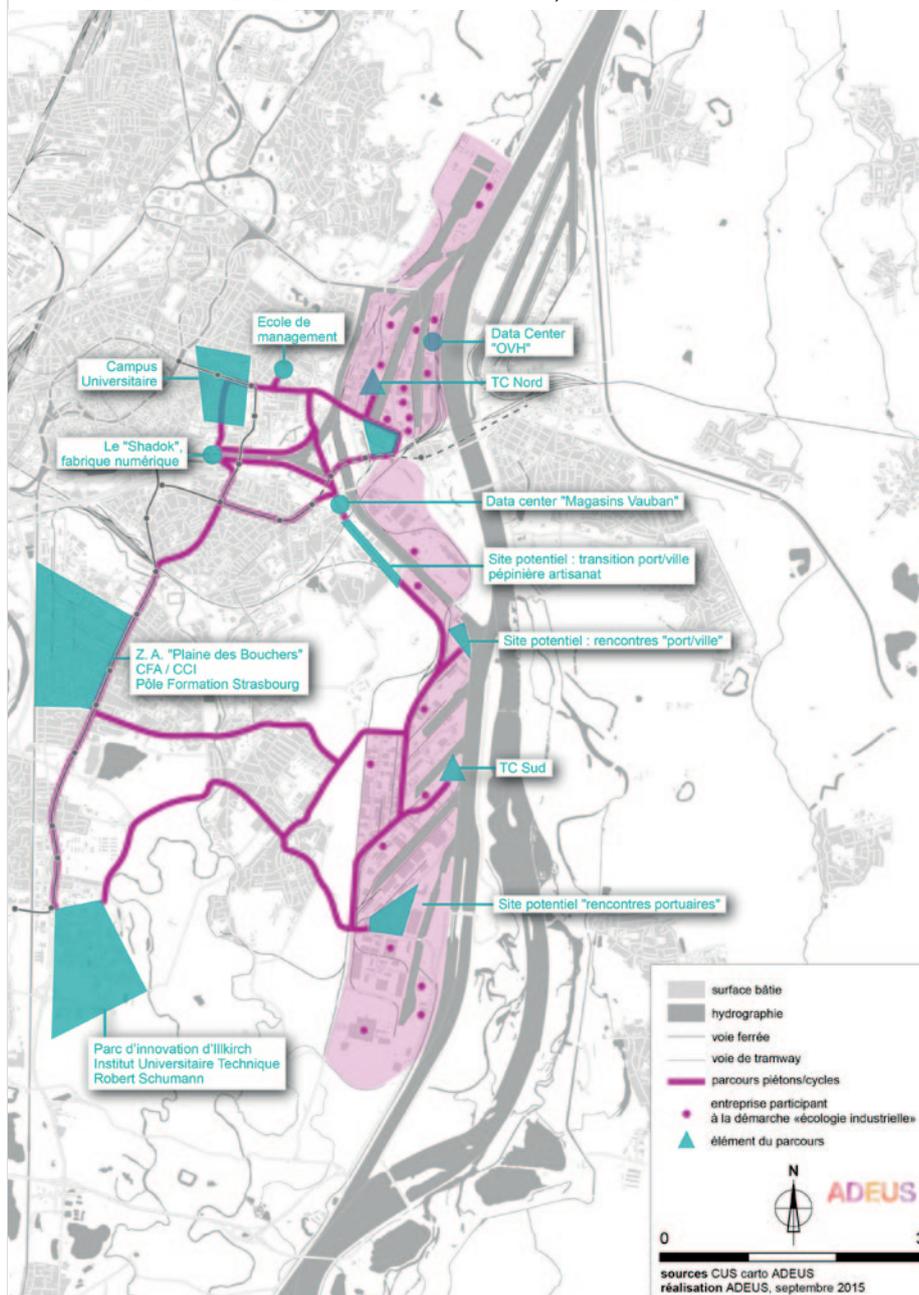
Le port en tant que lieu de production est ancré dans la ville : le rapprochement aux sites de connaissance –campus universitaire, parc d'innovation d'Illkirch– permettrait de renforcer l'image d'un port novateur. Il s'agit de faire exister des liens spatiaux entre production, transport, savoir et connaissances. Le parcours traverse des quartiers centraux ainsi que la zone industrielle de la Plaine des Bouchers et intègre notamment de nouveaux lieux de découverte installés sur des anciens sites portuaires, comme par exemple la fabrique numérique du Shadock.

Le port sur le Rhin

Le parcours s'intègre dans un itinéraire à grande échelle, celle de l'Euro vélo-route n° 15, qui va de la source à l'embouchure du Rhin. Au niveau de l'agglomération, il traverse les grands massifs des forêts rhénanes, l'île du Rohrschollen, les grands parcs comme le Jardin des Deux-Rives ou le Parc de Pourtalès.

Deux « sites potentiels de traversée » sont intégrés dans l'itinéraire : d'une part, le passage du Môle vers le parc de la Citadelle, d'autre part, le passage sur le barrage agricole de l'île du Rohrschollen vers le côté

PARCOURS THÉMATIQUES : LE PARCOURS « PRODUCTION, SAVOIR ET LOGISTIQUE »



Source : ADEUS

allemand des « Deux-Rives ». Les points de vue les plus impressionnants dans ce parcours sont aux lieux de confluences : à l'Écluse Nord et à l'Écluse Sud, près du pont Pffimlin. La dimension européenne et transfrontalière est inhérente à ce parcours.

Le port et la ville

Ce dernier parcours représente les liens anciens entre port et ville à proximité du centre-ville, le long du bassin Dusuzeau. Il fait comprendre l'évolution du

développement ville/port dans les temps récents. Côté port, les éléments d'intérêt sont notamment situés dans le secteur de la COOP, sur la route du Rhin, dans la rue de la Minoterie, dans la rue de Dunkerque (les hangars en porte-à-faux) et la rue du Havre (le Magasin Vauban).

Côté ville, le patrimoine portuaire a été réaménagé : c'est le secteur Malraux, avec les entrepôts Seegmüller, qui intègre aujourd'hui des fonctions urbaines.

Conclusion et enjeux

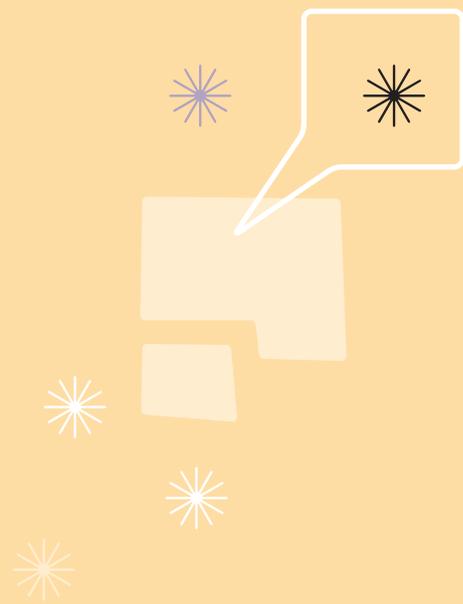
Le travail réalisé dans le cadre du « Leitbild portuaire » met en avant les liens port/ville, port/nature, existants et potentiels, et souligne la richesse du territoire près du fleuve en révélant son paysage particulier, et surtout en améliorant son accessibilité pour les usagers d'aujourd'hui et de demain.

Ce projet de « Leitbild » cherche à faire exister des enjeux sur le territoire portuaire qui ont été niés ou sous-estimés jusque-là, mais qui font forcément partie d'un territoire durable dans l'avenir : en système avec la ville et en respectant la nature.

Le « Leitbild » peut devenir pour le Port autonome de Strasbourg et pour la ville un outil d'aménagement durable du territoire. Il a comme objectif de rationaliser les efforts, de créer des synergies et de rendre lisible les grandes lignes dans l'aménagement du territoire portuaire, pour aller dans un deuxième temps vers des opérations ponctuelles comme, à titre d'exemple, des dispositifs en faveur de la biodiversité, la valorisation du patrimoine ou la création des centralités dans la zone portuaire.

Le « Leitbild » peut aussi être un outil partagé entre acteurs concernés : les instances décisionnelles dans l'aménagement du territoire des collectivités, les entreprises sur la zone ou les habitants, et notamment les riverains de la zone portuaire.

Le partage d'une vision commune permettra de construire une relation de confiance entre les différentes parties prenantes et pourra poser les fondations pour une co-construction de ce territoire au cœur d'un espace métropolitain sur les deux rives rhénanes.



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale**
Validation : **Yves Gendron, Directeur général adjoint**
Équipe projet : **Janine Ruf (chef de projet), Sylvie Blaison, Anaïs Gsell-Epailly, Timothé Kolmer, Mathieu Lavenn, Maryline Roussette, Stéphanie Martin, Bruno Winckel**
PTP 2016 - N° projet : **3.2.1.1**
Photo et mise en page : **Jean Isenmann**
© ADEUS - Numéro ISSN 2109-0149
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org