



**HAL**  
open science

## Vivre la Coop : l'habitabilité d'un quartier industrialo-portuaire en cours de réalisation

Eve Abidos Chandler

► **To cite this version:**

Eve Abidos Chandler. Vivre la Coop : l'habitabilité d'un quartier industrialo-portuaire en cours de réalisation. Architecture, aménagement de l'espace. 2023. dumas-04220606

**HAL Id: dumas-04220606**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04220606>**

Submitted on 28 Sep 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# VIVRE LA COOP : L'HABITABILITÉ D'UN QUARTIER INDUSTRIALO-PORTUAIRE EN COURS DE RÉALISATION



PROJET DE FIN D'ÉTUDES  
Eve ABIDOS CHANDLER  
Master 2 Urbanisme et Projet Urbain  
Institut d'Urbanisme de Grenoble  
Juillet 2023  
Directrice de PFE : Chiara Roma

Ufer  
Zwei  
Deux  
Rives  
STRASBOURG

**UGA**  
INSTITUT  
URBANISME  
GÉOGRAPHIE  
ALPINE  
Université  
Grenoble Alpes

## **NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE**

Projet de Fin d'Études Master Urbanisme et Projet Urbain (UPU)

Autrice : Eve ABIDOS CHANDLER (EAC)

Titre du Projet de Fin d'Études : Vivre la Coop : l'habitabilité d'un quartier industrialo-portuaire en cours de réalisation

Date de soutenance : 05/07/2023

Organisme d'affiliation : Institut d'Urbanisme et de géographie alpine

Organisme dans lequel l'apprentissage a été effectué : SPL Deux-Rives

Directrice du Projet de Fin d'Études : Chiara ROMA

Collation : Nombre de pages : 89 / Nombre d'annexes : 3

Mots-clés analytiques : Habitabilité, Coop, Réhabilitation, Projet Urbain Zwei Ufer, Deux-Rives, Quartier Industriel et Portuaire, Mobilité

Mots-clés géographiques : Strasbourg, Coop, Deux-Rives, Rhin

*Vue sur la Sérigraphie et les ateliers  
bois de la Virgule  
Source : EAC  
Octobre 2022*

## RÉSUMÉ

La Société Publique Locale Deux- Rives, mène depuis 2015 des missions d'aménageur et de maître d'ouvrage, notamment sur la zone d'aménagement concertée (ZAC) Deux-Rives. Cette dernière permet la réalisation de la seconde phase du projet urbain strasbourgeois, visant à retrouver une continuité Ouest-Est. Ainsi retrouver le Rhin et l'Allemagne, en passant par les emprises industrielles et portuaires présents sur le périmètre de l'Île aux Épis ou le Grand Port du Rhin.

Grâce à l'implication des acteurs locaux (publics et privés) et notamment de la SPL, ces dernières années, des étapes majeures du projet urbain Deux-Rives / Zwei-Ufer ont été franchies. À commencer par la volonté de reconnecter cette partie de Strasbourg, mise en marge de la ville, cela passe par le retour des mobilités et la recherche de la connectivité des sites (ex : le retour du tram en 2017). Associé à cela une série d'actions de médiation et de communication autour du projet urbain et de ses quatre quartiers (Coop, Starlette, Citadelle, Port & Rives du Rhin), qui permettent à tout un chacun de repositionner mentalement ces quartiers. Mais également de développer 4 programmations qui disposent de leur propre identité, et qui s'inscrivent dans un ensemble cohérent qui se veut mixte socialement, en termes de fonctions et services présents sur le territoire (logements, commerces, bureaux, etc.). Ainsi, le mois de mai 2022 marque une étape clé dans le projet urbain Deux-Rives, il acte une nouvelle forme d'occupation au sein du quartier Coop. Un quartier qui a pour spécificité, la conservation et la réhabilitation de bâtis pré-existant, et une programmation marquée par une forte mixité. L'année qui suit a été l'occasion d'observer en temps réel le travail opéré par l'aménageur, la collectivité et tous les acteurs participant de façon directe et indirecte au projet urbain, mais surtout faire l'exercice de la quotidienneté.

Dans le contexte du projet urbain, où l'on projette les livraisons des dernières opérations en 2030. De fait, le quartier est marqué par les chantiers, la faible présence de commodités à proximité, une situation topographique quelque peu contraignante et d'une livraison partielles des espaces publics, les problèmes rencontrés par ceux qui vivent la Coop, teintent le quotidien de ces derniers, et affectent la perception de leur condition de vie.

Charge à ce Projet de Fin d'Étude de réaliser une "photographie" de l'habitabilité sur 10 mois d'observations et d'enquête, que l'on pourrait qualifier d'habitabilité transitoire.

## SUMMARY

Since 2015, the Société Publique Locale Deux- Rives has been acting as developer and project owner, notably for the Deux-Rives concerted development zone (ZAC). The latter is the second phase of Strasbourg's urban development project, aimed at restoring west-east continuity. In this way, the Rhine and Germany will be reconnected, via the industrial and port sites on the Île aux Épis and the Grand Port du Rhin.

Thanks to the involvement of local players (public and private), and in particular the SPL, major milestones in the *Deux-Rives / Zwei-Ufer* urban project have been reached in recent years. Starting with the desire to reconnect this part of Strasbourg, which had been on the bangs of the city, this means bringing back mobility and seeking to connect the sites (e.g.: the return of the streetcar in 2017). Combined with this, a series of mediation and communication actions around the urban project and its four districts (Coop, Starlette, Citadelle, Port & Rives du Rhin), enabling everyone to mentally reposition these districts. But also to develop 4 programs that have their own identity, and which are part of a coherent whole that is intended to be socially mixed, in terms of the functions and services present in the area (housing, shops, offices, etc.).

The month of May 2022 marks a key milestone in the Deux-Rives urban project, marking a new form of occupancy in the Coop district. The district's specific features include the conservation and rehabilitation of pre-existing buildings, and a program marked by a strong mix of uses. The year that followed was an opportunity to observe in real time the work carried out by the developer, the local authority and all the players directly and indirectly involved in the urban project, but above all to experience the daily routine.

In the context of the urban project, where the last operations are scheduled for delivery in 2030. In fact, the neighborhood is marked by construction sites, few nearby amenities, a somewhat constraining topographical situation and partial delivery of public spaces. The problems encountered by those who live in the Coop taint their daily lives, and affect the perception of their living conditions.

The task of this Final Year Project is to take a «snapshot» of habitability over 10 months of observations and surveys, which could be described as transitional habitability.

MALTERIE

## REMERCIEMENTS

Premièrement, je tiens à remercier ma tutrice d'apprentissage Floriane Camadro et ma directrice de mémoire Chiara Roma, qui m'ont guidé chacune à leur manière lors de cette année chargée et qui se sont rendues disponibles dès que je ressentais le besoin.

Je remercie mes collègues et la SPL Deux-Rives de m'avoir accueilli dans leur équipe, et fait découvrir les riches métiers et missions de l'aménagement.

Je remercie chaleureusement Solène, Sinaï, Charlotte, Lysis, Lucile, Emmanuelle et Kennie qui m'ont soutenu, écouté, accueilli et qui m'ont permis de relativiser lors de cette année intense. Je n'oublie pas l'ensemble de mes ami-es et proches en passant par Lyon, Paris, Basse-Terre, la Guyane, la Corse, Grenoble et Montréal.

Un grand merci à **mes parents**, à **ma grand-mère**, à **mes frères** et **sœurs** qui me soutiennent à distance depuis maintenant 6 ans. Merci à mon île la Guadeloupe.

*“Tchimbé rèd pa moli, sé moli a ki rèd”*



PORT AUTONOME DE STRASBOURG



DÉPENSE DE  
L'ÉTAT DES RÉGIONS



# SOMMAIRE

# SOMMAIRE

## INTRODUCTION

### PARTIE 1 - UN ESPACE POUR LA VILLE

<b>1. Situer L'objet D'étude &amp; Définitions</b>	<b>15</b>
1.1 Quel espace pour la ville ?	15
1.2 La pratique de la ville	18
1.3 Habitat, habiter, habitabilité	19
1.4 Connectivité et accessibilité de la ville	20
<b>2. Méthodologie d'enquête envisagée :</b>	<b>21</b>

### PARTIE 2 - HISTOIRE DE LA COOP

<b>1. Un projet coopératif, quelle aventure !</b>	<b>25</b>
1.1 la Coopé l'histoire d'un siècle	25
1.2 l'esprit des coopérateurs	27
<b>2. La redécouverte de l'axe Ouest-Est</b>	<b>27</b>

### PARTIE 3 - HABITABILITÉ CONTEMPORAINE D'UNE FRICHE INDUSTRIELLE EN PLEINE RECONVERSION

<b>1. Une Île Rhénane</b>	<b>31</b>
1.1 Accéder et se déplacer dans un espace insulaire	31
1.2 Un quartier (faussement) isolé	32
1.3 Circuler dans son quartier	35
1.4 Une politique de mobilité à l'épreuve de l'usage et du temps	36
<b>2. Les Jalons De L'habitabilité : Comprendre La Construction Du Territoire</b>	<b>41</b>
2.1 Première moitié du XXème siècle : l'île du Port du Rhin, processus de construction d'un espace logistique	41
2.2. La ville contemporaine est à échelle humaine	46
<b>3. Évolution D'une Coop Fonctionnelle</b>	<b>52</b>
3.1 Le Port du Rhin, de l'héritage de la ville moderne... à la Coop	

plurifonctionnelle	52
3.2 Mutation des fonctions industrielles	55
<b>4. La Coop : des Usages et des Usagers</b>	<b>60</b>
4.1 La Coop des quotidiennetés plurielles	60
4.2 Une Coop pratiquée	63
<b>5. Une Coop paysagère</b>	
5.1 Durabilité, environnement et paysage, quelle place dans le projet urbain ?	66
5.2 La Coop et le paysage	69

### PARTIE 4 - 10 MOIS D'ENQUÊTE, RETOURS RÉFLEXIFS ET CONCLUSION

<b>1. Analyse de l'enquête</b>	<b>73</b>
1.1 Structure et Passation	73

### CONCLUSION DU PROJET DE FIN D'ÉTUDE

### BIBLIOGRAPHIE

# INTRODUCTION

## INTRODUCTION

“Un morceau de ville sur le port” sont les termes employés, lors d’un entretien, par la directrice opérationnelle adjointe de la SPL Deux-Rives, Floriane Camadro. À travers cette expression on comprend qu’un processus, un changement s’opère pour la ville de Strasbourg : la création de nouveaux quartiers, de nouveaux lieux de vie, en somme de nouveaux quotidiens arrivent au bord du Rhin. Parmi eux, la Coop, qui est située sur l’Île aux Épis, un nom issu de la structure ayant permis la canalisation du Rhin à la fin du XIXe siècle<sup>1</sup>. Le quartier est au cœur de l’activité industrielle et portuaire rhénane, qui est identifiable par ses nombreux conteneurs aux nationalités plurielles, ses portiques de manutention, ses immenses entrepôts, les transporteurs routiers et trains qui le traversent quotidiennement. Ce quartier a hérité son nom de l’ancienne industrie alimentaire alsacienne : l’Union des Coopérateurs d’Alsace connue sous le nom de la Coop ou la Coopé. Cette dernière avait installé son siège social au cœur de la demi-lune, et développera son activité productive au sein de ce périmètre jusqu’à sa liquidation.

À sa création en 2014, la société publique locale (SPL) Deux-Rives, a eu la charge de continuer la dernière phase du projet urbain eurométropolitain de grande envergure, qui vise à reconnecter la France à l’Allemagne. Depuis, elle est concessionnaire de la zone d’aménagement concertée (ZAC) Deux-Rives, où se développe un certain nombre de projets qui permettront l’avènement d’un ensemble cohérent de vie, composé d’équipements publics, de logements, d’activités économiques tertiaires, de lieux culturels, de commodités diverses, ainsi qu’un grand parc urbain. En neuf ans d’existence, la SPL et ses collaborateurs ont œuvré pour l’aménagement de la ZAC.

En 2021, au vu du changement de l’équipe politique à la tête de la Ville et de l’Eurométropole de Strasbourg, qui sont désormais menés par Europe Écologie les Verts. La SPL, les maîtrises d’œuvre et les services de la collectivité ont effectué un travail de fond pour faire évoluer les plans guides “Territoires” et “Coop”. Trois grands enjeux et orientations à prendre en compte sur l’ensemble des quartiers, ont été actés à la suite de ce travail :

- La recherche “*d’une gouvernance du projet urbain plus démocratique*”

<sup>1</sup> SPL Deux-Rives. Strasbourg Deux-Rives / Zwei Ufer un coin de paradis : le guide, 2022

; cela permet d’être plus attentif aux besoins des habitants (historiques et nouveaux), instaurer des temps réguliers de réflexion collaborative autour de sujets communs.

- Veiller à la construction d’une “*une ville des transitions écologiques*” ; c’est-à-dire en tant qu’aménageur, veiller au respect des enjeux de la transition écologique dans nos prescriptions faites à nos partenaires ; accompagner le changement de pratique, etc.
- Penser la “*ville inclusive et solidaire*” ; ainsi apporter des solutions aux besoins en équipement publics (parking, établissements, activités “socio-culturelles” etc.) mais surtout répondre au besoin croissant de logements abordables (locatif social, accession sociale, etc.)

Si l’on se focalise sur la Coop, on note une mise en avant d’une identité forte pour le quartier. Elle conserve ses attributs industriels via la “réhabilitation a minima” mais aussi à travers le paysage qui l’entoure. On note qu’au départ des coopérateurs d’Alsace en 2015, le quartier n’a pas été complètement vidé de toute activité. On peut relever les activités industrielles et logistiques de ses voisins directs, la présence de résidents historiques, ces anciens ouvriers de Coop attachés au quartier. Mais également de nombreuses productions artistiques réalisées par les plasticiens présents sur le site, pour les plus anciens, depuis presque 30 ans.

La Coop représente la diversité des ambiances et activités au sein d’une emprise réduite : on peut profiter d’une offre de loisirs créatifs et de travaux d’artisans spécialisés qui rythment l’agenda événementiel du quartier (Colors Festival, Central Vapeur, Les Ateliers Ouverts, etc.). Ces derniers sont situés à la Virgule, la programmation culturelle permet de mettre en lumière le quartier depuis leur inauguration en 2019. Dans un autre registre, l’aspect économique est l’un des piliers de la programmation, à travers des locaux commerciaux à louer, des espaces de coworking, les premières entreprises s’étant installées en 2022. À savoir que d’autres opérations sont à venir (Coop Active ou le Ruban) plutôt situées au Nord.

Cela fait désormais un an que les premiers habitants de la Coop ont pu emménager dans leur nouveau logement. Ils se sont installés au cœur d’un quartier qui est le témoin du patrimoine industriel de Strasbourg en activité. Ainsi, le mois de mai 2022 marque une étape clé dans le projet urbain Deux-

Rives, il acte une nouvelle forme d'occupation au sein du quartier Coop. L'année qui suit a été l'occasion d'observer en temps réel le travail opéré par l'aménageur, la collectivité et tous les acteurs participant de façon directe et indirecte au projet urbain, mais surtout l'exercice de la quotidienneté.

Dans le contexte du projet urbain, où l'on projette les livraisons des dernières opérations en 2030, le quotidien des habitant-es et travailleur-euses de la Coop est particulier. De fait, le quartier est marqué par les chantiers, la faible présence de commodités à proximité, une situation topographique quelque peu contraignante et d'une livraison partielle des espaces publics, les problématiques rencontrés par ceux qui vivent la Coop, teintent le quotidien de ces derniers, et affectent la perception de leur condition de vie.

Charge à ce Projet de Fin d'Étude de réaliser une "photographie" de l'habitabilité sur 10 mois d'observations et d'enquête, que l'on pourrait qualifier d'*habitabilité transitoire*. Bien sûr, le but n'est pas d'apporter des solutions exhaustives face aux problématiques soulevées, ni de juger les bonnes ou mauvaises pratiques des différents acteurs. Mais plutôt d'interroger les facteurs d'habitabilité présents actuellement, capter les discours transmis par les acteurs de la Coop, questionner la transition entre l'habitabilité passée et celle que l'on peut observer en direct, voire soulever les premiers jalons du bien vivre futur. Tout au long de ce travail nous nous attelons à apporter des éléments de compréhension à nos pistes de réflexion, nos hypothèses :

- Les usages du quotidien actuel sont les vecteurs d'une habitabilité en transition
- La Coop est un quartier industriel portuaire
- Quels sont les facteurs de l'habitabilité ?
- L'habitabilité créée ex-nihilo fonctionne-t-elle ?

En outre, la Coop est un projet de quartier ambitieux en cours de développement et au de ce qui a été énoncé précédemment, nous nous interrogeons. Dans quelle mesure ce quartier industriel-portuaire en pleine **transformation, procède à l'élaboration de son habitabilité** ?

Afin de répondre aux enjeux et aux grandes questions émises précédemment, nous allons procéder à une exploration théorique des notions autour de l'espace et des interactions qui peuvent apparaître, de la ville portuaire

ce qui nous permet de situer l'objet de recherche. D'autres notions qui sont essentielles à la compréhension des usages, des pratiques quotidiennes et du rapport entretenu avec le quartier seront abordés tel que la différence entre l'habiter, l'habitat et l'habitabilité. Dans un second temps, il s'agit de retracer l'histoire industrielle du périmètre, ce qui expliquera la programmation et les enjeux du projet urbain. La troisième partie de cet essai, sera la plus conséquente car elle mêle le diagnostic et l'analyse urbaine de l'habitabilité contemporaine de l'ancienne friche industrielle de la Coop, pour cela, on a construit une approche factorielle de l'habitabilité. Cette dernière croise approche théorique, l'enquête de terrain et l'analyse critique des agents de l'habitabilité, qui seraient les suivants :

- ◇ **L'accessibilité et les continuités**, à travers une analyse multiscale du territoire et la mise en discussion de la politique de mobilité et sa mise en pratique à la Coop ;
- ◇ La **trame urbaine**, par l'étude de la composition urbaine passée et présente du territoire ainsi traiter de la recherche de l'échelle humaine ;
- ◇ L'évolution des **fonctions et des usages**, par la transmission des discours théoriques et leur mise en application sur territoire et par la suite s'attarder sur l'expérience de l'habiter ;
- ◇ La **durabilité et le paysage** sont des notions complémentaires, qui démontrent que projet urbain n'est pas déconnecté de l'expérience du paysage et de la prise en compte des enjeux écologiques.

On part du postulat que l'habitabilité contemporaine serait un processus qui se développe, qui se construit dans le temps. Par conséquent, tout au long du développement il y aura des références au passé de la Coop. En parallèle, on construit un discours qui questionne régulièrement les rapports d'échelles présents sur le territoire et en lien direct avec les critères de l'habitabilité.

La dernière partie est une synthèse réflexive sur l'enquête menée, le déroulé de la passation, une analyse critique de la méthodologie. Mais surtout retour objectif sur les résultats obtenus et les réponses que l'on peut apporter aux hypothèses émises initialement.

Salle d'Embouteillage (Cave à Vins),  
vue sur la Malterie  
Source : EAC  
Septembre 2022



# **PARTIE 1**

# **UN ESPACE POUR LA VILLE**

# PARTIE 1 - UN ESPACE POUR LA VILLE

## 1. Situer L'objet D'étude & Définitions

### 1.1 Quel espace pour la ville ?

En ce qui concerne l'objet de mes recherches, il semble important de définir un référentiel physique. C'est-à-dire, que la localisation de mon objet d'étude et l'échelle d'observation choisie a un impact sur la question que je souhaite me poser et les résultats qui en découlent. Les premiers questionnements que j'ai eu sont issus des premières observations du territoire que je pratique quotidiennement, qui est la ZAC Deux-Rives. C'est un morceau de ville situé dans la ville de Strasbourg en pleine transformation, qui vit des évolutions rapides et qui s'inscrit dans le renouvellement voire la requalification d'un espace urbain existant.

Selon la définition de l'Insee, l'espace urbain c'est :

« *L'ensemble, d'un seul tenant, de plusieurs aires urbaines et des communes multipolarisées qui s'y rattachent. Dans l'espace urbain multipolaire, les aires urbaines sont soit contiguës, soit reliées entre elles par des communes multipolarisées* »

Il est évident que l'échelle de la zone d'aménagement concertée, mais également de l'espace urbain sont trop larges, Je reste attachée à l'idée d'étudier un terrain au sein de ce périmètre et traduisant les différents aspects de l'urbanité. Les références académiques seront le support de ce travail de définition et d'identification du contexte de recherche.

Un autre terme est à définir pour mieux comprendre le territoire étudié. Puisqu'il prend place au sein de Strasbourg, une ville qui concentre un certain nombre d'activités et qui dispose d'un rayonnement européen. Si l'on se réfère ce que disait Cerdà, l'*urbe*<sup>1</sup> (Cerdà, 1867), l'espace vécu, le territoire<sup>2</sup>, en somme : la ville.

C'est une « *agglomération relativement importante dont les habitants ont des*

1 Ildonso Cerdà. La Teoria general de la urbanizacion (ou Théorie Générale de l'Urbanisation en français)

2 Les définitions et notions citées sont la synthèse d'un travail de documentation, de restitution et d'analyse de cours de ma formation précédente et de thèmes abordés en Théorie de l'urbanisme, de l'aménagement et du paysage. Un cours dispensé par Charles Ambrosino en 2022.

*activités professionnelles diversifiées, notamment dans le secteur tertiaire* »<sup>3</sup>. La ville est le témoin de la concentration d'activités et d'individus sur un espace physique, ayant des limites administratives mais aussi un rayonnement pouvant s'étendre au-delà de ces dernières. Elle est le fruit de *représentations collectives*<sup>4</sup> et de l'expérience individuelle sur cet espace. La ville est le lieu de réalisation de l'individu, à travers la diversité et la multiplicité des activités présentes, et l'anonymat qu'elle lui procure.

Attaché à la notion de ville, l'urbe de Cerdà est un « *groupement de constructions mises en relation et en communication de telle sorte que les habitants puissent se rencontrer, s'aider se défendre et se rendre tous les services qui concourent à l'accroissement du bien-être et de la prospérité commune* »

Il est important de définir l'espace vécu et le territoire, des notions qui sont fortement liées. L'espace vécu selon le site Géoconfluences<sup>5</sup> et d'après les travaux d'Armand Frémont, rassemble « *l'espace vécu comprend l'espace des pratiques quotidiennes (l'espace de vie) et l'espace des interrelations sociales (l'espace social) en tant qu'objets de la perception et de la représentation mentale qu'un individu ou un groupe puisse se construire.* »

Dans la continuité<sup>6</sup>, le territoire<sup>7</sup> est un **espace géographique approprié et vécu par les individus qui le constituent et le font évoluer**. Il est d'une certaine manière **le résultat des interactions entre des éléments sociaux, économiques, environnementaux, institutionnels, politiques qui sont issues de l'activité** humaine et modifient l'espace géographique. « *Ces éléments font évoluer et définissent le territoire* ». C'est aussi un espace représenté, qui relève donc de la subjectivité des individus.

3 CNRTL. <https://cnrtl.fr/definition/ville>

4 JBB. Ville. Glossaire. Géoconfluences. Mai 2019. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/ville>

5 Espace Vécu, Espace. Glossaire. Géoconfluences. Juin 2012. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/espace>

6 D'après la prise de note d'un cours de Géographie sociale dispensé par Lise Bourdeau-Lepage

7 Bernard Ellissalde. Territoire. HyperGéo. <https://www.hypergeo.eu/spip.php?article704>

C'est l'articulation de ces notions et leur sens qui aideront à la détermination du terrain d'étude. Toutefois, pour revenir au périmètre initial, la ZAC Deux-Rives ne se résume pas qu'aux éléments cités précédemment. En effet, il tire sa spécificité dans la nature des activités situées dans cette zone. Le projet Deux-Rives prend place dans un espace industriel-portuaire. Il faut donc effectuer un exercice de la double lecture du territoire afin de mieux comprendre l'objet de notre étude mais également préciser nos questionnements.

### a. Espace portuaire

L'emprise de la ZAC Deux-Rives est localisée au cœur d'une zone portuaire, en effet le Port Autonome de Strasbourg (PAS) est le second port fluvial de France. Il « achemine 7 millions de tonnes de marchandises par an, et ses 320 entreprises emploient environ 10 000 personnes. » (Beyer, 2021). Il s'est développé du nord au sud, et marque en partie la frontière franco-allemande, ce qui représente « 10 km de berges rhénanes, soit 60% du linéaire fluvial strasbourgeois » (Beyer, 2021). Une partie du foncier présent au sein du périmètre de la zone d'aménagement concertée (ZAC) appartient au PAS, des tènements anciennement détenus par le port sont désormais dans le patrimoine de la SPL Deux-Rives, l'autre partie du foncier présent dans la ZAC est ventilée entre la collectivité, la Clinique Rhéna, des bailleurs et du privé. Il s'agit dans cette partie de définir ce qu'est l'espace portuaire, mais plus largement d'identifier les caractéristiques de la ville-port.

Dans un premier temps il existe différentes **typologies de la ville portuaire**<sup>8</sup> :

8 Tableau inspirée de la typologie des villes ports évoqués dans l'ouvrage de César Ducruet. Les villes-ports, laboratoires de la mondialisation. Géographie. Université du Havre, 2004. Français. ffNNT : ff. fftel-00008968f

A. VIGARIE (1979, op. Cit.)	O' CONNOR (1989)	J. MARCADON (1997)	A. FREMONT et al. (2004)
♦ <b>agglomération aux fonctions portuaires nettement prioritaires</b> , "même si le pourcentage d'emplois portuaires n'est pas majoritaire dans l'emploi urbain" (Le Havre) ;	♦ <b>ville portuaire</b> : "activités quotidiennes de transit, communes à tous les ports, reposant sur les flux physiques" ;	♦ <b>port métropolitain</b> : "vocation de transbordement, gamme complexe d'activités tertiaires et industrielles" ;	♦ <b>hub de transbordement</b> : "localisation optimale pour l'attraction des flux conteneurisés, le hub tire son existence de la concentration des flux le long de grands couloirs maritimes, et se situe hors des espaces urbanisés" ;
♦ <b>agglomération à vocation portuaire minoritaire</b> , "tissu industriel continental et peu lié à la navigation" (Rouen, Manchester, Szczecin) ;	♦ <b>ville maritime industrielle</b> : "extension de l'éventail de services à un nombre croissant de services à haut niveau, négociations et contrats à long terme, tissu tertiaire élaboré" ;	♦ <b>port de taille moyenne</b> : "fonctions moins puissantes, dont la touchée directe, qui participe néanmoins aux grands flux grâce, en partie, à un passé de grande ville maritime" ;	♦ <b>port d'hinterland</b> : "port dédié à un marché ou une grande capitale continentale, qui centralise les équipements et les flux sur une façade maritime et connaît une coexistence relativement équilibrée des fonctions centrales et de réseau" ;
♦ <b>agglomération à fonctions portuaires minoritaires</b> , "dans un ensemble d'orientations tertiaires puissantes (grandes capitales économiques des bords de mer : New-York, Londres, Hambourg, Copenhague)." ;	♦ <b>ville internationale</b> : "ville mondiale ou maritime-clé, souvent la plus grande ville du pays, ayant une politique de développement à long terme sur les routes maritimes, les conférences, la finance internationale." ;	♦ <b>port secondaire</b> : "fonction de collecte (regroupement - éclatement des cargaisons), relative absence d'environnement urbain aux fonctions diversifiées." ;	♦ <b>métropole maritime</b> : "centre tertiaire et cœur économique de la mondialisation, au rôle stratégique dominant par rapport à un rôle technique en déclin du fait de la congestion spatiale." ;

La mise en place d'une typologie est compatible et pertinente lors d'un travail scientifique. Néanmoins en l'état, les données à dispositions ne permettent pas de ranger notre objet d'étude dans une catégorie précise. Par conséquent, cela interroge, plus largement, la pertinence de cet outil de mesure, est-il applicable sur tous les terrains d'étude ? Le périmètre d'étude pourrait correspondre partiellement à trois catégories définies précédemment :

Le **port métropolitain**

La **ville maritime industrielle**,

Le **hub de transbordement**

Les trois définitions sont intéressantes, et sont le reflet partiel des dynamiques qui ont lieu dans cet espace. Ces typologies ont un prisme similaire : l'approche économique et productiviste des secteurs secondaires et tertiaires. Mais également l'importance des flux qui sont à mettre en perspective avec l'aire d'influence du port (en somme l'échelle). On constate que les autres formes d'occupations de l'espace et d'activités, telles que l'aspect culturel ou l'habitat sont absentes. Tout comme les caractéristiques de l'*urbe* (Cerdà, 1867) ou la continuité urbaine, ne sont pas mobilisés dans ces définitions. Un imaginaire de la ville portuaire ou plutôt de l'activité portuaire ex-nihilo. Pourtant, la ZAC Deux-Rives et plus largement le PAS sont dans la continuité de la ville et son centre. On rappelle que le retour de l'axe Ouest-Est est un objectif affiché, au cœur du projet urbain, et ce depuis la municipalité précédente. La trame urbaine existante est marquée par son héritage industriel, mais également par l'activité industrielle. En effet, une nuance est à apporter à la 2ème définition, puisque le contexte géographique de notre objet d'étude pousserait à parler d'une

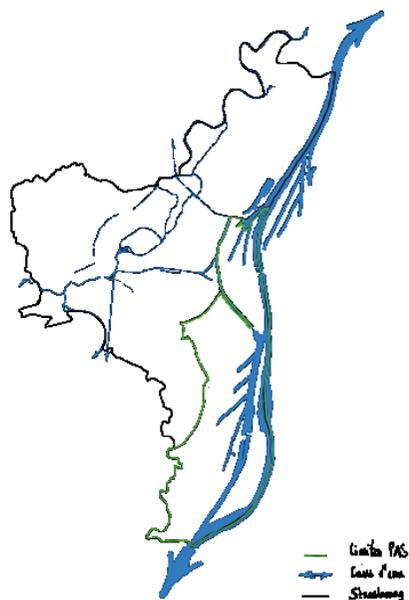


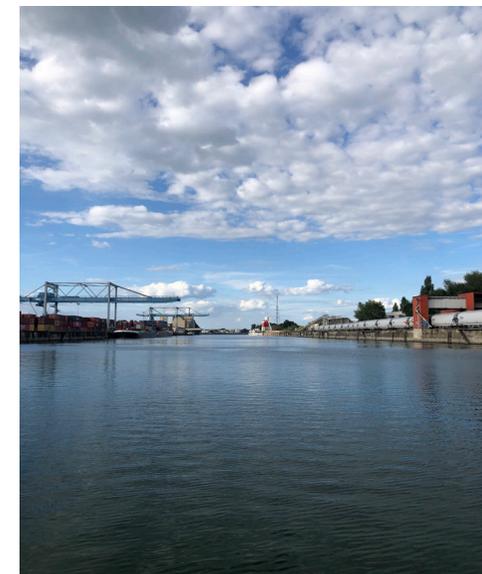
Schéma des limites du Port Autonome de Strasbourg  
Source : Google Maps, EAC  
Mars 2023

*ville fluviale industrielle.*

## b. Espace industriel

Au vu de notre objet d'étude, il est important de comprendre dans quel type d'espace nous sommes. Est-ce que le quartier de la Coop prend place dans une ville industrielle, dans une zone ou dans une tranche industrielle de la ville ? Ainsi comprendre l'impact que cela peut avoir sur notre territoire. Il est opportun d'avoir une double lecture du territoire, car l'activité industrielle subsiste et ne faiblit pas.

D'après Clémentine Périnaud, une ville est industrielle dans le sens où le secteur productif en décrit l'activité principale.<sup>9</sup> Cependant, l'auteure précise que la "*ville industrielle n'est pas seulement une catégorie de ville, isolée sur la base d'un critère fonctionnel, mais aussi un modèle de ville historiquement situé : « la ville de l'âge industriel ».* Selon cette acception, le développement du commerce, des transports, du logement, tout ce qui concourt à la construction des espaces urbains s'interprète comme des effets induits de l'industrialisation, en tant que processus de diffusion d'un modèle industriel et urbain."



Vue sur le Bassin du Commerce  
Source : Eve ABIDOS CHANDLER  
Juillet 2022

Or Strasbourg contrairement à d'autres villes ne s'est pas développée uniquement autour de sa production industrielle, et qui est composée de différents secteurs d'activités. Une partie de son territoire connaît une activité industrielle importante, qu'il faudrait associer à l'activité fluviale puisqu'elle est localisée principalement sur le Port du Rhin, à l'Est de la ville. Au vu du périmètre préexistant, on devrait plutôt parler d'espace industriel.

<sup>9</sup> Périnaud, Clémentine. *De la ville industrielle à la ville désindustrielle : Analyse de la production socio-spatiale de deux territoires d'industrialisation ancienne (Givors et Terrenoire)*. Université de Lyon, 2019.

“On observe en effet un jeu complexe où de multiples acteurs expriment des intérêts qui ne donnent pas à cet objet géographique une claire identité.” (Ducruet, 2004)

Que l'on s'intéresse aux caractéristiques de l'espace portuaire ou celles de l'espace industriel, des éléments sont prédominants et interconnectés : les besoins des acteurs et la capacité de connexion entre eux, ainsi que les flux et le transport de marchandise.

### c. Espace post industriel

Il existe au sein de la ZAC plusieurs espaces ayant connu une activité industrielle passée et sont restés en friche un certain nombre d'années. Selon Géoconfluence “*les friches sont des terrains qui ont perdu leur fonction, leur vocation, qu'elle soit initiale ou non : friche urbaine, friche industrielle, friche commerciale, friche agricole. Laissées momentanément à l'abandon, ces surfaces peuvent fournir l'opportunité de repenser l'aménagement du territoire, tant dans les espaces ruraux qu'urbains.*”.

Cette définition interroge à la fois la réversibilité des espaces post industriels, en ce qui nous concerne, mais plus largement interroge notre besoin de foncier au sein des espaces urbains denses.

“*la reconversion des friches industrielles et portuaires vers des usages urbains (depuis les années 1980-1990) et la réflexion plus récente et prospective sur l'utilité du port dans les objectifs de durabilité urbaine (depuis les années 2000). La ville dans le port et le port dans la ville, c'est cette recherche de re-*

*connexion qui peut alors constituer une problématique spatiale* (Beyer et al., 2011 ; Frémont, 2012)”<sup>10</sup>

Le foncier est l'outil fondamental pour effectuer tout projet sur le territoire. Qu'il soit bâti ou non, c'est

Source : Alexandre Chemetoff & Associés, SPL Deux-Rives



10 Jean Debrie. “La relation ville-fleuve-port dans les projets urbains : acteurs et instruments d'une reconexion (Strasbourg, Lyon).”

une assise physique pour toute opération. En outre, c'est grâce à lui que des porteurs de projets ont la capacité de se projeter. Dans notre cas, plusieurs acteurs sont mobilisés, tels que la collectivité (VDS et EMS), la SPL Deux-Rives, le Groupement des Usagers des Ports de Strasbourg (GUP), les promoteurs, etc.

Les espaces post-industriels ont une répartition dans l'espace, propre à leur fonction passée, ainsi rythment le territoire de façon spécifique. Cette trame urbaine n'est pas incompatible avec de nouveaux usages vers des pratiques plus urbaines.

Les interrogations autour de l'avenir des espaces post-industriels m'ont permis de réduire un peu plus le périmètre de la zone d'étude. C'est à l'issue de l'évaluation des différents quartiers, plus particulièrement des étapes d'avancement de ces derniers. Mon choix s'est porté sur le Quartier de la Coop. Cela se justifie en partie par rapport aux éléments évoqués précédemment, mais aussi car actuellement c'est le quartier le plus avancé au sein du projet urbain.

## 1.2 La pratique de la ville

La pratique d'après Christian Ruby, c'est l'activité d'un opérateur humain [...] c'est une action contextualisée. Michel Lussault précise de son côté la vision spatialisée de la pratique, c'est donc “*l'ensemble de comportements d'un opérateur en relation avec un espace qui constitue pour lui un contexte*”. Il développe son propos, en précisant que la pratique est un construit social qui s'inscrit dans une temporalité, celle de la récurrence (les habitudes voire la quotidienneté), ainsi “*qu'elle renvoie à un mode de vie*”.

La pratique comme construit sociale est un argumentaire soutenu par Edward Halls, car les pratiques des individus et/ou groupe d'individus varient selon leur positionnement géographique et la société dans laquelle ils évoluent. Par conséquent, on ne peut dissocier les activités humaines du territoire où elles prennent place.<sup>11</sup>

Par conséquent, cela nous interroge sur les pratiques spatiales et usages quotidiens des acteurs de la Coop. Quelles sont les quotidiennetés existantes ?

11 voir la définition de l'espace vécu évoquée précédemment

Toutefois chacun dispose d'une "spatialité propre [...] En ce qui concerne l'acteur individuel, cet agencement englobant manifeste son "habiter" et constitue, en tant que configuration spatiale stabilisée, intériorisée et vécue, son habitat." (Michel Lussault, 2013)

### 1.3 Habitat, habiter, habitabilité

Avant tout, il s'agit de faire un point de vocabulaire sur les termes et notions en lien avec l'habitabilité. Comment différencier l'habitat, de l'habiter et l'habitabilité ? Que sous-entendent ces notions ? Comprendre ces notions nous permettra de mieux appréhender les enjeux qui traversent notre objet d'étude.

**Habiter** relève d'un " processus de construction des individus et des sociétés par l'espace et de l'espace par l'individu, dans un rapport d'interaction voire un rapport ontologique qui les relie : nous habitons l'espace et c'est pour cela qu'il nous habite. [...] l'habiter peut se traduire par beaucoup d'actes, de processus et d'objets différents en impliquant l'ensemble des activités humaines (travail, résidence, loisirs, etc.), l'habitant étant alors un acteur territorial à part entière. Le terme est donc indissociable de la vie en société et de la construction, dans le temps, de ces sociétés, l'Habiter ne peut être restreint à l'espace privé." (Géoconfluence, 2013)

L'occupation d'un espace par les activités humaines privées ou publiques, qu'elles soient de longue durée ou temporaires, relève de l'**habiter**. Cependant l'habiter n'implique pas une "habitabilité naturelle" de l'espace. Un espace peut avoir des prédispositions (la nature du sol, la topographie, la présence d'un cours d'eau, etc.), plus largement des aménités. Géoconfluence le définit comme "les éléments naturels de l'espace représentant un attrait pour les habitants, permanents ou temporaires. [...] recouvre le plus souvent les éléments du paysage ou du milieu (climat...), perçus comme « naturels » et exerçant une attractivité touristique ou résidentielle, mais le sens peut être étendu aux aménagements destinés à faciliter l'accès à ces éléments" (JBB, Géoconfluence, avril 2021)

Évoquer l'habiter interroge également l'essence de l'habitat. **L'habitat** d'après Françoise Choay et Pierre Merlin correspondrait au "**cadre et conditions de vie d'une population en général, et en particulier mode de groupement des établissements humains.**" Si l'on se concentre sur les milieux urbains, c'est la "part d'un tissu spécialement affecté au logement des habitants, et qui constitue en général la fonction principale des villes, associé ou non avec d'autres fonctions. **La fonction résidence revêt des formes extérieures, une structure interne des modes d'occupation du sol extrêmement variés selon les régions, les villes, les quartiers**"

"**La morphologie et l'évolution de l'habitat reflètent très largement celles des mentalités, des moyens d'existence et des modes de vie.**" (Choay, Merlin, 2015)

Michel Lussault élargit sa définition, puisque l'habitat relèverait d'un "**ensemble des conditions matérielles, sociales et culturelles qui exprime un mode de vie. Plus spécifiquement, en géographie, organisation des espaces de vie des individus et des groupes.**" (Michel Lussault, 2013) Sa définition s'inspire en partie de la vision des sciences de la vie : c'est donc l'ensemble "**ensemble des conditions nécessaires au développement de la vie d'une espèce animale ou végétale déterminée.**" Michel Lussault parle des conditions intrinsèquement liées à l'activité humaine, c'est-à-dire aux "**conditions d'organisation matérielle du peuplement humain**" car l'homme reste un "animal politique et culturel" qui reste en interaction permanente avec le territoire, ce dernier l'influence aussi. Ce que désigne comme habitat n'est donc pas unique, prend différentes formes et rythme l'espace, en fonction des pratiques de chacun.

"**L'habitat est une organisation spatiale qui offre du répondant à la pratique**" (Michel Lussault, 2013) Comme évoqué précédemment, la zone interrogée est à la croisée de l'activité portuaire et de l'activité industrielle passée et existante. La forme urbaine du quartier est l'héritage de l'architecture et la valeur fonctionnelle des bâtiments de l'époque.

Maintenant que les termes d'habitat et d'habiter sont définis, il s'agit de comprendre ce qu'est l'habitabilité. On peut définir l'habitabilité comme un "**néologisme qui qualifie l'ensemble des conditions de l'habiter d'un lieu**"

(accessibilité, convivialité, citoyenneté, proxémies) aussi bien **matérielles qu'idéelles**. Le terme renvoie à une idée de l'habiter plus large que le fait de résider. L'habitabilité d'un lieu est liée à l'**existence de possibilités suffisantes de création et d'adaptation permettant aux individus de se l'approprier**. Les approches par l'habitabilité étudient la façon dont le social se construit dans un territoire de vie." (Géoconfluence, 2014)

Muriel Delabarre et Solène Marry définissent comme " **une somme de composantes physiques, naturelles, matérielles qui concourent à dessiner la « qualité de vie », mais aussi de composantes esthétiques, symboliques et signifiantes**. Elle doit :

**Prendre en considération les données objectives concernant le territoire (matérialité urbaine) ;**

**Énoncer les termes d'une appréhension ordinaire entre représentations et pratiques des individus.**"<sup>12</sup>

Ce que l'on comprend de ces définitions, c'est que l'habitabilité est une composante de plusieurs facteurs, prenant place sur un espace physique, socialement construit et regroupant des **aménités**. Il y a un certain nombre de composants objectifs à l'habitabilité d'un espace, tels que les conditions d'accès au territoire, la viabilisation du milieu, la proximité des équipements et des commerces, mais une part de ces critères restent subjectifs, ils peuvent relever du type d'usages et des pratiques quotidiennes des individus par exemple. La mesure de la qualité de vie est subjective, car les conditions de "l'habiter" diffèrent en fonction des sondés, mais s'inscrit également dans un contexte sociétal. La mesure de l'habitabilité de la Coop sera faite selon un prisme spécifique, pour rappel l'objet d'étude se trouve en milieu urbain occidental, au sein d'une ville européenne transfrontalière de presque 300 000 habitants.

## 1.4 Connectivité et accessibilité de la ville

L'un des principaux facteurs d'habitabilité est l'accessibilité voire la

<sup>12</sup> Delabarre, Muriel, et Solène Marry. « Habitabilité et nature urbaines : vers un outil d'évaluation des projets urbains: Exemple de la métropole lyonnaise ». *VertigO*, n° Volume 12 Numéro 2, septembre 2012. *DOI.org (Crossref)*, <https://doi.org/10.4000/vertigo.12683>.

connectivité de l'espace.

Selon Jacques Lévy, "c'est l'offre de mobilité, c'est-à-dire l'ensemble des possibilités effectives pour relier deux lieux par un déplacement". À partir du lieu de résidence, elle peut se mesurer de différentes manières (Pierre Merlin, 2015) :

selon sa proximité avec les transports en commun, à partir des courbes isochrones, cet outil permet de déterminer les durées d'accès selon des modes de déplacement donnés : modes actifs, transports en commun, voiture, etc.

"en fonction de l'offre de transport et du système d'activités", il faut comprendre que le système d'activité est perçu comme "des types d'opportunités" tels que le bassin d'emploi, les équipements, les lieux de loisirs et commerce, etc.

L'accessibilité n'est pas que la capacité d'un individu à se déplacer d'un point A à un point B, mais elle dépend également de la représentation mentale du territoire par les individus. L'individu exerce un arbitrage des distances qu'il juge acceptable (ou non) d'effectuer mais également des modes de déplacement. L'accessibilité est intrinsèquement liée à la notion de mobilité. C'est "*l'une des modalités de gestion de la distance consistant en un déplacement matériel des opérateurs d'un lieu à un autre*"<sup>13</sup>

Le choix modal<sup>14</sup> est conditionné par d'autres facteurs tels "*par les caractéristiques socio-économiques de la population résidente*", ou bien la morphologie du territoire. En effet, l'individu pratiquant un territoire étendu avec une forte dispersion des services dans l'espace et à tendance monofonctionnel, fera un choix modal différent que s'il pratiquait un territoire avec un bâti très dense, plurifonctionnel et une offre de service diverse.

Ainsi pour mesurer le potentiel d'accessibilité d'un espace, il s'agirait d'intégrer la distance métrique, la motilité<sup>15</sup> des individus, leur perception des distances, la trame urbaine et bien sûr l'offre et les équipements de transport.

<sup>13</sup> Définition de la mobilité par Vincent Kaufmann extraite du *Dictionnaire de la géographie et l'espace des sociétés* cité précédemment

<sup>14</sup> Tran, Dong-Binh, et al. « Morphologie urbaine et mobilité dans la Communauté Urbaine de Strasbourg ». *Cybergeo*, décembre 2014. *DOI.org (Crossref)*, <https://doi.org/10.4000/cybergeo.26665>.

<sup>15</sup> Motilité : Disposition à la mobilité, composante virtuelle de la mobilité Lévy, Jacques, et Michel Lussault. *Dictionnaire de la géographie et l'espace des sociétés*. Nouvelle édition revue et Augmentée, Belin, 2013.

Dans notre cas, le potentiel d'accessibilité du quartier Coop est particulier, comme il a été dit précédemment c'est un quartier en cours de requalification. Cela a plusieurs répercussions sur la connectivité du quartier au reste de la ville, mais aussi sur les perceptions des usagers. Un focus sur la Coop sera fait dans les parties suivantes, car la mobilité et l'accessibilité sont au cœur de la compréhension de l'habitabilité de ce quartier.

## 2. Méthodologie d'enquête envisagée :

### - *observation spontanée* -

Dans un premier temps, je compte procéder à une première observation (sans grille d'observation) de l'extérieur des commerces étudiés, ainsi restituer l'environnement proche (rue, quartier, commerces et activités à proximité), relever les transports à proximité, l'ambiance générale, observer les interactions espaces privés - espaces publics, prendre des notes et des photos du quartier et des usages qui prennent place dans le quartier. Dans la mesure du possible, réaliser un premier contact avec les individus qui vivent la Coop au quotidien.

Les premières observations ont lieu au milieu de l'automne 2022 et ont été poursuivies jusqu'au printemps 2023.

### - *typomorphologie de l'espace* -

La typomorphologie est une démarche méthodologique "qui lie forme urbaine et histoire"<sup>16</sup>, elle est développée par Saverio Muratori pendant les années 60. Ce dernier s'inspire des travaux développés par les archéologues. La typomorphologie "**consiste à se fonder sur l'analyse cartographique du parcellaire (la "parcelle historique")** pour établir l'évolution historique précise des formes urbaines, considéré à la micro-échelle de la parcelle à celle de l'espace urbanisé historique."

Cette approche méthodologique me permet d'appréhender la trame urbaine du quartier de la Coop et ses abords. On étudiera son évolution dans le temps à partir de la décomposition de séquences préalablement définies :

parcellaire, bâtis, réseau viaire, réseau hydrologique. Concernant les premières séquences d'études (1900-1930), on dispose d'une série de fond de plan précis, cependant à partir de l'après-guerre il vaut mieux faire usage des orthophotographies de l'époque.

### - *questionnaire (google form)* -

Le second outil utilisé serait le questionnaire. Le service communication de mon entreprise est en lien avec les habitants de la Coop via diverses plateformes (WhatsApp, mailing list, maison de projet, etc.). Ça serait des canaux de diffusion pour diffuser à un maximum d'habitant un questionnaire court (entre 3 et 5 min). Ce questionnaire me permettrait d'avoir une idée globale du type de personne vivant et travaillant dans le quartier.

À la fin de ce dernier, je laisserai le choix aux personnes de me laisser leur mail, afin de s'entretenir.

### - *entretiens et entretien marchand* -

En complément de l'outil précédent, je souhaiterais réaliser des entretiens semi-directifs avec des personnes qui pratiquent le quartier au quotidien (habitants, travailleurs, autre), mais également des personnes qui ne pratiquent pas souvent ce quartier mais qui ont un imaginaire des lieux. À voir si c'est réalisable dans le temps imparti.

Cette troisième étape apparaît comme la suite logique des premières observations de terrain et du questionnaire. C'est un outil non négligeable de mon analyse de l'habitabilité d'un quartier en transition. L'entretien marchand, permettra aux enquêtés de mieux spatialiser leurs propos, et sûrement d'identifier des éléments qui n'auraient pas été abordés lors d'un entretien classique. Afin de mieux comprendre les projets et les dynamiques, mais surtout la fabrication de l'habitabilité au sein de la Coop, il me paraît nécessaire de m'entretenir avec des membres de l'équipe de la SPL Deux Rives (Maître d'ouvrage aménageur) tel que la cheffe de projet de la Coop : Floriane Camadro, mais également un des chargés de communication qui sont les passerelles entre les opérationnels et le grand public, plus particulièrement les habitants. Je pense m'entretenir également avec des habitants de l'Entre Deux Rives et/ou de la Coopé, qui sont les premiers programmes d'habitation livrés et habités. Les gérants des commerces et projets culturels prenant place à Coop, tels que Kaléidoscoop, le Bateau du Rhin, les Ateliers Éclairés, le CRIC, les

---

16 Lévy, Jacques, et Michel Lussault. *Dictionnaire de la géographie et l'espace des sociétés*. Nouvelle édition revue et augmentée, Belin, 2013.

artistes de la Basse-Cour des Miracles (BCDM).

Je prévois de réaliser entre 5 et 7 entretiens, qui se dérouleront entre fin mars et début mai.

Mon objectif est de créer plusieurs grilles d'entretien car les personnes que je souhaite interroger ne vivent pas la Coop de la même façon. Certaines questions seront communes mais il me paraît plus pertinent de les adapter en fonction des activités menées sur la Coop (travail, loisir, habitat).

L'élaboration de ma grille d'entretien a été réalisée à la suite des premières observations et les premières prises de contact sont prévues pour début mars 2023. J'ai défini les objectifs de ma grille d'entretien à partir des axes et questionnements formulés en amont. À partir de ces objectifs et thématiques, j'ai établi un certain nombre de questions et de relances.

#### *- prises de vue et prises de son -*

Le support de photos me paraît complémentaire aux outils méthodologiques utilisés précédemment. Il prendra la forme d'un roman photo chronologique, l'objectif est de montrer l'évolution du quartier en quelques mois mais également d'imager les usages qu'il y a à la Coop. Une première partie des photos seront faites lors des premières observations, les objectifs de ces prises vues sont :

faire un état des lieux du quartier

faire état de l'ambiance paysagère et architecturale

identifier les accès directs (rues, passerelles, ...)

identifier l'occupation de l'espace public

créer une chronologie des opérations

Lorsque j'évoque la prise de son, je souhaite mesurer le nombre de décibels, afin de rendre plus ou moins compte de l'ambiance sonore du quartier. Ainsi, rendre compte d'une certaine manière de l'environnement de façon sensorielle. Le rapport aux sons a de l'importance dans le quotidien, et influence la sensation de bien-être chez l'individu.

*Verrière de l'Administration  
Source : EAC  
Octobre 2022*



# **PARTIE 2**

# **HISTOIRE DE LA COOP**

## PARTIE 2 - HISTOIRE DE LA COOP

### 1. Un projet coopératif, quelle aventure !

Afin de comprendre ce qui caractérise l'habitabilité, observée ces dix derniers mois, il faut d'abord s'attarder sur l'histoire du lieu, sa construction, le projet initial, le type de quotidien présent sur le site. Mais aussi prendre le temps de retracer le projet urbain co-construit par les acteurs publics et la SPL Deux-Rives.

#### 1.1 la Coopé l'histoire d'un siècle

Dans le paragraphe suivant, on va essayer de retracer 113 ans d'histoire, et identifier les jalons de l'habitabilité contemporaine du site.

C'est à l'époque de l'Alsace allemande que fût créé la Konsumverein für Strassburg und Umgegend. C'est une initiative ouvrière, menée par 125 métallurgistes, qui apporte une réponse sociale à un problème qui résonne encore de nos jours : permettre l'accès à des produits alimentaires, aux populations les plus pauvres et à des prix justes et peu élevés. Cette idée fait écho de façon directe au modèle des pionniers de Rochdale et repris quelques années plus tard par l'Alliance Coopérative Internationale fraîchement créé (1895), choisi qu'est la coopérative<sup>1</sup> qui prône les principes ("*First Laws*") suivants : "l'adhésion libre et volontaire", "une personne, une voix", "la distribution proportionnelle des bénéfices" et enfin "la rémunération limitée du capital" (Holyoake, 2017).

L'Alliance Coopérative Internationale mettra à jour les principes historiques de la coopérative en 1995 :

- *l'adhésion volontaire et ouverte à tous* ;
- *le pouvoir démocratique exercé par les membres* ;
- *la participation économique des membres* ;
- *l'autonomie et indépendance* ;
- *l'éducation, formation et information* ;
- *la coopération entre les coopératives* ;
- *l'engagement envers la communauté* "

<sup>1</sup> George-Jacob Holyoake, Histoire des équitables pionniers de Rochdale, Éditions du commun, 2017

En somme, la coopérative c'est la prise en compte de la voix de chaque individu associé, dans le but de gérer collectivement et de façon égalitaire une personne morale.



Ancien logo de la Coop Alsace

La Konsumverein für Strassburg und Umgegend ("Konsum" pour les alsaciens), sera créée le 15 septembre 1902, elle installera son premier point de vente moins de deux mois plus tard au 15 rue des Dentelles, dans le quartier de la Petite France, ancien quartier pauvre et populaire de Strasbourg qui s'embourgeoise avec le temps. Au vu de son développement croissant, la coopérative décide en 1912 de déplacer ses activités dans la zone du Port du Rhin, à proximité directe du Port Autonome de Strasbourg. Cette opportunité est liée à la grande disponibilité de foncier (voir la carte ci-dessous - carte 1902- ). Cela ne fait que treize ans que le PAS s'est installé dans cette zone en raison de l'accroissement de ses activités, c'est une localisation stratégique pour la Coopérative de Consommation de Strasbourg et environs, pour plusieurs raisons. Premièrement, la disponibilité foncière permet aux sociétaires d'asseoir physiquement leur appareil productif à proximité d'infrastructures préexistantes et permettant l'acheminement de marchandise plus facilement, on peut citer la présence de lignes de chemin de fer ou la proximité de plateformes logistiques portuaire. Ce qui facilité l'acheminement des marchandises vers les différentes épiceries alsaciennes.

Par ailleurs, l'acquisition de ce tènement, auprès de la municipalité strasbourgeoise, et la surface disponible de ce dernier, permet de constituer une réserve foncière dans l'optique d'un accroissement des activités de la société coopérative. Les premiers locaux de la "Konsum" sont la "Boulangerie" et l'Administration, en 1911.

À partir des premières années suivant son installation au Port du Rhin et jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, la "Coopé" ne cesse de croître. En outre, elle modernisera son patrimoine bâti existant et fera l'acquisition de tènements limitrophes, dans le but de construire de nouveaux bâtiments afin d'augmenter ses capacités de production et de stockage. En parallèle, le nombre de sociétaires (34 399 en 1927) et d'épiceries Coop augmentent

dans le Bas-Rhin, en 1923, la société a “60 succursales”, 81 magasins en 1927<sup>2</sup> en 1932 elle possède 136 épicerie puis 365 en 1952.

La Coopérative de Consommation de Strasbourg est durement affectée par la Seconde Guerre mondiale, l'Alsace fût occupée par le IIIe Reich, tout comme ses industries. La zone a subi plusieurs bombardements, et abîmé une partie des bâtiments de la Coopé.



Photographie aérienne de la Coop et ses abords - 1959  
Source : IGN

À la sortie de la guerre, la coopérative entreprend sa reconstruction, l'extension de certains entrepôts mais également la construction de l'Union Sociale (6 624 m<sup>2</sup>) et la Cave à Vin (18 130 m<sup>2</sup>) à la fin des années 50. Elle continue son déploiement dans la région et fusionne avec d'autres coopératives alsaciennes (Illkirch, Mulhouse), de cette fusion naît l'Union des Coopérateurs l'Alsace, en 1967. Colmar et ses coopérateurs se joignent à l'aventure à partir de 1972, le nombre de points de vente augmente à 616. Les années 60-70 marquent l'entrée dans une nouvelle ère pour la Coopé, la façon de consommer change, c'est l'essor de l'hyper consommation, la société ouvre son premier hypermarché : Rond-Point.

Les besoins logistiques et surtout de surface exploitable devenant de plus important, la Coopé déménage une partie des entrepôts à 13km au nord de Strasbourg, dans la ville de Reichstett en 1976. Le groupe de la Coop Alsace possède plusieurs filiales<sup>3</sup> :

les épicerie de proximité que sont les *Points Coop*

les supermarchés *Coop* et *Maxi*

les hypermarchés *Rond-Point*

autres enseignes alimentaires : *Mutant, Alcoba Distribution, Schildis, Dismar, Eurocash, Maurer Frères, Stumpf Frères "Aléor"*

les stations-services

les cafétérias dénommées “ *Le Perroquet*”

<sup>2</sup> Philippe Wendling. Coop Alsace : plus d'un siècle de complicité partagée. 2014

<sup>3</sup> Liste des enseignes issue du blog de Jeanneteau, Stéphane. Fiche enseigne : les coop d'alsace. 21 octobre 2007, <http://shedefan.over-blog.com/article-13224837.html>.

La majorité de ses activités de production et logistiques migrent progressivement vers le site Reichstett, les locaux historiques de la demi-lune sont peu à peu démobilisés à partir de la fin des années 90, par conséquent certains locaux ont été démolis tel que des garages ou l'ancienne boucherie.

Le déclin de la Coop Alsace a lieu au début des années 2000, l'enseigne a des difficultés à se moderniser face à des concurrents tels que Carrefour, Auchan ou Leclerc. Le nombre de Point Coop présents dans les centres bourgs alsaciens recule au profit des grandes surfaces de zone périurbaine. Au début des années 2010, elle connaîtra un certain nombre de déboires judiciaires, tels que le détournement de fonds estimé à 1,2 millions d'euros de l'ancien PDG Yves Zehr, des soupçons d'emplois fictifs, mais aussi le constat de nombreuses surfacturations<sup>4</sup>. La Coop Alsace ne cesse de s'endetter, on parle à l'époque de 140 millions d'euros, une partie de ses enseignes (super et hypermarchés) se font racheter par l'entreprise Leclerc, tandis que les Points Coop sont repris par Carrefour.

La coopérative va connaître “en six ans quatre plans sociaux”<sup>5</sup>, en 2009 on compte 4 200 salariés, puis 450 au premier semestre 2014 puis 254 au second semestre, et enfin 150 en 2015, qui seront licenciés lors de la liquidation de l'entreprise. Les importantes rémunérations (salaires, primes, indemnités) des PDG interrogent, notamment dans un contexte où la Coop connaît une restructuration et un niveau d'endettement sans pareil<sup>6</sup>.

« *Les quatre directeurs émergeaient à 130 000€ par an, plus une prime annuelle d'objectif d'environ 20 000€ qui était systématiquement octroyée alors même que les résultats n'étaient pas bons, plus de conséquents remboursements de frais, une voiture de fonction et disposaient d'un “parachute doré”* »

<sup>4</sup> Rousseau, Noémie. « Coop Alsace : 1,2 million d'euros détournés ». *Rue89 Strasbourg*, 22 mai 2012, <https://www.rue89strasbourg.com/coop-alsace-12-millions-deuros-de-tounes-9726>.

<sup>5</sup> « La justice prononce la liquidation de Coop Alsace ». *Le Monde.fr*, 30 mars 2015. *Le Monde*, [https://www.lemonde.fr/economie/article/2015/03/30/la-justice-prononce-la-liquidation-de-coop-alsace\\_4606073\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2015/03/30/la-justice-prononce-la-liquidation-de-coop-alsace_4606073_3234.html).

<sup>6</sup> France, Pierre. « À l'AG de Coop Alsace, des primes et des honoraires qui ne passent pas ». *Rue89 Strasbourg*, 28 mai 2014. <https://www.rue89strasbourg.com/coop-alsace-des-primes-des-honoraire-qui-ne-passent-pas-66314>.

*composé de deux ans de salaire en cas de départ de la société. Ces dirigeants sont partis avec des indemnités comprises entre 250 et 390 000€, certains après moins de deux années passées dans l'entreprise ! » - Henri Ancel pour Rue 89 Strasbourg*

Les sociétaires de l'époque, sous le choc, remettent en question le modèle de la coopérative, et son respect des principes fondamentaux *“une personne, une voix”*, *“la distribution proportionnelle des bénéfices”* mais surtout *“la rémunération limitée du capital”*.

La Coop Alsace baissera le rideau définitivement le 31 mars 2015.

## 1.2 l'esprit des coopérateurs

La Coopé a marqué l'Alsace pendant un siècle, elle est le symbole des épicerie de proximité et plus tard, celui de la grande distribution. Le déploiement des Points Coop sur l'ensemble du massif des Vosges a permis à l'enseigne de s'ancrer dans la mémoire collective alsacienne. À l'origine la place du sociétaire était prépondérante, le-la sociétaire était en capacité d'exprimer son point de vue lors des assemblées générales, et disposait d'un pouvoir décisionnel sur les stratégies initiée par la direction générale puisque chacun-e pouvait exercer son droit de vote.

*“Avant-guerre, elle compte déjà 25 000 sociétaires. Au plus fort de son activité, dans les années 60, elle en rassemblera plus de 100 000”* (Journal de la Coop #2, 2019)

Les épicerie de proximité permettaient l'approvisionnement à bas coûts, à des personnes vivant au sein de villages reculés d'alsace. Charles Riehl, ancien dirigeant de la Konsum, a lancé en 1928, le concept de l'épicerie ambulante, qui effectuera des rotations régulières, afin d'être au

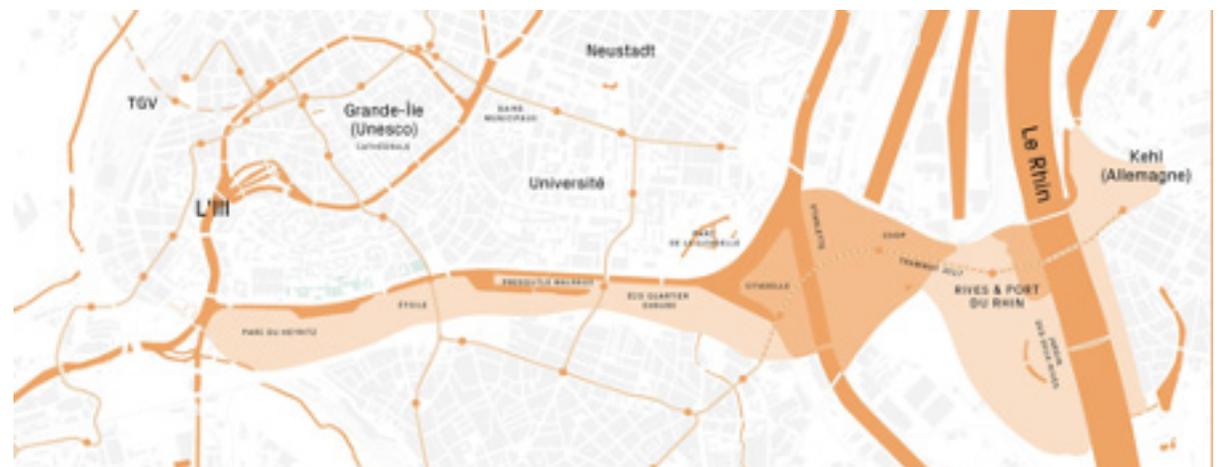
plus proche du consommateur. Ces épicerie ont marqué le quotidien des alsaciens, elles contribuaient à la vie de quartier, car souvent identifiées comme lieu emblématique. La force de la Coop Alsace était liée à sa capacité à devenir un repère du quotidien. La Coop était identifiable de tous-tes grâce à son logo vert et sa typographie aux formes arrondies.

## 2. La redécouverte de l'axe Ouest-Est

Le quartier de la Coop n'est qu'une partie d'une ambition ancienne d'environ trente-trois ans : *“ouvrir la ville sur le Rhin et d'assurer une continuité entre Strasbourg et Kehl-am-Rhein (Allemagne)”* (Antoine Bayer, 2021)

Le développement urbain de la ville suit une trajectoire plutôt nord-sud mais aussi vers l'ouest, par conséquent les strasbourgeois-es ne voient que très peu le fleuve pour plusieurs raisons. Premièrement, les nombreux conflits franco-germaniques qu'il y a pu avoir au fil des siècles expliquent le processus d'urbanisation.

Par ailleurs, si l'on se réfère à la topographie et que l'on passe en revue d'anciens plans de la ville, on constate que la Grande Île concentre des activités économiques, des logements, les lieux de pouvoirs mais dispose de nombreuses fortifications qui limitent le développement urbain. Aux siècles précédents le Rhin était plus proche qu'il ne l'est actuellement, les travaux de canalisation et d'endiguement contribuent à sa mise à distance. On ne va pas trop s'épancher sur le rapport à l'eau qui sera traité lorsque l'on abordera les questions de trame urbaine.



Plan du Projet Deux Rives au sein de la ville de Strasbourg  
Sources : Horstaxe, SPL Deux-Rives

On peut citer également que les activités portuaires et industrielles sont localisées en marge de la ville, à la frontière Est. Pourtant, on fait face au second port fluvial de France. Pour citer quelques chiffres, “le PAS achemine sept millions de tonnes de marchandises par an, et ses 320 entreprises emploient environ 100 000 personnes. La surface occupée par le PAS ce qui représente 8% de la surface communale, c’est également 10 kilomètres, des berges rhénanes.”<sup>7</sup>

En somme, le projet Deux-Rives / Zwei Ufer répond à un contexte strasbourgeois spécifique. Grâce à une disponibilité foncière intra-muros sans pareille, les collectivités territoriales et les acteurs de l’aménagement ont la possibilité de porter un projet urbain ambitieux. On parle de “*la transformation de quelque 250 hectares de friches portuaires s’étendant de l’Ill aux rives du Rhin, du quartier strasbourgeois du Heyritz à la ville allemande de Kehl-am-Rhein.*”<sup>8</sup>

La première partie du projet urbain a été réalisée entre 1996 et 2016, on voit une progression vers l’est au fil des réalisations (le parc du Heyritz, la presqu’île André Malraux ou encore l’Écoquartier Danube). Une “*nouvelle étape du projet Deux-Rives a été concrétisée par la création en décembre 2013 de la Zone d’Aménagement Concertée (ZAC) des Deux Rives. En 2014, le pilotage de l’aménagement urbain de ces 74 hectares est confié à la Société Publique Locale (SPL) Deux Rives, société créée par la Ville et Eurométropole de Strasbourg pour mener des projets d’aménagement et de construction ou réhabilitation sur le territoire.*” (Beyer, 2021)

La liquidation de l’Union des Coopérateurs d’Alsace, permet à la SPL Deux-Rives d’acquérir du foncier, ainsi d’avoir plus de marge de manœuvre dans la réalisation du projet.

On assiste au retour de la continuité France-Allemagne en 2017, grâce au tramway, marque officiellement la poursuite du projet urbain vers l’Est, mais surtout l’activation des quatre quartiers évoqués précédemment.

<sup>7</sup> Beyer, Antoine, et al. De la ville-port à la métropole fluviale - Un portulan pour Strasbourg. Autrement, 2021.

<sup>8</sup> SPL Deux-Rives. « Le projet urbain ». *Strasbourg Deux—Rives*, SPL Deux-Rives, <https://strasbourgdeuxrives.eu/fr/le-projet-urbain/>. Consulté le 10 juin 2023.

C’est un parti pris du maître d’ouvrage de disposer de deux équipes de maîtrise d’œuvre urbaine :

les agences **TER**, **51N4E**, **LIST** et **OTE** ont élaboré le plan guide “*Territoire*”, à destination des quartiers Citadelle, Starlette et Port du Rhin et l’agence Chemetoff & Associés, pour sa part a composé celui du quartier Coop.

En effet, la Coop se démarque du reste de la ZAC, le quartier a la particularité d’avoir un ensemble de bâtiments existant, qui ont été en grande partie réhabilités. L’agence Chemetoff a été choisie pour les connaissances et compétences autour du patrimoine industriel (en référence à l’île de Nantes). Benjamin Kieffer précise dans son mémoire de fin d’étude, que le concepteur par son approche sensible, a réalisé un travail en profondeur pour conserver *l’Esprit du lieu*<sup>9</sup>.

La programmation du quartier est riche car elle fait l’exercice de la création d’une mixité fonctionnelle, au sein d’un espace déjà construit. Le but étant de conserver les qualités architecturales de bâtiments industriels, tout en changeant les fonctions et usages qui prendront place.

Les trois ambitions principales du projet urbain portées par la SPL Deux-Rives :

“- **recycler les espaces urbains**, en utilisant les espaces délaissés du port – anciens sites industriels – comme nouvelles parcelles à urbaniser dans une logique de préservation des terres agricoles et espaces naturels,

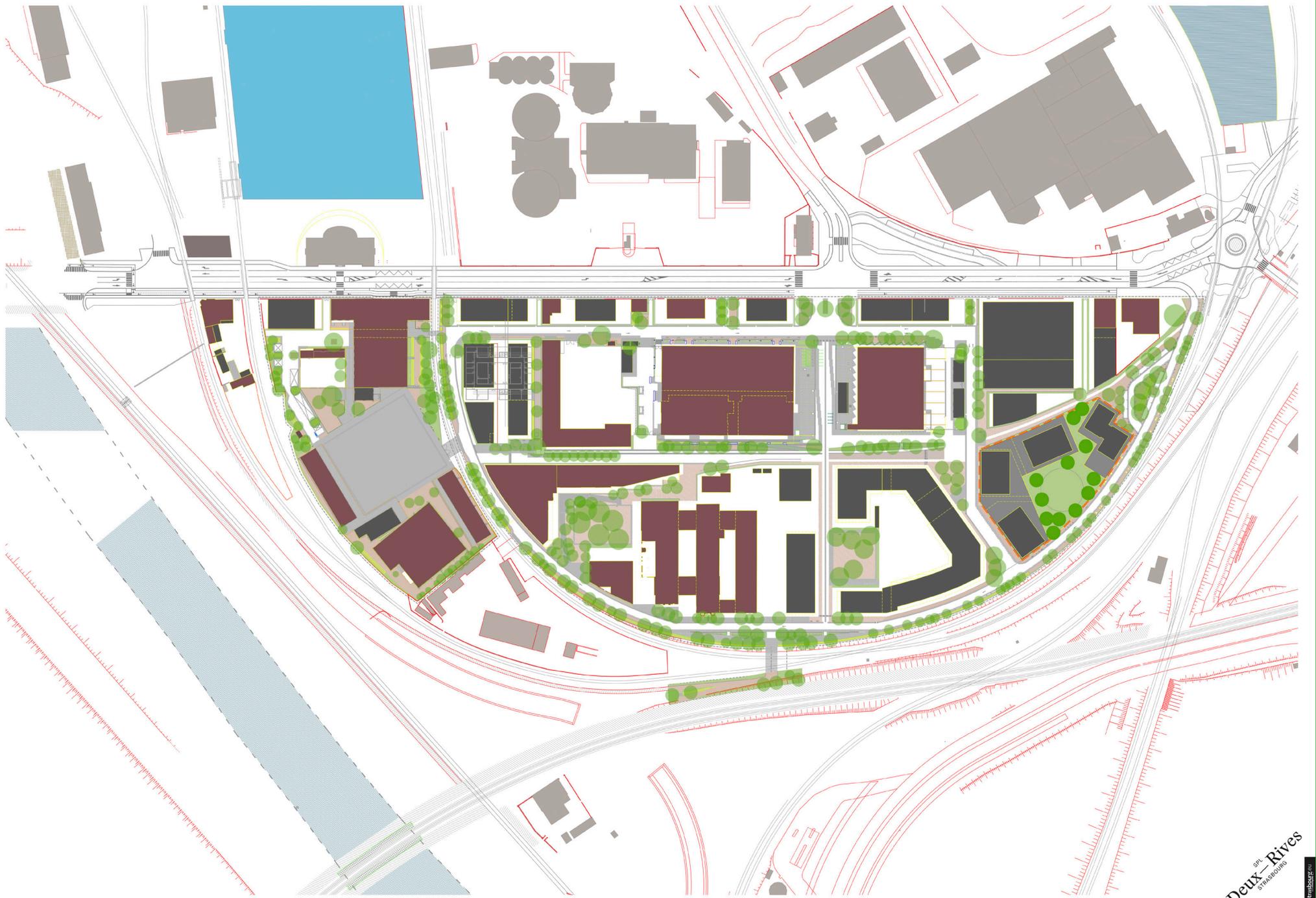
- **réparer les cicatrices de l’histoire** en ouvrant à nouveau Strasbourg sur le fleuve, autrefois *no man’s land*, demain trait d’union et port d’attache.

- **accélérer la transition écologique du territoire** afin de consolider le cadre d’une ville résiliente et solidaire. Cette ambition se déploie à travers des actions très diverses (énergie, transports, habitat, matériaux, services et équipements publics, biodiversité et végétalisation, …).”

(Ci-contre)  
Plan Guide «COOP»

Sources : Alexandre Chemetoff & Associés, SPL Deux-Rives

<sup>9</sup> Kieffer, Benjamin. *L’esprit du lieu dans le projet urbain : le renouveau du site. Architecture, aménagement de l’espace*. Institut d’Urbanisme et de Géographie Alpines, 2018, <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01880635/document>.



# **PARTIE 3**

# **HABITABILITÉ CONTEM- PORAIN D'UNE FRICHE INDUSTRIELLE EN PLEINE RECONVERSION**

# PARTIE 3 - HABITABILITÉ CONTEMPORAINE D'UNE FRICHE INDUSTRIELLE EN PLEINE RE- CONVERSION

## 1. Une Île Rhénane

Pour rappel, l'accessibilité "c'est l'offre de mobilité, c'est-à-dire l'ensemble des possibilités effectives pour relier deux lieux par un déplacement" (Jacques Lévy, 2013)

L'accessibilité est un point important pour rendre un espace vivable au quotidien, que ses habitants (au sens large) puissent s'y rendre, mais qu'ils puissent également se déplacer en son sein. Précédemment, il a été évoqué le fait que la perception des distances est propre à chaque individu, cela a un impact sur sa vision de l'accessibilité, par extension influence ses choix modaux. Dans cette partie, nous aborderons aussi des questions autour des mobilités, car ces deux notions sont indissociables.

Il s'agit alors d'identifier le **potentiel d'accessibilité de notre objet d'étude**, c'est-à-dire son degré de connectivité avec le reste de la ville, les points d'accès au quartier, **identifier les types de mobilités présentes dans le quartier**, déterminer les **zones de chalandises autour de la Coop**.

### 1.1 Accéder et se déplacer dans un espace insulaire

Comme il a été dit précédemment le quartier de la Coop se trouve sur une île située à la frontière franco-allemande. Elle concentre de fortes activités économiques de production et de service. Pour rappel, la majorité du foncier est détenu par le Port Autonome de Strasbourg.

Sa topographie et les activités qui s'y déroulent conditionnent le développement de nombreux flux, et par conséquent sa connexion avec d'autres territoires.

"On appelle flux l'écoulement, le transfert, d'une certaine quantité de personnes, de véhicules, d'informations, de marchandises, transportés par un moyen de communication, par le biais d'un réseau." (Géoconfluences, 2017)

Si l'on se réfère à l'article de Jean-Louis Carnat paru dans Géoconfluences, sur notre territoire on peut observer 3 types de flux :

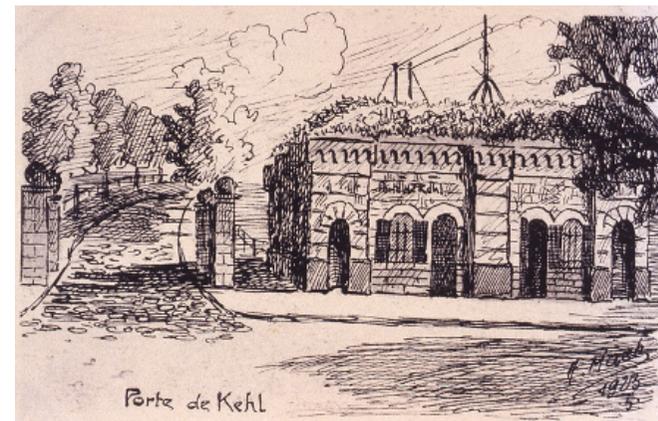
- les mobilités humaines,
- les flux matériels
- les flux immatériels

Les flux immatériels peuvent se définir comme la mobilité de l'information sans déplacement physique, ils peuvent être de plusieurs natures et ils ne sont pas indépendants des flux humains ou matériels. Toutefois, nous allons plutôt concentrer notre analyse autour des flux humains et matériels.

Dans les types de transport dominants sur le territoire, on retrouve le transport routier, le transport ferroviaire et le transport fluvial. Ces trois types de transports sont intrinsèquement liés à l'activité industrielle du secteur, ils relèvent des flux matériels qui peuvent s'inscrire dans une dimension internationale. Pour rappel, le PAS est le second port fluvial de France.

Puis, nous rencontrons d'autres modes de déplacement liés aux mobilités humaines. Les individus faisant le choix d'utiliser un ou plusieurs modes de transport, cela est conditionné selon son besoin. On observe différents types de modes de déplacement : les modes actifs, les transports en commun, la voiture.

Ces mobilités peuvent être liées aux migrations pendulaires (domicile/travail ou des "mobilités professionnelles"), aux migrations transfrontalières France-Allemagne, au tourisme local.



Sa topographie est celle d'une île avec plusieurs entrées et sorties, certains sont l'héritage des anciennes portes de l'ancienne

*Esquisse de la Porte de Kehl  
- vers 1923  
Sources : A. Maetz, Bibliothèque Nationale et Universitaire de Strasbourg*

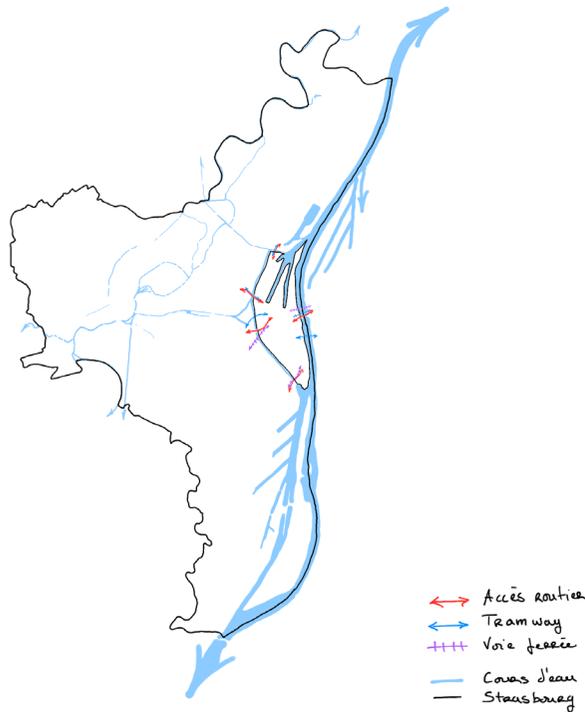


Schéma des entrées et des sorties de l'île du Port du Rhin  
Sources : Google Maps, Eve Abidos Chandler  
Mars 2023

ville fortifiée (voir esquisse ci-dessous).

Parmi les deux axes principaux situés dans la partie Ouest, premièrement on identifie le Pont d'Anvers qui puise son flux de voitures à partir du boulevard d'Anvers, et en amont l'autoroute, puis la Place de Haguenau. Dans un second temps, de la Passerelle de la Citadelle, qui reconnecte le quartier Starlette à la presqu'île de la Citadelle et le nord du Neudorf. Cette passerelle observe trois modes de déplacements différents : les modes actifs et le tram. On note la présence du Pont Vauban, un peu plus au sud, qui absorbe le flux

en provenance de l'avenue du Rhin. Le pont suivant, surplombe le canal du Rhône au Rhin, est un pont de chemin de fer, il fait la jonction entre la Gare de Strasbourg et la Gare de Kehl.

Le dernier passage permettant d'atteindre l'île, est la Rue du Rhin Napoléon qui surplombe une écluse. Elle permet de connecter l'île du Port du Rhin au reste de la zone portuaire située plus au sud.

En ce qui concerne la partie Est de l'île, on observe quatre ponts successifs : Le pont ferroviaire au nord, qui relie les gares de Kehl et Strasbourg  
Le Pont Beatus-Rhenanus, qui recoupe le tram qui permet de relier la France et l'Allemagne. Il est divisé en deux voies : une voie piétonne et cycle et une voie dédiée au tram.

Le pont de l'Europe inauguré en 1960, connaît un fort trafic routier (voitures, transporteur routier) car c'est un pont transfrontalier. Il peut être le support des modes actifs, cependant ce n'est pas le pont le plus accueillant.

La passerelle des Deux Rives (Brücke der Zwei Ufer), elle connecte la partie allemande et la partie française du Jardin des Deux Rives. C'est une passerelle dédiée aux modes actifs.

Il existe une dernière entrée par la rue du Lübeck, où le pont Pierre Brousse connecte l'île au nord de la ville.

Il existe d'autres accès, par voie fluviale et liées aux activités économiques et logistiques de la zone. Malgré présence dans la zone, il est préférable de rester centré sur l'objet d'étude.

## 1.2 Un quartier (faussement) isolé

L'isochrone (ou la zone de chalandise) permet de "délimiter une zone géographique en fonction du temps de trajet". C'est un parti pris d'avoir choisi des modes de déplacement actifs (la marche et le vélo) et les transports en commun. Ils sont souvent perçus comme des modes de déplacement urbain, par ailleurs l'Eurométropole de Strasbourg porte une politique de mo-



Schéma des mobilités - extrait de la Revue «Graine d'urbanité»  
Source : École d'architecture de INSA Strasbourg  
2018/2019

bilité axée sur la dé-carbonisation de nos déplacements.

Lors d'échanges informels autour de la question de l'accessibilité du quartier, lors des entretiens certaines voix ont pointé du doigt la localisation du quartier et son éloignement. L'accessibilité et la proximité à des services et des commerces représentait un critère d'habitabilité non négligeable. En dépit des discours entendus et des perceptions individuelles, les résultats des isochrones révèlent une proximité avec le centre strasbourgeois mais aussi avec les villes allemandes.

Trois mesures de temps ont été choisies : 10 min, 15 min et 25 min, cela représente des temps de déplacement relativement acceptable pour une personne valide<sup>1</sup>.



*Panneau de direction : Coop  
rue du Port du Rhin  
Source : Eve ABIDOS CHANDLER  
Juin 2023*

### 1.2.1 Isochrone des déplacements en 10 min

#### à pied :

Avec un temps de trajet de 10 min, un individu se cantonne à la île où est localisée la Coop. Cependant il est possible de parcourir l'intégralité de la demi-lune, d'aller plus au nord et arriver au bord des bassins de l'Industrie et du Commerce. Toutefois, ce sont des espaces industrialo-portuaires toujours en activité, et qui semblent être peu accueillants notamment pour des moments de loisir.

On atteint à pied le quartier du Port du Rhin qui dispose de quelques équipements tels qu'un pôle de santé, des commerces de proximité, une école élémentaire mais surtout des habitations de la cité Loucheur.

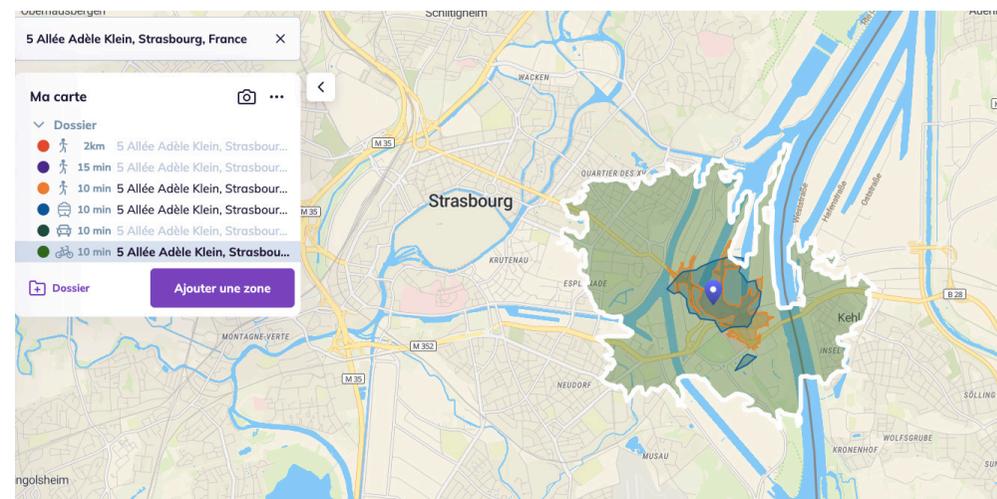
#### à vélo :

La zone de chalandise la plus étendue est celle parcourue à vélo. En 10 min, on peut accéder à la majorité du quartier des Quinzes et une bonne partie de l'Esplanade. On atteint également l'est du Neudorf, l'intégralité du quartier du Port du Rhin (dont le Jardin des Deux-Rives) ainsi que le nouveau quartier Citadelle.

À vélo il est aussi possible d'atteindre la ville de Kehl, sa gare historique, son centre ville et le début du Jardin des Deux-Rives partie allemande.

#### en transport en commun :

L'isochrone des transports en commun est la moins étalée dans l'espace. Elle se restreint à l'île qu'est le Port du Rhin. Cela s'explique car il n'y a que deux lignes qui desservent le quartier. Il y a une ligne de bus, avec deux arrêts à proximité directe. Il y a également une ligne de tram avec deux arrêts qui peuvent desservir le quartier, cependant les arrêts Starcoop et Port du Rhin sont respectivement à 13 min et 8 min à pied.



*Se déplacer en 10 min à partir de la Coop  
Source : Smappen  
Avril 2023*

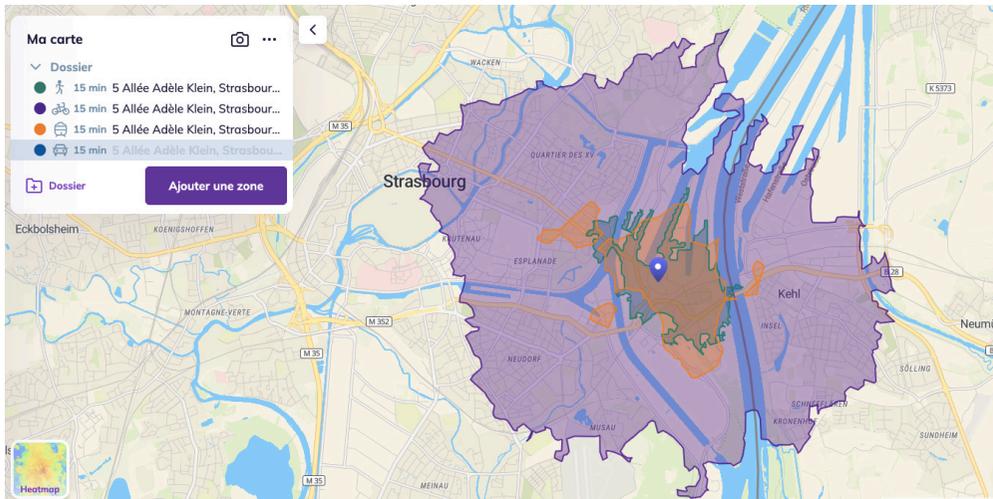
<sup>1</sup> Une personne valide est en bonne santé et peut satisfaire physiquement à l'effort, au travail demandé.

VALIDE : Définition de VALIDE. <https://www.cnrtl.fr/definition/valide>. Consulté le 10 juin 2023.

## 1.2.2 Isochrone des déplacements en 15 min

à pied :

À partir de 15 min à pied, on atteint plus d'interfaces avec l'eau, et l'on commence à dépasser les limites naturelles du secteur. On arrive à atteindre les Rives du Rhin et continuer jusqu'au milieu du pont de l'Europe en direction de l'Allemagne. On franchit le pont d'Anvers en direction du quartier des Quinze, ainsi on surplombe la jonction entre le bassin de Vauban et le bassin des Remparts. Au départ de la Coop, on peut poursuivre à l'est jusqu'au jardin



Se déplacer en 15 min à partir de la Coop  
Source : Smappen  
Avril 2023

des deux rives partie française, ou bien se diriger à l'ouest et atteindre les quais starlette.

à vélo :

Encore une fois, l'isochrone du vélo se démarque, car en 15 min seulement et grâce aux grands axes que sont l'Avenue de la Forêt Noire, le Boulevard d'Anvers, l'Allée de la Robertsau ou l'Avenue du Rhin, on rejoint de nombreux quartiers strasbourgeois tels que l'Orangerie, les Institutions Européennes, le sud du Wacken, la Krutenau, Museau mais aussi Rives Étoile. On commence

à atteindre les Contades et le côté Est du centre ville en passant par un système de pont.

Le vélo permet de s'enfoncer un peu plus dans la ville de Kehl et sa banlieue proche.

en transport en commun :

Pour les mêmes raisons évoquées précédemment la zone de chalandise des transports en commun est restreinte. Toutefois, on franchit les ponts principaux de l'île, à 15 min de notre point de départ on s'avance de deux voir trois arrêts : Observatoire, Citadelle et Kehl Bahnhof<sup>2</sup>.

## 1.2.3 isochrone des déplacements en 25 min

à pied :

La zone atteinte à pied s'étend pour atteindre le quartier des Quinze et l'Esplanade où l'on peut retrouver le campus universitaire. En 25 min de marche on atteint Kehl, sa gare et son centre ville.

à vélo :

À vélo on parcourt la majorité des quartiers situés à l'est de la gare de Strasbourg. On a du mal à franchir cette limite, il ne faut pas oublier qu'une gare est une infrastructure qui crée des ruptures dans la ville. Ajouter à cela la présence d'un cours d'eau et la rocade à l'ouest qui met à distance les quartiers se trouvant de l'autre côté. Ces éléments se trouvent à l'emplacement historique des anciens remparts de la ville et de la zone de glacis. Au départ de la Coop, en 25 min à vélo on traverse le centre urbain actif, avec un tissu urbain dense composé d'habitations, d'activités commerciales. On peut rejoindre des communes frontalières et composantes de l'agglomération stras-

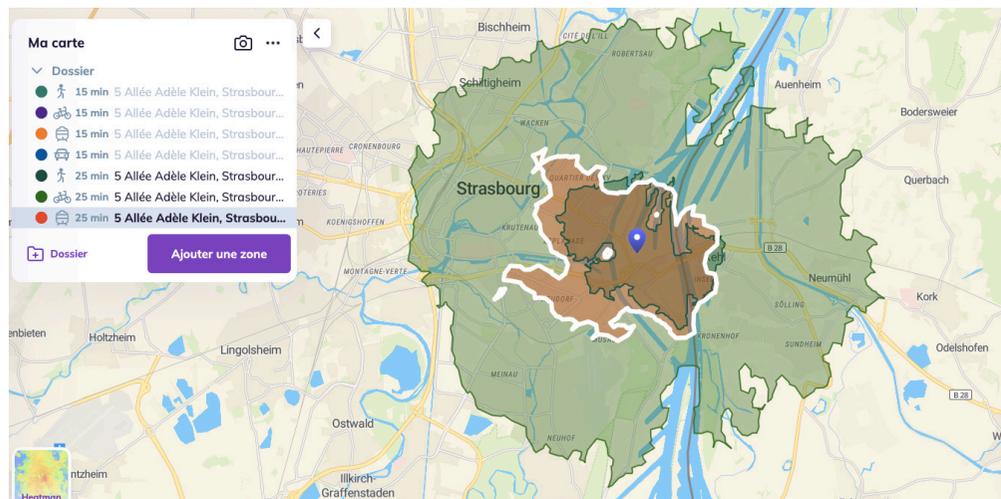


Vue sur le croisement de la rue du Péage - rue du Port du Rhin  
Source : Eve ABIDOS CHANDLER  
Juin 2023

<sup>2</sup> Bahnhof = gare en allemand

bourgeoise telles que Schiltigheim ou Bischheim. N'oublions pas Kehl et ses communes périphériques.

En pédalant 25 min on s'éloigne facilement du centre urbain pour atteindre d'autres ambiances paysagères composées un certain nombre de continuités vertes et bleues (ex : les bords de l'III, canal Marne au Rhin, canal du Rhône au Rhin,...). on est à 25 min de vélo de la forêt de la Robertsau + on



Se déplacer en 25 min à partir de la Coop  
Source : Smappen  
Avril 2023

est à la limite des premières gravières<sup>3</sup> (la Ballastière, le Baggersee).  
en transport en commun :

On observe une desserte plus étendue, certes on n'atteint pas l'hypercentre mais des quartiers assez dense en habitation et population tels que Neudorf, Esplanade, les Quinze. Le réseau de transport en commun nous permet d'accéder au parc de l'orangerie et aux institutions européennes.

Il est important de préciser que la ligne de tram D depuis l'arrêt StarCoop amène jusqu'à la gare en passant par le centre-ville en une trentaine de minute.

<sup>3</sup> Consulter le lexique

« Gravière : définition illustrée et explications ». *AquaPortail*, <https://www.aquaportail.com/definition-8832-graviere.html>. Consulté le 10 juin 2023.

Au vu des résultats des isochrones, l'île du Port du Rhin semble être moins isolée qu'il ne paraît. Cependant, si l'on prend en compte le temps de déplacement et le mode de déplacement, on observe un différentiel par rapport à la distance parcourue. Les individus seront amenés à planifier différemment leurs déplacements. Maintenant que l'on a évoqué l'ensemble des dessertes et évoqué le degré d'accessibilité actuelle de l'île où se trouve la Coop, il s'agit de s'intéresser plus précisément à l'accessibilité quartier.

### 1.3 Circuler dans son quartier

Si l'on se concentre sur la Coop, elle est située sur l'ancienne emprise du siège social et de l'usine de production de l'Union des Coopérateurs d'Alsace, initialement la *Konsumverein für Strassburg und Umgegend*. Localisée au sein du poumon industriel strasbourgeois, dans l'aire d'activité du PAS.



Photo aérienne de la Coop  
Source : SAS 3B, Le Moniteur

Le quartier est marqué par sa topographie en demi-lune, les limites physiques du quartier sont nettes et identifiables, puisqu'il est ceinturé par les voies de chemin de fer du PAS et par la route du Port du Rhin au nord. Cette route marque la limite avec l'activité industrielle, ainsi on regarde vers la Malterie, la Capitainerie, les Bassins du Commerce et de l'Industrie.

Les accès au quartier peuvent se faire par la rue de la Coopérative qui est à sens unique, située à l'est de la demi-lune, à la limite du Bateau du Rhin et d'un passage à niveau. Elle dessert le versant sud du quartier puis le nord-ouest notamment la Virgule, elle se termine dès lors qu'elle retrouve la rue du Port du Rhin. Il existe un second accès, l'Allée Käthe Kollwitz/Huguette Malbos

qui dessert plutôt le versant nord de la Coop.

*“Le peu de gens qu’on a déjà invité, ils ne trouvent jamais (rire). Ils ne comprennent pas qu’ils peuvent prendre la petite rue de la coopérative. Ils ont l’impression que c’est une voie piétonne, donc ils n’osent pas venir.”* L. O habitante s’exprime sur les difficultés de lisibilité de la boucle de circulation de la Coop.

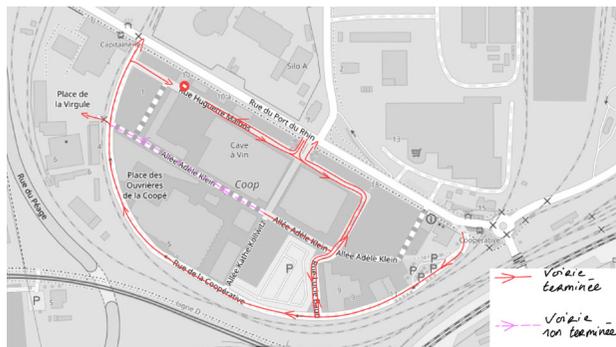
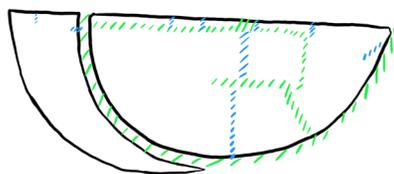


Schéma de la boucle de circulation de la Coop  
Sources : OpenStreetMap, Google Maps, Procreate, EAC  
Juin 2023

*“moyennant l’attente parfois liée à des passages de train, globalement c’est pas impossible de rentrer dans la Coop. Pour moi c’est un quartier accessible, bien desservi, avec ce bémol de l’accès en tramway qui est une fausse bonne idée pour l’instant. On a plus vite fait de descendre au Port du Rhin qu’à Starcoop. (...) pour les voitures c’est assez simple, quand on vient à la Coop aujourd’hui, c’est très limité en stationnement, mais à terme le parking Silo quand il sera livré permettra de limiter ce problème.*



/// Venelles piétonnes  
/// Zones de rencontre  
intuitives et malax actifs

Croquis des venelles et des zones de rencontre du quartier  
Sources : OpenStreetMap, EAC  
Mai 2023

*Petit point de vigilance, est-ce que les 600 places prévues suffiront avec un lieu de destination comme la Cave à Vins ?* B. P. travailleur de la SPL

#### 1.4 Une politique de mobilité à l’épreuve de l’usage et du temps

Actuellement, le quartier est en cours de réalisation, une partie des opérations ont déjà été livrées et certaines sont en cours. La présence des chantiers a un impact sur l’appropriation de l’espace public et du stationnement.

D’autres éléments en lien avec la mobilité sont source de tension :

La politique de stationnement au sein du quartier et le coût du stationnement décidé par les élus de l’Eurométropole. Le sentiment d’être enclavé au vu de la situation topographique de la Coop. Les conflits d’usages entre les usagers de la Coop (chantiers, habitants et travailleurs)



Vue sur une voie piétonne (allée Käthe Kollwitz)

Source : Eve ABIDOS CHANDLER  
Mai 2023

Une partie des voiries du quartier sont des zones de rencontre piétons-cycles et voitures, où les modes actifs sont prioritaires. D’autres sont définis comme des cheminements uniquement piétons. Hérité de la politique de mobilité du précédent mandat socialiste, il n’y a pas de stationnement en voirie de prévu sauf des places de livraison ou dépose minute, et les quelques places préexistantes. Le stationnement se concentrera au sein d’un parking silo qui n’est pas encore en activité. Il est important de rappeler que le PLU impose un nombre de places de parking par logement construit, *“les ratios fixés par le PLU sont inférieurs à 1 par foyer, il y a moins de places de stationnement que de foyer à l’échelle du projet urbain”* nous précise le chef de projet communication SPL.

*“la particularité est que nos parkings, en ouvrage, les places sont mutualisées mais ne sont pas attribuées. Dans la mesure où on cède aux gens des concessions longues durées d’une durée de 30 ans, les gens ne sont pas propriétaires d’une place. C’est un bouleversement des mentalités car en France, on est très attaché au statut de la propriété privée. C’est un modèle qui est peu audible et complexe. Tous les gens présents dans les services (de l’Eurométropole) mais aussi bien à la SPL n’étions pas à l’initiative de ce montage et honnêtement si c’était à refaire, nous ne le referions pas. Mais on l’a en héritage, et il faut réussir à s’en dépêtrer”* Floriane Camadro - SPL Deux-Rives

Il faut préciser que ces parkings publics fonctionnent selon un principe de foisonnement, Benjamin P. fait un point d’éclairage dessus : *“c’est lorsqu’une*

*même place va servir différents usages au sein d'une même journée.*" Le foisonnement serait la raison pour laquelle les places de parking ne sont pas attribuées.

L'équipe actuelle a peu d'historique sur la façon dont s'est passée la commercialisation et la communication au sujet des concessions longue durée par les promoteurs.

*"par contre ce que nous disent les habitants, ce n'est pas ce qu'on leur a vendu à l'époque, et ça c'est un vrai problème. Le fait d'arriver dans un parking avec des places non attribuées, avec des concessions longues durées (CLD), ça ils reconnaissent que ça leur avait été dit. De quelle manière, je ne sais pas"* F. C. - SPL Deux-Rives



*Stationnement préexistant, seules places de parking en voirie prévues sur le Plan Guide - rue de la Coopérative*  
Source : EAC

Lors des entretiens, Floriane Camadro apporte une réponse complète sur la situation qui permet d'éclaircir et avoir une meilleure lecture des enjeux autour de ces questions.

*"aujourd'hui on se rend bien compte, qu'avec les habitants de la Coop particulièrement, les questions de stationnement et mobilités sont source de tensions et récriminations. Et donc, on est arrivé à un point de tension fin 2022 qui*

*était assez important. du coup on a fait une réunion publique avec les élus, les services et la SPL (aménageur), et un bon nombre d'habitants qui étaient assez tendus."* F. C. - SPL Deux-Rives

Depuis, la SPL cherche à maintenir le dialogue avec les habitants à ce sujet, afin d'apaiser les conflits. *"On essaye de leur apporter au sens large, des informations sur l'avancement des dossiers (...) on quitte le monde de la défiance pure, pour passer dans le monde de la compréhension mutuelle."* F. C. - SPL Deux-Rives

Ce qui ressort de l'enquête, c'est que tout le monde s'accorde sur le fait que le montage est complexe, cependant les avis divergent sur la légitimité des do-

léances. Certains habitants comprennent la politique de mobilité de la collectivité et du projet, et considèrent avoir fait un choix en pleine conscience d'habiter dans un quartier "sans voitures" et axé sur les mobilités décarbonées. Ils approuvent dans leur discours la tarification appliquée par la métropole, et sont peu enclins à valider les contestations de leur voisin. D'autres part, on a des habitants révoltés par la tarification et le coût de la CLD jugée trop élevée par rapport au cachet et à la localisation du quartier. La CLD avoisine les 18 000 € TTC pour une exploitation de 30 ans, précise Benjamin P. Ce dernier ajoute un avis peu entendu depuis le début de l'enquête, il interroge ce modèle de financement qui concerne d'un ouvrage public. Qui est certes financé en partie par la collectivité, mais aussi directement par les usagers. *"De cette façon, est-ce que l'on altère les principes de biens communs et de biens publics ? Actuellement il serait difficilement acceptable d'appliquer ce principe pour la construction d'une école ou d'un hôpital."*

Dans le programme initial, l'ouverture de l'arrêt de tram Starcoop était corrélé à la présence du passage à niveau, mais face aux retards et au manque de communication entre acteurs, Floriane évoque alors d'un "effet boule de neige" à gérer par les nouvelles équipes.

*"tout le monde et je pense pouvoir mettre la SPL dedans, pensait que lorsqu'ils (les habitants) arriveraient, Starcoop serait ouvert, le passage à niveau réalisé. Et alors là c'est une énorme frustration, car quand on t'a promis 5 ans auparavant (pause) mais toi tu te dis en tant qu'habitant : mais qu'est-ce qu'ils ont foutus ? Que tu te retrouves sans parking, parce qu'il n'est pas encore livré, un arrêt de tram à Port-du-Rhin avec un cheminement que t'avais pas anticipé. C'est la déception ultime, tu as l'impression de te faire avoir. Je pense aussi que tout le monde y croyait, ce n'était pas un coup d'hypocrisie. Personne n'imaginait que ça prendrait des années à faire sortir ce dossier."* F. C. - SPL Deux-Rives



*Vue sur la venelle attenante au parking silo Coop, depuis la rue Lucie Baud*  
Source : EAC  
Mai 2023

L'absence de passage à niveau renforce le sentiment d'isolement et d'enclave chez les habitants et les travailleurs interrogés, et cela malgré la réalité topographique à nuancer par la connectivité démontrée précédemment.

En somme, ces points de crispation interrogent la dissonance entre la programmation urbaine qui est le résultat de décisions politiques, qui souhaitent pousser au changement des pratiques ; et la mise en application confrontée aux réalités du territoire et du quotidien mais surtout à la volonté individuelle à s'engager et redéfinir ses critères de l'habitabilité en ville.

*Vue sur la Basse-Cour des Miracles  
(Cavina)  
Source : EAC  
Mai 2022*

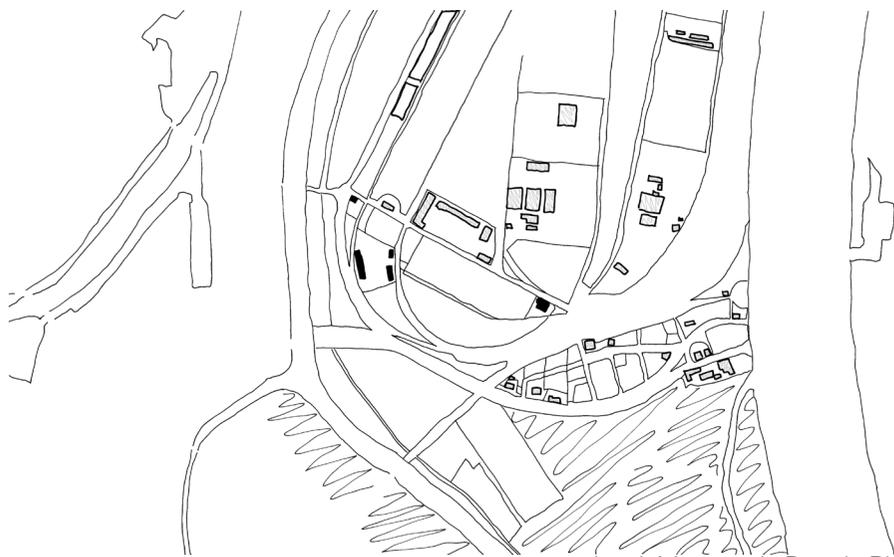


## ÉVOLUTION DE LA TRAME BÂTIE DU PORT DU RHIN, DE 1902 À 1932



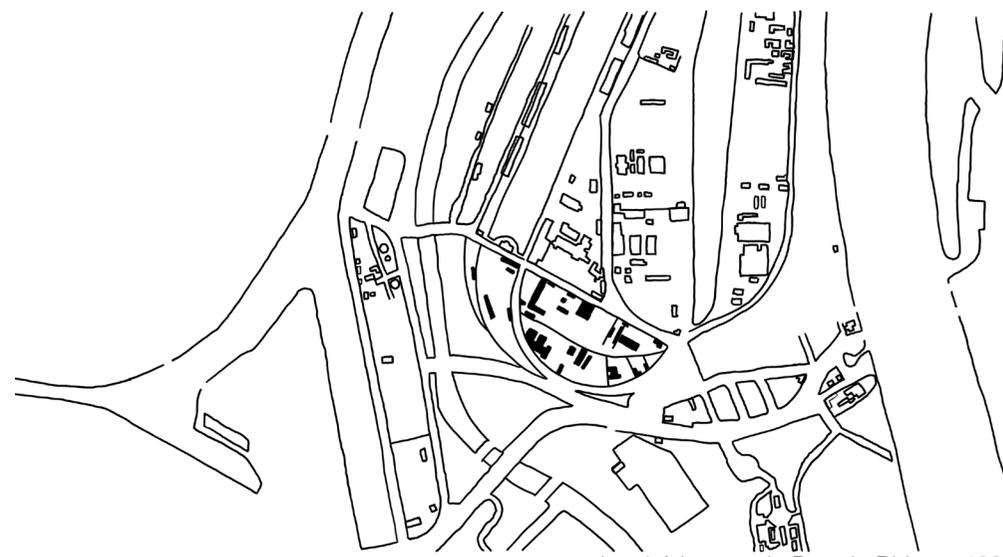
bâtis construits  
 marais  
 limites parallèles

Les bâtiments du Port du Rhin en 1914  
Sources : Archives de Strasbourg, EAC  
Avril 2023



bâtis construits  
 marais  
 limites parallèles

Les bâtiments du Port du Rhin en 1902  
Sources : Archives de Strasbourg, EAC  
Avril 2023



bâtis construits  
 marais  
 limites parallèles

Les bâtiments du Port du Rhin en 1932  
Sources : Archives de Strasbourg, EAC  
Avril 2023

## 2. Les Jalons De L'habitabilité : Comprendre La Construction Du Territoire

### 2.1 Première moitié du XXème siècle : l'île du Port du Rhin, processus de construction d'un espace logistique

#### 2.1.1. Développement du port du Rhin

On peut voir l'évolution de la trame bâtie de la zone industrialo-portuaire entre 1902 et 1932. C'est un parti pris de se concentrer uniquement sur la demi-lune et ses abords, c'est-à-dire les bassins du Commerce et de l'Industrie, et la cité Loucheur. La première moitié du 20ème siècle illustre bien le développement rapide de la capacité de production de l'ancienne *Konsum*. La temporalité choisie pour ce séquençage est également liée à la disponibilité des fonds de plan, ainsi qu'à la qualité des orthophotographies.

Historiquement, le Rhin était plus large, il y a quelques siècles "l'île du Port du Rhin" était des méandres. C'est l'action humaine sur le Rhin et ses abords, qui a endigué, canalisé l'eau. À travers des fonds de cartes on peut retracer l'évolution morphologique du territoire.

On observe les jalons de la trame urbaine actuelle, avec une partie nord plus activée que le sud, où l'on retrouve le *Sporeninsel*<sup>1</sup>, malgré des difficultés à traduire depuis l'allemand ou l'alsacien, il s'agirait d'espaces marécageux. Cette partie nord se densifie considérablement entre 1902 et 1932. En effet la migration des activités portuaires, de la presqu'île André Malraux vers le Port du Rhin, a un rôle d'attracteur principal sur la zone.

Les axes principaux et la composition parcellaire sont déjà présents en 1902. Ainsi on peut déjà observer la division nord-sud de la demi-lune, la Virgule aussi. En ce qui concerne les abords, à travers la découpe parcellaire on identifie déjà la future assise des îlots de la cité Loucheur. Ce quartier est composé d'habitations bon marché (HBM) et a été construit durant les années 30, plus précisément entre 1929 et 1931. Il résulte de la politique de logement menée par Louis Loucheur, qui fera voter une loi du même nom : "*Cette loi du 13 juillet 1928 a notamment permis de dégager des marges de manœuvres financières aux bailleurs sociaux, permettant de démarrer de*

1 Plan der Stadt Strassburg aufgestellt nach dem amtlichen Bebauungsplan. Éditions Heinrich, 1902,

*nouvelles constructions*"<sup>2</sup>

Cette densification fait pair avec l'imperméabilisation progressive de l'espace, la surface végétale recule au profit des activités industrielles. On assiste à la formation de la presqu'île Citadelle, ainsi qu'à la canalisation du Petit Rhin, qui sera par la suite remblayer.

On note deux éléments : l'apparition d'un parc en 1914, à proximité du petit Rhin. Et la présence de l'hippodrome, une activité de loisir et consommatrice d'espace, à proximité directe du Rhin. L'hippodrome a été déplacé de quelques kilomètres de son emplacement originel, c'est-à-dire au nord du Port du Rhin.



Vue aérienne sur le Bassin Vauban et le bras du Petit Rhin en 1947  
Source : IGN

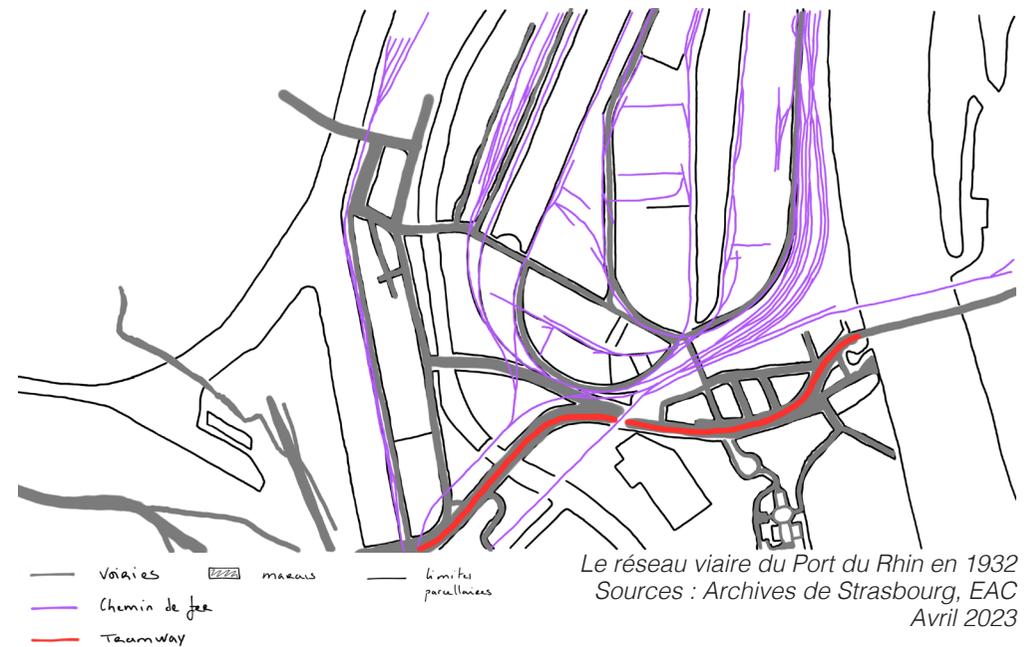
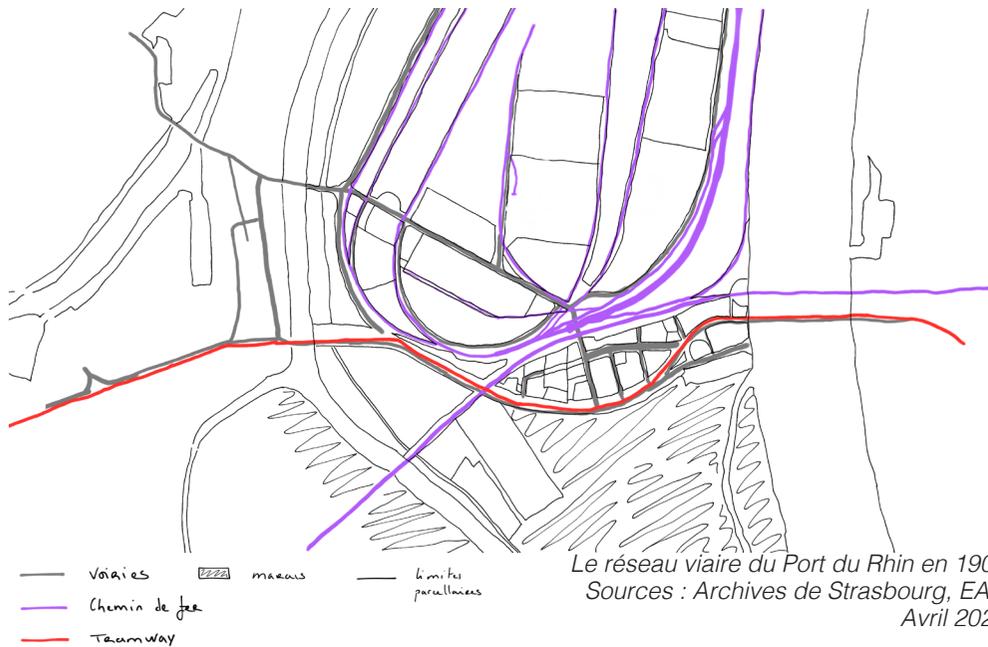
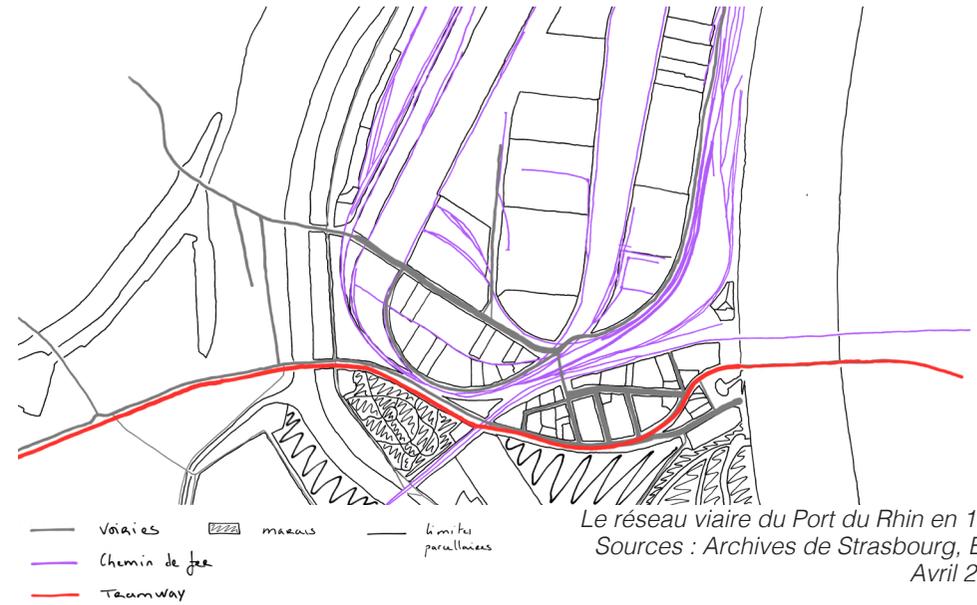


Vue aérienne sur le Bassin Vauban et le bras du Petit Rhin après remblayage en 1959  
Source : IGN

En ce qui concerne l'objet d'étude, le développement bâti est à corréliser avec la croissance de l'ancienne coopérative. L'achat des parcelles a été progressif, puisqu'il concernait dans un premier temps le tènement qui accueille l'Administration. Puis l'acquisition des parcelles localisées à l'ouest sur le secteur de l'actuelle Virgule. À partir de la seconde moitié du vingtième siècle qu'il y a des disponibilités foncières sur la moitié nord de la demi-lune, on peut citer la Cavina détenue précédemment par la société des Caves et entrepôts du Rhin (Bucheit, Schwartz, 2015), ou les parcelles où ont été édifiés les bâtiments de l'Union sociale et de la Cave à Vin. Les bâtiments ont tendance à être implantés à proximité de la voie de desserte la plus proche (rue de la Coopérative, rue du Port du Rhin, voies de chemin de fer), les bâtiments disposent d'aires de stockage, stationnement ou de logistique attenants.

2 Cité Louis Loucheur (Strasbourg) — Archi-Wiki. [https://www.archi-wiki.org/Adresse:-Cit%C3%A9\\_Louis\\_Loucheur\\_\(Strasbourg\)](https://www.archi-wiki.org/Adresse:-Cit%C3%A9_Louis_Loucheur_(Strasbourg)). Consulté le 9 juin 2023.

## ÉVOLUTION DU RÉSEAU VIAIRE DU PORT DU RHIN, DE 1902 À 1932



### 2.1.2. Un système viaire complexe

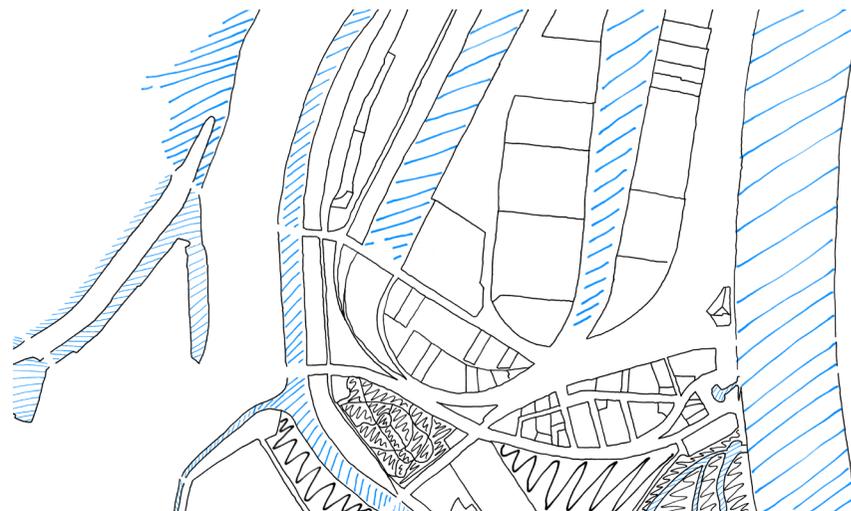
Les mobilités dans la zone d'étude ainsi que ses abords sont nombreuses et complexes. Comme il a été évoqué à de nombreuses reprises, nous sommes dans une zone aménagée par le PAS, et correspondant à la nature de ses activités, donc nombreux sont les flux qui doivent coexister. Le réseau viaire module et contraint le territoire, l'expansion des activités est conditionnée par la présence d'infrastructures lourdes telles que les chemins de fer, les routes, ou encore les ponts. On dénombre trois types de système de voirie :

- les routes
- les chemins de fers
- le tramway

En effet, les cartes et archives de l'époque pointent l'existence de tramway connectant Strasbourg à la ville limitrophe de Kehl, avec un changement de trajectoire d'après les données de 1932. Le tramway disparaîtra durant la seconde guerre mondiale, il ne fera sa réapparition qu'à partir de 2017.

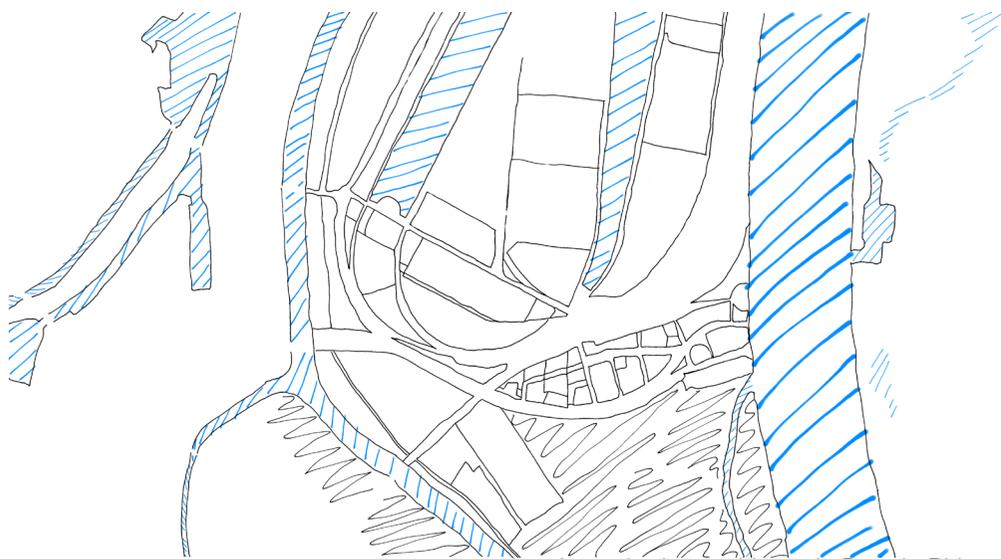
L'analyse des plans sur cet intervalle de 32 ans, révèle un réseau ferré suivant un développement nord-sud, avec l'apparition de nouvelles lignes au sud de la demie-lune, et l'ouest du Petit-Rhin. Les voies ferrées rentrent au sein de différents îlots de production privée à partir de 1914, cela appuie l'hypothèse que le train est un élément stratégique, pour l'activité industrielle et sa logistique. En 1902 et 1914, on observe un déploiement de la voirie avec une tendance ouest-est. Sur la carte de 1934 de nouvelles routes font leur apparition, elles suivent une trajectoire nord-sud. Les voies d'accès actuelles sont l'héritage des constructions passées, on peut citer la rue du Port du Rhin, les ponts menant à Kehl, la rue de la Coopérative (anciennement nommée la rue des Chantiers), la rue de l'Île aux Épis mais aussi l'avenue du Rhin. Avec le temps, le réseau routier s'épaissit, les routes sont plus larges. Avec l'analyse du réseau viaire, on comprend que le port du Rhin, et la zone d'étude concentrent différents types de flux, et qu'ils observent un accroissement de ces derniers.

## ÉVOLUTION DU RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE DU PORT DU RHIN, DE 1902 À 1932



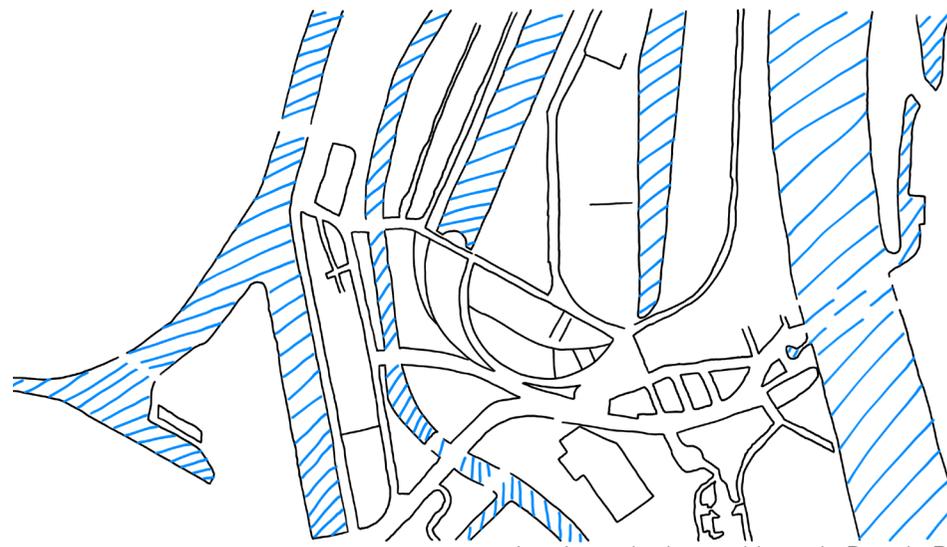
//// Réseau hydrographique  
 [cross-hatch] marais  
 — limites parcellaires

Le réseau hydrographique du Port du Rhin en 1914  
 Sources : Archives de Strasbourg, EAC  
 Avril 2023



//// Réseau hydrographique  
 [cross-hatch] marais  
 — limites parcellaires

Le réseau hydrographique du Port du Rhin en 1902  
 Sources : Archives de Strasbourg, EAC  
 Avril 2023



//// Réseau hydrographique  
 [cross-hatch] marais  
 — limites parcellaires

Le réseau hydrographique du Port du Rhin en 1932  
 Sources : Archives de Strasbourg, EAC  
 Avril 2023

### 2.1.3 réseau hydrographique contraint

Il s'agit de s'intéresser au rapport à l'eau entretenu au sein du périmètre d'étude, dans cette partie on va évoquer différents rapports d'échelles mais également le rôle du port. Ces éléments permettent de mieux cerner le rapport à l'eau que la Coop a pu entretenir.

Strasbourg est marquée par la présence de l'eau avec ses nombreux canaux et écluses, le centre-ville est une île "encerclée" par la rivière de l'Ill qui est un affluent du Rhin. Le Rhin est situé à l'est de la ville, c'est un fleuve qui est peu vu des strasbourgeois-es. Ce fleuve marque actuellement la frontière avec un pays longtemps identifié comme adversaire, cependant "le Rhin a été tantôt français, tantôt allemand au cours des siècles"<sup>3</sup>. Ce fleuve est une ouverture économique vers le reste de l'Europe, on parle alors de ville rhénane. Il permet à la ville de réaliser un certain nombre d'échanges marchands avec les Pays-Bas, l'Italie, l'Allemagne et d'autres pays de l'Europe du Nord.

La vie au bord du Rhin était perçue comme hostile, d'une part à cause de la présence des marais favorisant le développement de maladies, d'autre part le risque d'inondation dû aux crues. En effet, le quartier prend assise sur d'anciens méandres. Grâce à l'implication des acteurs rhénans notamment "Alsace-Lorraine, le Grand-Duché de Bade, la Bavière, le Kohlen-Syndikat, la ville de Strasbourg", qui ont initié au début du XXe siècle, et cela pendant 18 ans, des travaux pour canaliser le fleuve ainsi permettre l'accessibilité du fleuve et son développement économique. La migration du PAS vers le Port du Rhin, oblige la structure à mener de lourds travaux d'aménagements, alors en 1901, ont été inaugurés les bassins de l'Industrie et du Commerce. Grâce aux plans, on observe la canalisation des affluents du Rhin en une trentaine d'années, et le modelage de la presqu'île Citadelle, on imagine alors une activité dense de ce côté. Le périmètre commence à prendre la forme qu'il a actuellement.

Les limites citées précédemment (l'état sanitaire du lieu) expliquent en partie la faible urbanisation du périmètre, toutefois il n'est pas vide de toutes activités. L'exposition sur le Rhin co-dirigée par la ville et l'EMS, nous informe d'activités de loisir dès le XIXe siècle sur le port du Rhin. À l'époque, les abords du fleuve sont des espaces "de promenade et d'excursion" où s'y déroulent aussi des "fêtes foraines, des bains ou des guinguettes".

En somme, le périmètre du Port du Rhin est historiquement dans le lit du Rhin, il est issu de l'intervention humaine afin de réduire le risque inondation (endiguement, remblaiement), répondre au besoin d'espace afin d'accueillir le PAS, rendre possible l'urbanisation de cet espace. La topographie observée, le système de circulation et les aménagements réalisés sont au profit direct de l'activité industrialo-portuaire, ils se développent au rythme de la croissance des activités. Il y a tout de même le développement d'éléments contribuant à l'habitabilité de la zone, et un premier quartier un peu en marge se développe.

---

3 Archives de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg. Rhenus - Rhein - Rhin : histoire d'une ville et de son fleuve. 2013 2012, <https://archives.strasbourg.eu/expositions/salle-le-rhin-coupure-ou-couture-74/n:335>.

## 2.2. La ville contemporaine est à échelle humaine

L'étude de la trame urbaine passe par l'analyse et la compréhension des volumes présents dans la zone. La question des volumes interroge directement la question du rapport d'échelle que peuvent avoir les individus avec leur espace de vie. Il s'agit de comprendre ce que recouvre cette notion :

*“L'échelle humaine est la plus petite des échelles de l'aménagement, celle où les éléments qui forment notre environnement (bâtiments, espaces publics, etc.) s'appréhendent à hauteur d'homme et à la vitesse du pas (Gehl, 2010). Elle indique alors l'adéquation du milieu avec la taille d'un être humain, dans l'idée que l'humain devrait s'y sentir à l'aise plutôt que de se sentir écrasé par les bâtiments et les infrastructures (Pays-Bas. MHSPE, 2001) ou encore dérouté (Bukowski, 2010).”* (Collectivités Viabiles, 2017)

La recherche de l'échelle humaine est une démarche réflexive, architecturale et d'aménagement, qui permet de faciliter l'appropriation de l'espace, d'identifier des repères, de se “sentir à l'aise” dans son environnement. Ce type d'approche fait écho à la démarche promue par la Confédération Suisse à travers le Système de Davos<sup>4</sup>, qui dresse une évaluation des lieux, à travers huit critères (Gouvernance, Fonctionnalité, Environnement, Économie, Diversité, Contexte, Esprit du lieu, Beauté). Chaque critère dispose d'une grille d'analyse, qui interroge le rapport d'échelle mais plus largement la culture du bâti et le bien être dans l'espace.

Dans notre cas de figure, l'approche par les rapports d'échelle prend tout son sens, puisque qu'on passe d'une zone pensée pour l'activité industrielle donc c'est la réalité des “grosses machines”, de l'appareil productif et logistique, à une pensée qui restructure l'espace, et lui permet de tendre vers la ville humaine.

### 2.2.1 Structure et occupation d'un espace industriel : les vides et les pleins

L'étude “des vides” et “des pleins” permet de prendre conscience de l'occu-

<sup>4</sup> *Système Davos de qualité pour la culture du bâti - Huit critères pour une culture de bâti de qualité - La recette complète.* Confédération Suisse, 2018, <https://baukultur--production--storage.s3.amazonaws.com/baukultur/2022-06-17-173800--dbqs-la-recette-compleete-fr.pdf>.

ption de l'espace et des creux qui le constitue, analyser son fonctionnement : ses dimensions, ses moments de respiration, ses limites, ses fonctions.

Les *vides* sont des espaces non-bâti, sur lesquels on peut effectuer des activités temporaires, stocker des éléments que l'on peut déplacer et sur lesquels on peut potentiellement circuler. Les activités énumérées précédemment ont la possibilité d'exister à l'intérieur de ce que l'on nomme *les pleins*. Excepté que ce sont des espaces construits qui ne sont pas mobiles, ce que l'on appelle les immeubles.

Par ce type d'analyse on réalise un recalibrage de l'espace étudié et on se positionne à l'échelle humaine que l'on soit usager ou professionnel de l'aménagement.



Carte des enveloppes bâties de la Coop en 1958  
Sources : IGN, Eve ABIDOS CHANDLER  
Mai 2023



Carte des espaces non-bâti de la Coop en 1958  
Sources : IGN, Eve ABIDOS CHANDLER  
Mai 2023

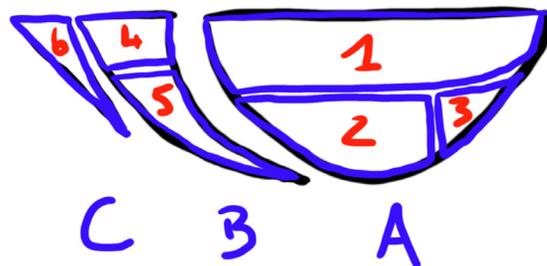


Vue aérienne sur la zone d'étude en 1959  
Source : IGN

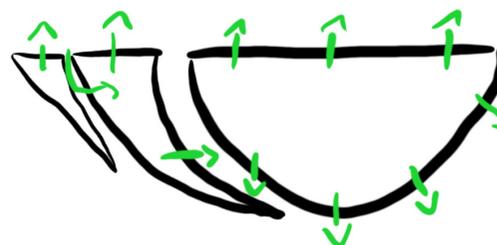
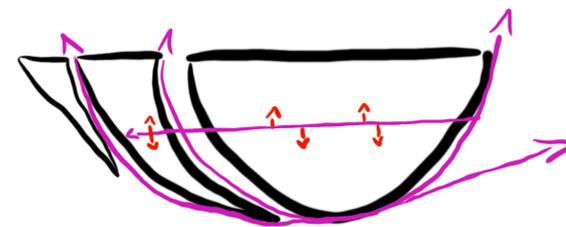
Durant les années 50, la Coop connaît plusieurs modifications, pour rappel on est après Seconde Guerre Mondiale, la zone a connu de nombreux bombardements et destructions. Il y a un nouvel essor économique et la **Société coopérative de consommation de Strasbourg et environs**

entame la reconstruction et l'agrandissement de ses unités de production. Les mutations internes à la Coop sont nombreuses, et les surfaces mobilisées sont importantes. En 1959, il sera construit un nouvel entrepôt (désormais l'Union Sociale) dont la surface représente 8 157 m<sup>2</sup>. On peut aussi citer l'évolution de la capacité de stockage du chai, qui en 1929 dispose de 10 000 hectolitres, et qui après-guerre, a une capacité de stockage d'environ 14 000 hectolitres.

Les vides sont des espaces étendus, mais ayant moins de superficies exploitables. Ce sont essentiellement des quais de chargement, de déchargement (dont des quais) ou des zones de stockage des matériaux autrement dit des plateformes logistiques. Certains "espaces de respiration" sont des entrées et des sorties des marchandises, en résumé des zones de circulations et de stationnement. Il y aussi une présence ponctuelle de jardin. La lecture des plans et des photos de l'époque, amène à penser un espace en trois unités (A; B; C) et des macros lots numérotés de 1 à 6. (Voir schéma ci-contre)



Les voies de chemin de fer ceinturent le quartier, mais réalisent également une desserte interne. Cette voie amène le flux de matières premières et de marchandises en cœur d'îlot. (Voir schéma ci-contre)



Les bâtiments ont chacun leurs propres entrées et sorties, elles sont conditionnées par la distribution spatiale de ces derniers. (Voir schéma ci-contre) En effet les bâtiments situés au nord ont des voies d'accès plutôt au nord (rue du port du Rhin) alors que ceux localisés au sud et l'ouest

(l'actuelle Virgule) ont leurs accès par la rue de la Coopérative.

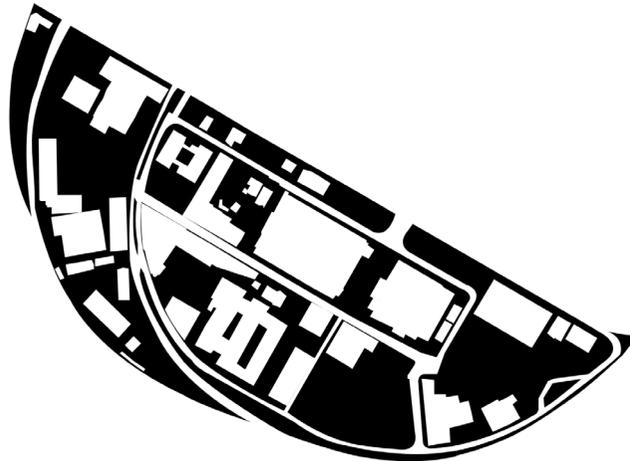
Actuellement, une partie des bâtiments (*des pleins*) ont été conservés, cependant la maîtrise d'œuvre urbaine et la maîtrise d'ouvrage ont réalisé un travail réflexif autour de la requalification de ces éléments préexistant, aussi aux futures opérations. On parle d'un changement des fonctions et des usages des anciennes unités de production, qui accueille désormais de l'habitat, des services, de la culture et de l'artisanat.

En ce qui concerne l'habitat, les logements sont localisés sur la moitié sud de la demie-lune. Cette distribution spatiale découle des prescriptions faites par le Plan Local de l'Urbanisme<sup>5</sup>, n'oublions pas que l'on est au sein d'un espace industriel et certaines entreprises représentent un risque technologique. Par conséquent, il y a une mise à distance des habitations, et des prescriptions qui conditionnent les types de matériaux utilisés sur les chantiers des différentes opérations (ex: il faut installer des fenêtres répondant à des normes spécifiques).

<sup>5</sup> Voir des extraits du Règlement écrit du PLU de l'Eurométropole de Strasbourg



Carte des enveloppes bâties de la Coop en 2023  
Sources : Géoportail, EAC  
Mai 2023



Carte des enveloppes non-bâties de la Coop en 2023  
Sources : Géoportail, EAC  
Mai 2023

Dans ce qu'on l'on identifie comme *vides*, on observe dans un premier temps une nouvelle boucle de circulation, avec des modifications de la répartition des entrées et des sorties. Les unités spatiales sont redistribuées, les vides et les boucles de circulation font apparaître comme division en macro-lots. Malgré une cohérence d'ensemble, chacun de ces macro-lots disposent de leur propre ambiances. Ces ambiances sont en lien avec le type d'activités prenant place dans les bâtiments, mais aussi l'envergure et l'assise spatiale des enveloppes bâties.

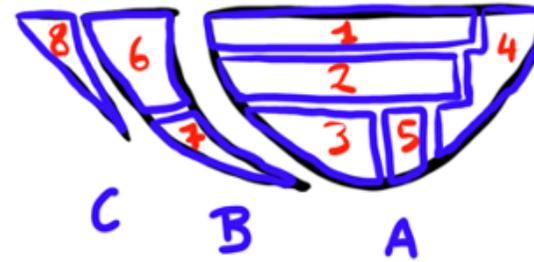


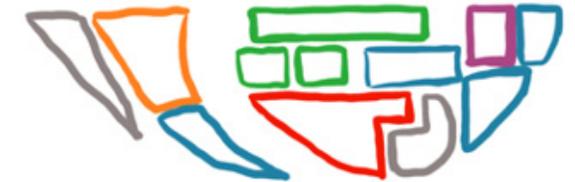
Schéma des macro-lots en 2023  
Source : Eve ABIDOS CHANDLER  
Mai 2023

On observe alors des changements d'ambiances quelque peu abrupts, en lien avec l'avancée des opérations. Floriane Camadro expliquera lors de nos échanges, que la réa-

lisation partielle des aménagements des espaces publics est liée à l'activité des différentes opérations en construction et à l'entreprise de transport présent sur site. En effet, il s'agit de prévenir et d'atténuer la dégradation d'aménagements définitifs.

Schéma des ambiances  
Source : Eve ABIDOS CHANDLER  
Mai 2023

Nous avons identifié des types d'ambiances différentes qui sont détaillés ci-dessous :



- Vert** : perméabilité du regard et topographique entre l'espace privé (bâti) et l'espace public. Hauteur < à R+3 max, rythmé par des espaces de respiration. Bâti non réhabilité
- Orange** : halles réhabilitées, hauteur < à R+2 max, introversion des espaces vides et pleins
- Bleu** : opacité sur les activités, illisibilité des continuités, activités économiques majoritaires, entre R+2 et R+4. Bâtiments issus de l'activité industrielle ou de production
- Rouge** : opérations dédiées majoritairement à la production de logements, livrés ou en cours de réalisation. Bâti entre R+4 et R+18.
- Gris et violet** : zones les moins activées du quartier avec des chantiers en cours, parkings

L'occupation des espaces vides évolue en fonction des usages et des besoins des habitants et travailleurs du quartier, mais est surtout conditionnée par la progression des chantiers. Il peut y avoir plusieurs fonctions de vide. Tout comme dans le paragraphe précédent, on peut réaliser une typologie des vides :

- Les **espaces de stationnement** transitoire formels ou informels
- Les **bases vies** de chantier
- Les **voies de circulation** (voies ferrées, zone de rencontre modes actifs et motorisés, venelles piétonnes, piste cyclable, plateforme logistique)
- **Espaces végétalisés** publics ou privés (éléments préexistant, espaces verts réalisés et inscrits dans le plan guide, jardins, végétation spontanée)
- **Places**



Place des Ouvrières de la Coopé, Base chantier, parking. Source : EAC - Mars 2023



Voie de circulation et de stationnement, bordures végétalisées. Source : EA - Mai 2023



Voie de circulation et base chantier. Source : EAC - Déc. 2022



Espace végétalisé et voie de chemin de fer. Source : EAC - Juin 2023



Voie de circulation et chemin de fer. Source : EAC - Oct. 2022

## 2.2.2 une Coop en transition grâce au règlement

Il est intéressant dans notre cas de se pencher sur l'occupation du sol et la réglementation dictée par le Plan Local de l'Urbanisme de l'Eurométropole de Strasbourg dont la dernière modification date du 25 juin 2021<sup>6</sup>.



Extrait du Règlement graphique du PLU de l'Eurométropole de Strasbourg  
Source : Eurométropole de Strasbourg

Au vu du plan de zonage et du règlement graphique du PLU, on distingue deux secteurs :

**UYa** sur la première moitié nord : **“La zone UY correspond à des sites en reconversion dont l'objectif est d'accueillir aussi bien des lieux culturels que des activités économiques non génératrices de nuisances. Le logement y est proscrit.**

**Les règles d'urbanisme de la zone UY sont particulièrement souples, afin de permettre l'émergence d'opérations complexes ou de projets innovants en cohérence avec la vocation spécifique de la zone.”**

<sup>6</sup> Eurométropole de Strasbourg. *PLU - Règlement écrit*. 2021, [https://sig.strasbourg.eu/datastrasbourg/plu\\_media/reglement\\_actuel.pdf#page=102](https://sig.strasbourg.eu/datastrasbourg/plu_media/reglement_actuel.pdf#page=102).



À travers l'analyse des volumes, on a une meilleure lecture de l'échelle humaine, du travail paysager, en somme de la réflexion autour du passage l'espace industriel à l'espace urbain.

“J'aime bien ce contraste industriel”  
L. O. Habitante

Lors de notre entretien avec Jean-Yves B. a évoqué les raisons qui l'ont poussé à acheter un bien dans ce quartier. Les principales étant la proximité avec le port, ses bassins, le Rhin ; le caractère industriel qui a été conservé plus largement le projet Chemetoff dont il connaissait déjà le travail. Il évoque ce que la Coop lui inspire : “l'envie de déambuler”, “l'aspect poétique” du quartier et des souvenirs. Plus jeune, il a fréquenté la Coop, par le biais d'un ami puis via l'artiste Dominique Kippelen.



État des lieux des hauteurs et des surfaces  
Allée Adèle Klein  
Source : EAC - Mai 2023

Pour conclure, les constats édictés précédemment autour de la trame urbaine du quartier révèlent le travail qui a été effectué pour changer rythmes et boucles de circulation tout en conservant l'implantation des bâtiments préexistants. Cette évolution contribue grandement à l'appropriation des espaces de circulation par chacun·e. La composition spatiale, le jeu des volumes anciens et nouveaux, ainsi que leur gradation permettent de créer une échelle plus humaine. Cela pose les bases de l'habitabilité future du quartier, mais surtout créer en l'état une forme d'habitabilité transitoire.



État des lieux des hauteurs et des surfaces  
Rue Huguette Malbos  
Source : EAC - Mai 2023

### 3. Évolution D'une Coop Fonctionnelle

#### 3.1 Le Port du Rhin, de l'héritage de la ville moderne... à la Coop plurifonctionnelle

##### 3.1.1 Une ville moderne

La ville est un ensemble de systèmes, précédemment nous avons décrypté le réseau viaire de la Coop et ses abords. Nous avons pris la mesure des enjeux autour de l'accessibilité lors du processus de fabrication d'un quartier habitable, mais surtout de la mobilité des habitant-es et travailleur-euses confronté-es à la réalité du projet urbain.

Pour rappel, l'objectif de cet essai consiste à réaliser une photographie de l'habitabilité du quartier durant l'année 2022-2023, on observe une séquence de temps, les fonctions observées sont amenées à évoluer. Ce changement était déjà observable lors de l'enquête. Il s'agit dans cette partie d'évoquer les travaux universitaires et théoriques déjà réalisés, ce qui permet d'élaborer une grille de lecture et d'analyse de notre objet d'étude.

On part de l'hypothèse que la ville serait un système de fonctions spatialisées, et dont l'ensemble contribuerait au renforcement de l'appropriation de l'espace par les individus. On s'interroge sur l'application de cette hypothèse sur notre objet, comment développer des fonctions appropriables sur un territoire préexistant.

Comme il a été dit précédemment, la Coop est à l'origine un ensemble productif cohérent dotée de plusieurs unités fonctionnelles. Actuellement, nous avons un quartier en cours de réalisation et qui connaît une mutation fonctionnelle et d'usages. Lors de la programmation du projet urbain Deux-Rives, la Coop a été pensée comme un quartier actif, plurifonctionnel, dynamique et concentrant une offre de service et culturelle importante. Cette pensée fait écho aux travaux du Corbusier. D'après Françoise Choay, l'architecte résumait les activités humaines énoncées dans la Chartes d'Athènes "en quatre fonctions : travailler, habiter, circuler, se recréer". Elle apporte une nuance, en disant que l'activité humaine relève plus de l'aspect organique de la composition urbaine et des pratiques qui s'y déroulent.

La recherche de l'habitabilité s'effectue à travers la composition des fonctions présentes au sein du quartier. En résumé, quels sont les invariants

contribuant à l'habitabilité d'un espace ?

Les interrogations soulevées par Françoise Choay poussent la réflexion plus loin, elle interroge la ville moderne, les critères d'habitabilité du modèle, mais surtout la pensée de la mixité fonctionnelle qu'elle développe.



Plan der Stadt Strassburg aufgestellt nach dem amtlichen Bebauungsplan. Éditions Heinrich, 1902.

Source : Archive de Strasbourg

Pour comprendre les fonctions portées par notre terrain d'étude, il faut prendre du recul et élargir notre vision, et s'attarder rapidement à l'échelle de la ville de Strasbourg.

On constate plusieurs systèmes, plusieurs trames urbaines<sup>1</sup> qui reflètent les courants urbanistiques de l'époque.

- La "**ville organique**" : on observe des rues "sinueuses", héritages de la ville ancienne, qui s'épaississent jusqu'à former une place ou une placette. Qui sont des "espaces clos sur lesquels on débouche, et où l'on entre par les coins" (Sitte, 1889 ; Ambrosino, 2021). La ville ancienne observe des irrégularités des formes de ses îlots. Elles sont

<sup>1</sup> *Trame urbaine - Collectivités viables*. <https://collectivitesviables.org/articles/trame-urbaine.aspx>. Consulté le 12 juin 2023.



il faut aussi pouvoir circuler, les relier et accéder facilement, ainsi le moderniste dans son tracé urbain repense les logiques de circulation et sépare les boucles de flux (piéton, voiture, ferroviaire) et cela à travers les échelles des différentes unités de vie (quartier, bâtiments, logements, équipements).

Si l'on retourne à notre terrain d'étude, on observe une mise à distance effective des activités industrielles et portuaires, qui sont concentrées sur le port du Rhin (voir la carte ci-dessus). On déplace les activités productrices de nuisances olfactives et sonores telles que le port au pétrole, les forges de Strasbourg, ou des usines de charbon et de houille. Cette mise à l'écart permet de préserver la tranquillité des zones commerçantes et l'hygiène des espaces résidentiels. D'autres éléments rappellent la pensée moderniste et progressiste qui a été développée au XXe siècle, dont les jalons théoriques ont été posé par la Charte d'Athènes :

- La séparation rationnelle des flux (routier, fluvial, ferroviaire) que l'on peut observer directement en passant le pont d'Anvers
- "La composition urbaine repose sur des formes simples, sur une géométrie qui trouve elle-même ses racines dans les mouvements artistiques modernes" (Merlin, 2016). Les bâtiments de l'île aux épis ont des formes marquées et qui se distinguent, avec ses cubes, cylindre et parallélépipèdes qui pourraient s'emboîter comme un jeu de Kapla.
- L'abstraction de l'ornement est un leitmotiv des modernistes de plusieurs disciplines (architecture, art plastiques, etc.). L'ornement serait superficiel, d'après l'architecte autrichien Adolf Loos, l'ornement «gâche des matériaux, de l'argent et des vies humaines» et ne serait pas pérenne.
- La matérialité des enveloppes bâties, qui sont issus des matériaux pérennes et développées à l'ère industrielle tels que le béton et le béton armé, la brique, le verre ou l'acier (Merlin, 2016)  
ex : la Malterie, la Sérigraphie ou la Cave à Vins et sa salle d'Embouteillage,
- "La ville est d'abord le cadre du travail : son organisation doit favoriser la productivité". En ce qui concerne notre périmètre d'étude et ses abords, cette affirmation semble se vérifier. Comme on a pu le développer dans l'analyse de la trame urbaine, l'ancienne organisation spatiale de ce morceau de ville ex-nihilo était principalement destiné à la production.
- La conception des structures bâties selon un modèle poteaux-poutres avec des plafonds haut. Cette composition libère l'espace et le rend mo-

dulable. On retrouve cette pensée au sein de la Cave à Vins, mais aussi sur les plateaux de l'Administration.

Face à cet héritage productif d'inspiration moderne, le projet urbain par la réhabilitation de ce quartier prend le contre-pied du principe de tabula rasa. Il conserve les enveloppes bâties, mais s'oppose aux urbanistes modernes, en développant la mixité fonctionnelle au sein du quartier, et cherche à ramener une échelle plus humaine dans sa recomposition.

### 3.1.2. Retour de la ville mixte

L'étude de l'Institut d'Aménagement et d'urbanisme d'Île de France s'intéresse à "la notion de mixité, dans sa double composante sociale et fonctionnelle, émerge dans les années 1990 et est associée aux problématiques du renouvellement urbain (redéfinition d'une trame urbaine préexistante marquée par la dé-densification, la ségrégation sociale, et la spécialisation fonctionnelle, dans un contexte de désindustrialisation de l'économie)." Il s'agit à travers la mixité fonctionnelle, de retrouver une cohérence territoriale, créer du lien social, faire vivre un espace, ainsi que les habitants puissent développer un quotidien.

Malgré ce qui a été évoqué précédemment, il faut pointer le fait que la mixité fonctionnelle et ce qu'elle recoupe sont antérieures aux années 90. Elle était à sa façon préexistante, au sein des villes organiques on pouvait retrouver sur une même rue, des logements, des commerces, des artisans et leurs ateliers, des espaces de stockage, etc. L'*urbe* fourmillait de fonctions, elles pouvaient être concentrées au sein d'un même îlot ou d'un immeuble. C'est en opposition à cette logique qu'a été développé les principes de l'urbanisme fonctionnel.

Dans son texte, Valérie Constanty nous rappelle que dans le montage de projet urbain ou toutes initiatives prônant la mixité fonctionnelle nécessite de l'anticipation, c'est-à-dire en intégrant et respectant l'aspect réglementaire, ce qui pose en même temps la question de la disponibilité du foncier. Par ailleurs, il s'agit de délimiter son échelle et son périmètre d'action (le quartier, l'îlot, la rue ou le bâtiment), une part non négligeable est dédiée à

l'identification et la mobilisation des acteurs (les collectivités locales, acteurs économiques tel que des promoteurs, des commerçants, ou encore des investisseurs, des habitants).

Sans oublier les concepteurs et techniciens, qui intègrent et matérialisent les orientations et objectifs au sein des projets. La mixité fonctionnelle efficiente est désormais liée à la co-construction, à la collaboration.

Ainsi notre zone d'étude est la matérialisation d'une programmation, d'un schéma réflexif autour de l'intégration de la mixité fonctionnelle à l'échelle du quotidien. Ces aspects seront traités dans les paragraphes suivants.

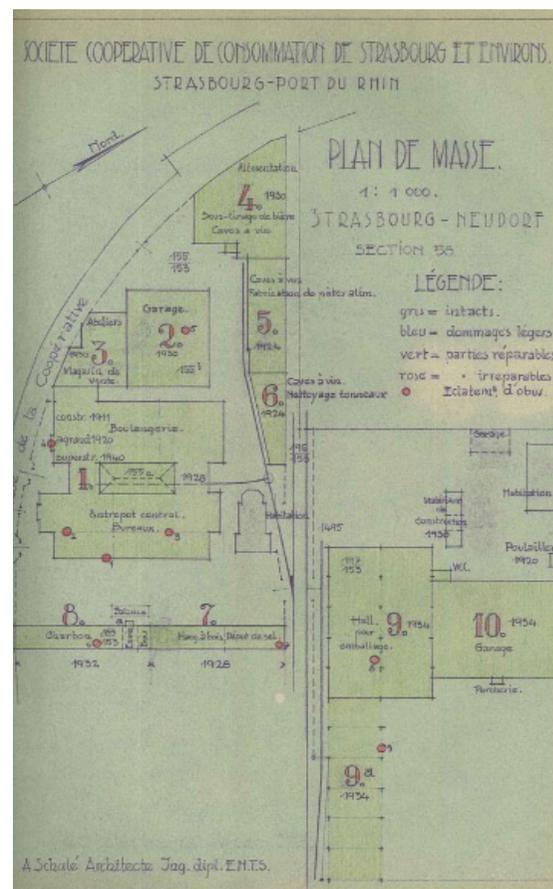
### 3.2 Mutation des fonctions industrielles

Sur cette vue de type axonométrie, le secteur de l'ancienne Coop Alsace était consacré à majorité à l'activité économique, plus particulièrement l'industrie agro-alimentaire. On note, que les plus gros volumes bâtis, entre autres la Sérigraphie, la Cave à Vin et l'Union Sociale sont des unités de production (bleu ciel). Ces bâtiments sont localisés plutôt vers le cœur de la demie-lune, et disposent chacun d'aires logistiques extérieures, de stockage et stationnement (rose). En bleu foncé, sont désignés les bâtiments de stockage, logistiques et les ateliers dédiés à la production ou à l'activité économique. Une partie de ces entrepôts sont encore dans le patrimoine du PAS et de l'entreprise de transport Chalot, d'autres (au nord-ouest de la Virgule) étaient la propriété de la Coop Alsace.



Axonométrie des fonctions passées (2007)  
Source : Google Earth, SPL  
Deux-Rives  
Autrice : Eve ABIDOS CHANDLER  
Mai 2023

On procède à une catégorisation des fonctions des espaces bâtis et des espaces vides afin de révéler les dynamiques présentes au sein du quartier. Il s'agit également de les croiser avec les résultats de l'enquête menée.



Plan de situation du site avec nomenclature et date de construction des différents bâtiments dressé par A. Schulé, architecte vers 1945.  
Source : Région Grand Est, Schwarz Frank

On note qu'il y avait à l'époque des bâtiments habités. Ces habitations étaient essentiellement des logements de fonction, à l'intention des employés de l'Union des Coopérateurs d'Alsace (voir plan ci-dessus). D'après une carte de 1942 - en annexe-, on retrouve au rez-de-chaussé de l'actuelle maison des syndicats, l'appartement des gardiens (Erdgesch Pförtnerwohng) et à l'étage l'appartement du directeur des opérations (Obergesch Betriebs Führer) soit l'équivalent du dirigeant de la Konsum. Ces logements étaient au cœur de l'appareil productif, car ils étaient situés entre l'Administration, les chemins de fer, les Caves et Entrepôts du Rhin (l'actuelle Cavina), l'ancien Hall d'Emballage. Par la suite, ils deviendront le bureaux des syndicats.

Au nord de la demi-lune, sur les emprises de l'ancienne Coopé, au bord de la rue du port du Rhin on retrouve plusieurs unités d'habitation :

- l'Infirmerie/Maison du contremaître : qui concentre l'infirmerie en RDC surélevé et plusieurs logements ouvriers. Actuellement deux logements en RDC surélevé sont occupés par d'anciens ouvriers de la Coopé. Au 1er

étage il y a deux logements inoccupés, ainsi qu'un dernier logement situé sous les combles au 2ème étage.

L'annexe attenante était l'ancien logement du chauffagiste. Depuis, M. Jean-Pierre H., ancien sérigraphe puis gardien de la Coopé, logeant dans l'Infirmierie, entrepose sa collection et a constitué un musée consacré à la Coop.

- La "maison d'Ali", est l'ancienne conciergerie des Caves et Entrepôts du Rhin (Cavina). Elle a été détachée de l'aile ouest de la Cavina à la création de la rue Huguette Malbos. Ancien logement d'Ali E., ancien ouvrier de la coopé, il est désormais logé au sein de l'Infirmierie.
- La maison Lederlé, située aussi sur la rue du Port du Rhin, était un logement de fonction composé de deux unités d'habitation (Buchheit, Schwartz, 2015) en RDC+1 et combles. Elle a été démolie depuis.
- La maison d'Angle date des années 60. Elle est située à l'intersection de la rue de la coopérative et de la route du Port du Rhin, à l'angle de la virgule.

Parmi les habitations historiques situées en dehors du périmètre de l'ancienne industrie alimentaire, on retrouve la Maison Chalot ainsi que des logements situés au-dessus du Bateau du Rhin.

Il existait une épicerie Coop dans le quartier, ainsi qu'une cantine ouvrière située au nord-est en direction du Port du Rhin.

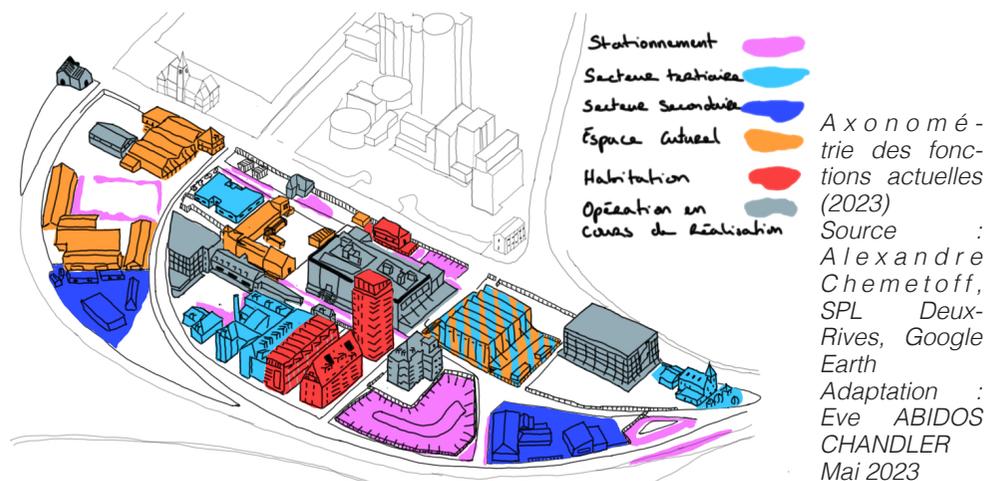
Les artistes ont eu la possibilité d'intégrer des bâtiments mis à disposition par la Coop Alsace il y a peu près 30 ans avec l'arrivée de Dominique Kippelen suivi par Daniel Depoutot, artistes plasticiens résidant depuis 29 ans.

Certes à l'époque, il y avait plusieurs fonctions, cependant on ne peut pas affirmer qu'il y avait une pluralité fonctionnelle, ou une habitabilité préexistante. Il y avait une offre de commodités à destination des travailleurs de la zone, qui peut s'expliquer par la localisation du site puisque celui-ci était mis à distance du centre-ville strasbourgeois.

----

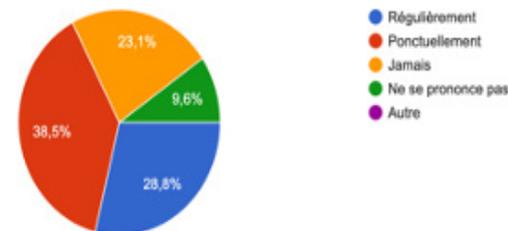
Parmi les fonctions identifiées cette année, on retrouve, la présence d'activités économiques plutôt tournées vers le secteur tertiaire et différentes offres de services. On note la présence du secteur secondaire et ses activités de

stockage et logistique. On recense aussi à la Coop, des opérations de logements déjà livrés mais aussi en cours de réalisation (La Cour d'Adèle, La Sérigraphie), des activités culturelles et artistiques, du stationnement et des fonctions en cours de réalisation ou en attente d'activation.



Comme évoqué précédemment, on est sur la création d'un morceau de ville dans une zone industrielle. Les appareils productifs qui entourent le quartier ont un impact sur l'environnement proche, ils sont émetteurs de nuisances tels que le bruit, des odeurs, mais aussi par le passage de trains issus de l'activité de fret ferroviaire. À la question êtes-vous dérangés par les activités industrialo-portuaire, 35% des enquêtés répondent être ponctuellement importuné-es et 28% se disent dérangés-es régulièrement (voir graphique ci-dessous).

Êtes-vous dérangé-e par ces activités ?  
52 réponses



Extrait des résultats obtenus à travers le questionnaire diffusé en Mars 2023  
 Source : Google Form, EAC

Ce schéma produit par Alexandre Chemetoff & Associé, est la projection à terme du quartier de la Coop. Il énonce les différentes fonctions et usages attendus à l'aube de 2030.



Axonométrie des bâtiments existants et des bâtiments neufs  
Source : Alexandre Chemetoff & Associés  
2019

### 3.2.1. plurifonctionnalité des espaces et construction de l'habitabilité par les fonctions

Il faut avant tout interroger la fonction première du bâtiment, qui est d'abriter, en toute sécurité "les personnes et les biens". En ce qui concerne l'espace libre, il revêt plusieurs fonctions mais les principales sont la

circulation et/ou la halte des biens et des personnes. La nature des usages qui prennent place dans l'objet bâtis ou sur l'espace libre, dépendent des activités projetées et effectives sur ces espaces.

Le bâtiment et l'espace libre peuvent abriter des fonctions logistiques, résidentielles, commerciales, industrielles ou encore agricoles. Un espace a la possibilité d'être plurifonctionnel, on peut citer par exemple le parking silo Coop qui dans sa programmation prévoit "603 places destinées aux travailleurs et aux habitants sans compter les locaux vélos" (Le Journal de la Coop, 2023) ainsi que de la production maraîchère de houblon en toiture.

La place de la Sérigraphie illustre la pluralité fonctionnelle d'un espace libre. Actuellement, environ 100m2 sont dédiés à la base chantier de l'opération attenante, elle revêt alors une fonction logistique, dont l'activité évolue en fonction du temps. La partie Est exerce une fonction de stationnement et de circulation, dont la fonction première est le maintien de la voie pompier.



1



2



3



4

- 1 - octobre 2022
- 2 - décembre 2022
- 3 - janvier 2022
- 4 - avril 2022

Source : Eve ABIDOS CHANDLER

Selon le type de fonction présent sur le territoire, on peut observer des modes d'occupation de l'espace différents, une densité urbaine variable entre les espaces urbains ou les campagnes, mais surtout sur l'appropriation par les habitants de leur espace de vie. D'après Floriane Camadro, directrice adjointe opérationnelle de la SPL Deux-Rives, avec ce projet urbain "on fait le pari que la ville et le port peuvent cohabiter".

Au sein de l'ancienne emprise industrielle qu'était la Coop Alsace, il y a une pluralité des fonctions, Alexandre Chemetoff dirigeant de l'agence architecture (du même nom), maître d'œuvre du projet et auteur du plan guide, parle d'un paysage cohérent, d'une identité, "d'un tout". Les fonctions composites tendent à créer une nouvelle forme d'attractivité sur cet espace, qui est jusqu'à présent absent des représentations mentales des strasbourgeois-es.

Les trois associations de la Virgule, localisées dans les anciens ateliers et garages de la Coopé et présents depuis 2019, concentrent plutôt des activités artistiques et culturelles, ont un rôle prépondérant d'attracteur mais aussi d'activateur du territoire. Ils ont été parmi les premiers à proposer des événements mettant en lumière le quartier, tels que les Ateliers Éclairés, le Colors Festival ou encore Central Vapeur. L'implantation de cette poche créative fait écho à la présence historique d'artistes implantés dans le bâtiment que l'on nomme " La Cavina". Ces deux espaces ont des fonctions de culture et de loisirs.

L'arrivée des habitants depuis le printemps 2022 marque l'activation d'une nouvelle fonction : l'habitat.

On parle de 177 logements, 350 d'habitants répartis entre deux opérations :



*Vue sur la Tour et la Cave à Vins depuis la Coopé*  
Source : EAC  
Juin 2023

- la Coopé, qui prend place dans une partie des locaux du bâtiment de l'Administration. Les logements produits sont des lofts livrés en "plateau brut", c'est-à-dire que seul le gros œuvre a été réalisé, le second œuvre étant à la charge des acquéreurs. Cette opération représente 3613 m<sup>2</sup> de surface de plancher, c'est à dire 39 lofts entre 50 et 150 m<sup>2</sup>.

- l'Entre Deux-Rives, est une opération composée de deux bâtiments distincts : La Tour et le Toit, ils cumulent 7864 m<sup>2</sup> de surface de plancher. Ce qui représente 138 logements allant du studio à l'appartement de 5 pièces de vie, ainsi qu'une salle de sport en rez-de-chaussée.

Les deux opérations précédemment citées ainsi qu'une troisième en cours (la Maison des Syndicats), mutualisent la gestion des espaces communs, à travers une Association Syndicale Libre. Deux autres opérations de logement sont en cours de réalisation : la Cour d'Adèle, qui concentrera des logements en accession libre et des logements locatifs sociaux et la Sérigraphie. C'est un programme mixte, composé de lofts livrés bruts, de commerces et services sur la seconde partie du bâtiment (petite sérigraphie et Nave).

Comme il a été précisé dans les paragraphes précédents, auparavant la Coop n'était pas vide d'habitants, puisqu'elle disposait de logements de fonction situés à proximité des anciens garages, au sein de l'ancienne infirmerie, et de l'aile nord de la Cavina. Deux anciens employés de Coop Alsace, désormais retraités, vivent encore sur le site. Contrairement aux nouveaux habitants, et en contradiction avec les prescriptions du PLU, leurs logements sont au nord du quartier, dans la zone du "Ruban". Ils font directement face à la rue du Port du Rhin, et par conséquent à la Malterie.



*Ancienne Infirmerie - Rue du Port du Rhin*  
Source : EAC  
Mai 2023



*Vue sur la Maison des syndicats, l'Entre Deux-Rives et l'Administration*  
Source : EAC  
Mars 2023

Il y a tout une partie du quartier, dédiée à l'activité économique regroupant des entreprises qui se divisent en deux secteurs : secondaire et tertiaire.

Parmi les entreprises du secteur secondaire, il y a l'entreprise de transport Chalot présente sur site depuis 1938. Dans son périmètre d'exploitation, il y a plusieurs hangars et entrepôts ont des fonctions industrielle, logistique et de stockage. Il faut préciser que la Maison Chalot était un logement habité, converti depuis en espace administratif.

En ce qui concerne les entrepôts du Port Autonome de Strasbourg, c'est



*Plan d'accès de l'entreprise Chalot Transport*  
Source : EAC  
Mars 2023

une zone assez opaque, car elle dispose d'une double frontière composée du tandem chemins de fer-passage à niveau et des barrières délimitant leur emprise. Dont les activités interagissent peu avec le reste du quartier.

Le secteur tertiaire est le plus densément présent, avec environ 1600 travailleurs, l'enquête révèle que 50% des individus vivants ou travailleurs dans le quartier occupent des postes de cadres ou des professions intellectuelles supérieures.

Les entreprises de la Coop sont composées d'acteurs de l'économie sociale et solidaire (le CRESS, Kaleïdoscoop, la future arrivée de l'Espace Égalité), du secteur privé avec les différents cabinets d'avocats et d'audit, des agents du Pôle d'Étude et de Conservation des Musées de Strasbourg. En ce qui concerne la SPL Deux-Rives, elle est concessionnaire et aménageur de la ZAC a son siège social au sein du quartier, et sera bientôt rejointe par l'Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur (ADEUS).

La Coop est un quartier dynamique, on le voit à travers la propension d'actifs travaillant ou habitant au sein du quartier. Les résultats du questionnaire diffusé au sein du quartier au début du printemps font écho aux observations portées sur la Coop. Ils ont montré que les personnes peuplant le quartier étaient assez jeunes. En effet, 30,8% des enquêtés ont entre 36 et 46 ans, suivis de près par la tranche 26-35 ans (26,9%) puis 19-25 ans (19,2%). Cette jeunesse est aussi ressortie lors des entretiens, car les enquêtés se situent dans la tranche 25-40 ans.

La programmation du projet urbain et de la Coop a pour fil rouge la reconnexion avec l'Allemagne. Cette réflexion nourrit la recherche de la mixité fonctionnelle, qui est décroisée de la demie-lune et traverse la frontière. L'idée est de rendre accessible une offre de services à nos voisins allemands en créant des espaces de rencontre communs. On peut citer le projet Kaleïdoscoop qui a officiellement ouvert ses portes au printemps 2023 et qui se définit comme un "centre de coopération transfrontalier" et qui propose des ateliers interculturels, des RheinKafé, un accompagnement à l'entrepreneuriat transfrontalier. D'autres services sont prévus tels l'implantation d'une micro-crèche franco-allemande ou un cabinet d'avocat transfrontalier.

L'aspect fonctionnel a été abordé lors des entretiens, le ressenti majoritaire du côté des habitants comme des travailleurs, que le quartier en l'état, n'offre pas l'ensemble des fonctions annoncées. Par conséquent, les fonctions proposées ne correspondent pas à leur vie quotidienne, cependant ils ont conscience que le quartier est encore en développement, il s'agit "de s'armer de patience".

*"j'aimerais bien qu'on ait cette discussion dans cinq ans, (rires), parce que là on est forcément tolérants, parce que c'est un quartier en construction donc on ne s'attend pas à avoir des installations publiques parfaites. C'est normal, il faut être patient, et c'est comme ça !" L. une habitante*



*Les opérations de l'Entre Deux-Rives et la Cours d'Adèle*

*Source : EAC - Mai 2023*

*"ce qui manque c'est un marché, (...) avec la possibilité de rencontrer des commerçants qui sont producteurs, de t'acheter des fruits et légumes qui peuvent être bio (hésitations) et à des prix raisonnables et dans une bonne ambiance. Puisque que je trouve que le marché c'est l'endroit où tu vas croiser tous les gens que tu connais, alors typiquement au Neudorf, je croise souvent des collègues" B. un travailleur qui évoque la fonction économique, sociale et nourricière du marché*

Pour citer d'autres exemples issus du questionnaire, à la question "Selon vous, quels sont les éléments qui rendent un quartier habitable/vivable ?", voici les réponses obtenues : "**commerces de proximité**" ; "**Terrasses, bars, restaurant, commerces alimentaires**" ; "**écoles**" ; "**Des places pour les voitures**" ; "développement de zones de rassemblement "

Parallèlement, la réponse apportée par l'aménageur à ces questions fait écho aux points de vue précités, et explique les temporalités de ce dernier. "**une opération d'aménagement c'est 10-15 ans, peut-être qu'à la fin ça sera 17. En phase temporaire de chantier, on a du mal à tout faire tout de suite. Quand il y a des chantiers autour, on ne peut pas faire tous les espaces pu-**



Benjamin P. travailleur de la SPL, a décidé de représenter dans un premier temps ses déplacements à Strasbourg, puis de resserrer sur ses habitudes à la Coop. Il indique ses polarités entre le Neudorf, l'hypercentre, l'avenue des Vosges puis les quatre quartiers de la ZAC Deux-Rives : **“je passe par la presqu'île citadelle avant de rentrer dans le quartier, par la rue du port du Rhin. J'ai hâte qu'il y ait le passage à niveau parce que ça me fait un petit détour par la rue du péage, qui pourrait vite être effacé. (...) Au sein de la Coop, je vais surtout emprunter la rue Huguette Malbos, et je me rends très régulièrement au point Coop, je vais au Bateau/Pain du Rhin pour manger, je vais très rarement plus loin que le kebab.”**

Les travailleurs-euses de la Coop, sont présent-es en semaine entre 9h et 18h, parfois les week-end selon la programmation des diverses associations présentes à la Coop. En ce qui concerne les travailleurs-euses du BTP, œuvrant sur les chantiers, ils-elles sont présent-es plutôt sur les plages horaires suivantes : de 7h30 à 15h-16h.

Lors des pauses méridiennes, il y a plusieurs lieux à proximité activés : le Bateau du Rhin, un restaurant alsacien qui a des airs de cantine ouvrière, et son extension le Pain du Rhin, qui est plutôt un point de vente de pain et de sandwiches. Mais aussi les commerces présents dans le quartier limitrophe du Port du Rhin. Certain-es travailleurs-euses ont évoqué les restaurants situés de l'autre côté du pont d'Anvers en direction de l'Esplanade.

En ce qui concerne les habitant-es, ils-elles ont évoqué un quotidien plutôt en dehors du quartier, que ça soit pour leur travail, leurs activités quotidiennes, leur loisirs (sport ou activités culturelles).

**“Tous les jours je vais à l'école, je vais au Wacken pour travailler, je travaille à Puma. (...) Je fais quasi-**

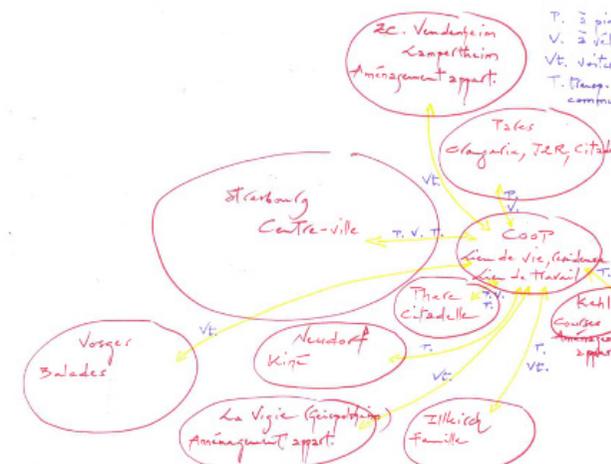


Carte mentale réalisée par Laure O. Mai 2023

**ment tous les allers-retours. Ma fille, deux fois par semaine, va à l'opéra, car elle fait partie du chœur. On va une fois par semaine du côté de la gare, chez l'orthophoniste. Je vais à Naturalia deux fois par semaine.**

**Et après autour de la Coop, c'est tout neuf pour nous. (...) je pense que je vais inscrire mes filles aux ateliers qu'ils font du mercredi au samedi, je trouve ça super cool qu'ils soient à côté, je prends plaisir à y aller.”** Laure O. habitante

Lors de l'entretien, cet habitant a précisé que ses déplacements ont été conditionnés par sa condition physique, car il a été victime d'un accident peu après son emménagement.



Carte mentale réalisée par Khanh-Phung Avril 2023

Un autre élément ressort de cette enquête : c'est la sous-utilisation des espaces publics et la méconnaissance de l'offre de services des entreprises et des activités culturelles présentes dans le quartier. Les résultats du questionnaire diffusé révèle que 54% des personnes ayant répondu disent ne pas fréquenter les associations et collectifs présents dans le quartier. Par ailleurs, 25% des enquêtés ne connaissent pas ces lieux.

En effet, les habitants et une partie des travailleurs ont une méconnaissance des équipements présents sur le territoire, par conséquent ne l'utilisent pas. Peu d'espaces sont qualifiés d'accueillant, d'une part car il y encore la présence des chantiers, d'autre part il n'y a pas encore **“d'espaces de jeux pour les enfants, d'espaces ombragés et verdoyants”** ou **“figures du quartier”** aux yeux d'une part importante des enquêtés. Il y a de la part des habitants et des travailleurs des difficultés à s'approprier les différentes composantes du quartier. Toutefois les discours restent nuancés, car du côté des habitants mais également de celui de l'aménageur, ils ont conscience que le temps

de l'aménagement est long, que le quartier est récent. Il faut donc patienter, mais à terme les opérations et les offres de services seront plus nombreuses.

Les acteurs locaux ont conscience des questions qui tournent autour de la cohésion, et de la connaissance de la Coop. À partir de ces enjeux, sont nées plusieurs initiatives telles que l'Apéro des Voisins menés par Kaleidoscoop ou encore les Midi-Visites organisées par la SPL Deux-Rives en partenariat avec les acteurs du quartier.

Du côté des habitants aussi, on observe des initiatives, ils cherchent à créer une cohésion au sein de leur voisinage proche. Il y a une volonté d'interactions, et mener des projets communs.

*“Hier j'ai mangé avec mes voisins en bas, sur la grande table, c'est super agréable. Nous, en interne, on organise pas mal d'apéros, de barbecues entre voisins. (...) D'ailleurs on se parle de temps en temps avec certains. Avec les deux autres immeubles, on s'est déjà lié d'amitié.”* - L. une habitante

*“C'est cette volonté de rapprocher les habitants de la copropriété de l'Entre Deux-Rives, au sens plus large des habitants des lofts de la Coopé. (...) J'ai voulu contribuer à l'essor du quartier, à l'essor de ma vie au sein de ma copropriété, par ces initiatives de rapprochement : apéros-rencontre, la création d'un groupe WhatsApp, pour faciliter les échanges. (...) J'avais l'impression d'être dans l'émission Koh Lanta, on arrive tous sur une île avec nos spécificités, nos individualités, nos différences. Et malgré tout, unis dans cette aventure commune.”* - K.-P. un habitant

*“les actifs investissent peu le quartier, mais il y a beaucoup d'envies, ça se sent, qu'il y ait des choses qui se concrétisent, qui se fassent, qu'il y ait des initiatives (...) dans mon travail je suis amenée à être en relation avec les habitants, à mettre en contact avec les différentes offres de services que je participe à développer sur le quartier. Notamment une offre de conciergerie solidaire, c'est proposer une offre de service de proximité à destination des habitants, des actifs et aux usagers du tiers-lieu (Kaleidoscoop), également une offre de panier de légumes qu'on va mettre en place d'ici un mois.”* Marie B. travailleuse de la CRESS Grand Est

À noter que la volonté de créer du lien social n'est pas un sentiment partagé de tous, et se frotte à la réalité des interactions entre individus, mais surtout interroge le type de liens sociaux qui naissent dans le quartier. En résumé, qui est le public visé par les activités proposées dans le quartier, et qui le compose ?

*“Je ne vous cache pas mon inquiétude face à ce projet immobilier (hésitations) dans ma philosophie, il y aura une volonté de rapprochement, mais à voir quel profil de futurs habitants vont y résider. Ce n'est pas faute de vouloir intégrer la population, mais à un moment il s'agit aussi qu'on puisse aller dans le même sens, et adhérer à la même philosophie du quartier. Je le vois déjà dans la copropriété de l'Entre Deux-Rives, notamment la Tour, en grande partie locative. (...) Vu l'état d'implication de certains, et du soin apporté à l'extérieur, j'ai déjà quelques réserves concernant l'opération. Mais bien entendu, il est à créer un rapprochement.”* - K.-P. un habitant, qui évoque les logements sociaux en construction (la Cour d'Adèle)

*“la création du lien ne peut pas se programmer”* - Jean-Yves un habitant, lors d'un échange sur les initiatives collectives et la programmation de la vie de quartier.

Il précisera son propos au sujet de la programmation de la convivialité et de la mixité sociale, ainsi d'après lui les moments conviviaux entre voisins sont existant uniquement parce que ce sont des groupes de pairs. Car ils ont des modes de vie et consommation similaires, ils sont dans une tranche d'âge comparable, Jean-Yves B. qu'estime entre 29 et 40 ans, sans oublier des catégories socioprofessionnelles comparables (cadre ou professions intellectuelles supérieures). D'après ses observations, ces moments conviviaux ont plutôt lieu entre propriétaires occupants, et cela malgré une forte présence étudiante plutôt locataire, il semblerait que ces derniers participent peu aux activités collectives. Selon son ressenti, les connexions intergénérationnelles seraient peu présentes lors des rencontres collectives, et peu adaptées à son mode de vie de jeune senior. Il brosse un portrait quelque peu critique concernant la mixité sociale du quartier qualifiée *“d'inexistante”* et *“lisse”*, au sein d'un *“quartier très artificiel, qui favorise l'entre-soi et qui n'a pas encore de légitimité, qui nécessiterait un demi-siècle pour créer des connexions, une vie de quartier”*. Il fait un comparatif entre Hautepierre (lieu où il travaille) et la

Coop, qu'il décrit comme plus "riche et stimulant".

*"je ne pense pas qu'il soit accessible à toutes les classes sociales, clairement non. (...) C'est encore cher, on est à Strasbourg entre trois et cinq mille euros du mètre carré. C'est cher. (...) On a pris cet appart car c'était une livraison de plateau brut. Mon mari a fait tout seul quasiment tout le moyen œuvre et la décoration. Le gros œuvre a été fait par des artisans. C'est comme ça qu'on a pu réduire la note de notre appartement. Sinon on n'aurait pas pu se permettre de s'acheter un appart à Strasbourg."* L. O habitante, qui constate également une absence de mixité sociale au sein de la copropriété, et qui l'explique par le prix du foncier.

## 4.2 Une Coop pratiquée

La Coop étant en plein développement n'a pas encore abouti son offre de services, cela limite l'appropriation du quartier par les individus qui le peuple. Lors des entretiens, on a souvent abordé les questions autour des habitudes de chacun, mais aussi des critères de "vivabilité" d'un quartier. En somme, quel serait le portrait d'un quartier habitable. Voici les des extraits de réponses apportées par les enquêtés :

*"ça implique le bien-être, de se sentir en sécurité quelque part, que ce soit sur son lieu de vie ou son lieu de travail puisque la vivabilité c'est autant le jour que la nuit, autant en semaine que le week-end. Le fait qu'il y ait des éclairages la nuit, (...) la végétation, d'autres personnes (...) que l'on ne soit pas seul sinon ce n'est pas un quartier. Des offres de services de proximité, pour les habitants et les travailleurs, c'est-à-dire des magasins, bars, des offres culturelles, des associations, en tout cas des lieux où des personnes peuvent se rassembler et monter des initiatives (...) c'est aussi la santé, les écoles, tout ce qui fait la ville quoi."* M. B. travailleuse, qui exprime les éléments rendant viable un quartier.

*"c'est un quartier assez excentré de Strasbourg, on est à côté du plus vieux quartier pauvre de Strasbourg et qui est encore pauvre. Les gens n'ont pas envie d'y aller, et c'est dommage parce qu'il y a plein de bonnes choses, j'espère que tout ça (le projet urbain) va faire revivre le quartier."* L. une habitante

*"Ici c'est ma référence, mon point d'ancrage - en désignant la SPL-. (...) ensuite il y a les endroits que j'aime et où je vais, la Virgule, la Place des Ouvrières de la Coopé, elle a été nommée comme tel, j'ai un petit love pour la Basse-Cour. (...) Après je reconnais que j'ai une zone d'ombre, où je vais peu. La partie Est du quartier, j'y vais assez peu. L'Union Sociale est assez fermée comme bâtiment, avec des activités super intéressantes, mais je trouve que c'est un gros objet hermétique. Il est titré heureusement, mais une fois qu'on a dit ça, ça n'anime pas grand chose dans le quartier (...) cette partie-là de la rue de la coopérative j'y vais très très peu. (...) Parking provisoire plus Chalot c'est un peu le no-man's land comme le nord je n'ai jamais remonté la rue de la Minoterie"* F. C. travailleuse de la SPL

*"La Coop a une habitabilité, elle est aimable à l'humain, et plus habitable que la plupart des quartiers de Strasbourg"* J.-Y. un habitant

La Coop est en cours de développement, et cela s'est fortement ressenti à l'automne et à l'hiver 2022/2023 où les rythmes et les usages de ces trois catégories (le monde du BTP, le secteur tertiaire et les habitants) se distinguent notamment par leur occupation de l'espace. Les ouvriers du BTP à travers les chantiers sont émetteurs de nuisances, avec leurs voitures et camionnettes, ils stationnent sur les espaces libres afin d'être au plus près de leur chantier. Cela peut mener à des conflits d'usages avec les autres acteurs du quartier, comme le non-respect de la zone de rencontre.

### 4.2.1 Un quartier franco-allemand

Une COOP transfrontalière, mais peut-on parler d'usages transfrontaliers ? Ce qu'il ressort des entretiens et de l'analyse des trajectoires, ils sont peu nombreux à prendre en compte la proximité avec l'Allemagne dans leur quotidien. En l'état, le caractère transfrontalier de la Coop mais aussi les pratiques transfrontalières de ses habitant-es ne sont pas au centre des usages quotidiens. Pourtant, le rapprochement avec le pays limitrophe fait partie de l'argumentaire tissé dans le projet urbain, mais aussi dans le discours politique. La programmation rhénane des équipements mais aussi les modèles de projets privés sont au cœur des réflexions autour du Plan Guide.

L'Allemagne est peu évoquée, sinon pour des activités de loisirs ponctuels en milieu naturel comme des courts séjours en Forêt Noire ou dans les gravières allemandes.

“ - *T'as pas forcément représenté l'Allemagne, il y a une raison à cela ?*

- *Non, c'est vrai. Depuis le covid on n'y va plus enfaite. Quand j'habitais à Neudorf, j'allais souvent en Allemagne faire mes courses, puis après on a habité à Lingo , c'était de l'autre côté, beaucoup trop loin, ça n'avait pas d'intérêt. J'ai arrêté d'y aller. Pour être honnête, je n'ai pas le besoin d'y aller, sauf peut-être pour faire des grosses courses, enfin, moi j'achète en vrac. Pour... peut-être pour acheter du papier toilette, et encore je ne pense pas que ça soit moins cher. Pour ça je vais prendre ma voiture, et je ne trouve pas ça super. Je trouve ça dommage d'y aller que pour Edeka ou DM , la ville de Kehl je ne la trouve pas forcément sexy.”* Extrait de l'échange entre Eve A.-C. dans la position de chercheuse et L. O habitante qui s'exprime sur son rapport à l'Allemagne

“*Je ne pratique pas le passage en Allemagne pour aller faire des courses ou autre. En revanche c'est un trajet qui m'est arrivé de faire pas mal de fois, et ça a toujours été pour déjeuner là-bas. (...) pour le coup c'est pas du tout une frontière, c'est vraiment à 5 min. (...) En vélo c'est tellement simple de passer en Allemagne”* F. C.

Depuis l'arrivée de l'aménageur cela fait presque 8 ans, puis l'ouverture de la Virgule en 2019 et surtout 1 an après l'emménagement des premiers habitants, nous observons une croissance des individus pratiquant quotidiennement la Coop, que l'on peut chiffrer à environ 2600 personnes. Ces personnes évoluent dans un quartier doté d'une identité historique et architecturale forte, et cela à des rythmes différents. Il y a eu une mutation des fonctions opérée par la réhabilitation des bâtiments existants. Ce changement dû à l'apport de nouvelles fonctions au sein de la Coop a permis le développement de nouveaux usages, et de créer des aménités pour les travailleurs et les habitants. Malgré les efforts de l'aménageur de créer un cadre de vie fonctionnel, les individus vivant la Coop sont confrontés aux réalités de la ville en construction. En effet, il est impossible en l'état de mener de front toutes les opérations. Par conséquent, l'ensemble des fonctions projetées dans le plan guide n'est pas encore opérationnel. Cette expérience oblige

chacun-e à adapter son quotidien de travailleur·euse ou d'habitant. Et cela renforce l'idée que le quartier connaît une forme d'habitabilité temporaire et en constante évolution.



## 5. Une Coop paysagère

### 5.1 Durabilité, environnement et paysage, quelle place dans le projet urbain ?

Si l'on opère un retour en arrière, à l'époque où la Coop était encore en activité, on peut s'interroger sur la présence du végétal au sein du périmètre d'étude, et de l'importance ou non qu'il pourrait avoir dans le paysage.

Au vu des données disponibles, qui sont essentiellement des photographies aériennes, on ne peut pas dire que dans l'enceinte de la demie-lune il y avait énormément de végétation, cependant, les abords étaient beaucoup plus fournis. À noter que dans les archives de l'époque, on trouve difficilement mention de la présence végétale. Toutefois, grâce aux plans et aux photographies disponibles, on peut voir l'existence d'un potager à l'emplacement actuel du jardin de la Basse-cour des miracles.

Dans les années 40, on peut voir que la distance à l'eau était plus courte, notamment au dernier plan, par rapport à la présence du bras du petit Rhin et les alignements d'arbre des deux côtés de la rive.



Potager des Caves et Entrepôts du Rhin - 1949  
Sources : IGN



Photo aérienne sur  
l'aile l'Ouest de la  
Coop,  
Le petit Rhin en ar-  
rière plan.  
Source : IGN  
1949

Il ne semble pas avoir plus d'écrits concernant des prises en comptes des enjeux écologiques tels que la réduction des coûts d'énergie ou l'importance du végétal. Philippe Wendling dans son livre relate, que la Coop durant la première moitié du XXe siècle, favorise l'implantation de ses magasins dans "un rayon d'une cinquantaine de kilomètres autour de son siège strasbourgeois", mais cela uniquement pour réduire les coûts de transports et d'approvisionnement.

*" Dans la ville contemporaine, le végétal a encore gagné du terrain au sein de la commande publique et dans l'expression du désir de ville des habitants. L'environnement ordinaire des citoyens est progressivement reconfiguré, réparé au bénéfice d'une nouvelle esthétique urbaine associée à la notion de durabilité. Avec la montée des préoccupations environnementales, la présence du végétal devient partie prenante de la réflexion sur l'urbanisme durable. Le projet urbain durable ne rejette ni le minéral ni le végétal."* (Da Cunha, Delabarre, Zaâfrane-Zhioua, 2019)

Le végétal n'est plus relégué au rang de l'esthétisme, ou vu comme une contrainte sinon un coût d'entretien. *" Jusqu'à la fin des années 1990, le paysagiste concepteur admettait « le postulat d'un usager spectateur réduit à une fonction visuelle, recherchant des points de vue sur des spectacles remarquables. »"* (Da Cunha, Delabarre, Zaâfrane-Zhioua, 2019)

La population, les professionnel-les, mais également certains politiques entendent et écoutent les discours sur la non soutenabilité de notre modèle actuel.

Pour rappel, le GIEC<sup>1</sup> a publié son sixième rapport, le 20 mars 2023, le constat du groupement d'experts est sans appel, la crise écologique s'accélère à cause des activités humaines productrices de gaz à effet de serre, nous causons la pollution de nos écosystèmes. Nous ne pouvons plus revenir en arrière car la planète n'est pas en capacité d'absorber toutes ces émissions, ni en capacité de renouveler ses ressources aussi vite que nous les consommons.

Le GIEC nous alerte depuis plusieurs années sur les conséquences de la crise écologique sur l'ensemble des biotopes<sup>2</sup> :

“ - l'augmentation des “événements météorologiques extrêmes (*sécheresses, vagues de chaleur, inondations, incendies, cyclones tropicaux...*)”

- la mise en danger de la “**biodiversité**”

- la multiplication “**des risques sanitaires**”

- les pénuries alimentaires,

- la baisse de la disponibilité d'eau potable”<sup>3</sup>

Parallèlement, la Banque mondiale nous rappelle “*qu'aujourd'hui, 56 % de la population mondiale, soit 4,4 milliards d'habitants, vivent en ville. Cette tendance va se poursuivre : d'ici 2050, avec le doublement du nombre actuel de citadins, pratiquement sept personnes sur dix dans le monde vivront en milieu urbain.*”<sup>4</sup>. Pourtant, au vu des prévisions du GIEC, les conditions de vie en ville vont sûrement se dégrader d'ici les trente ans à venir. Il s'agit de réfléchir dès maintenant à nos pratiques professionnelles notamment dans le milieu de l'urbanisme et l'aménagement. Il s'agit de repenser les modes de vie, les modes constructifs, la place du végétal en milieu urbain afin de rendre supportable la vie en ville au prisme des changements futurs (îlots de

1 GIEC : Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat  
<https://www.ipcc.ch/languages-2/francais/>

2 Biotope : “Milieu biologique présentant des facteurs écologiques définis, nécessaires à l'existence d'une communauté animale et végétale donnée et dont il constitue l'habitat normal.” CNRTL

3 « Synthèse du rapport du GIEC : l'urgence climatique est là, les solutions aussi ». Réseau Action Climat, 20 mars 2023, <https://reseauactionclimat.org/synthese-du-rapport-du-giec-lurgence-climatique-est-la-les-solutions-aussi/>.

4 Développement urbain. World Bank, 10 juin 2022, <https://www.banquemondiale.org/fr/topic/urbandev/overview>.

chaleur urbain, sécheresses, rareté et augmentation des coûts de matériaux de construction, etc.).

Pour revenir à notre territoire et citer quelques exemples, en 2022 au sein de l'Eurométropole de Strasbourg, on estime avoir une qualité de l'air dégradée près de 169 jours par an, soit une augmentation de 49,6 points de pourcentage par rapport à l'année précédente. L'un des objectifs menés par la collectivité, est de pouvoir se chauffer uniquement aux énergies renouvelables d'ici 2050. (Plateforme Énergétique Franco-Allemande)

Or actuellement nous construisons la ville de demain, mais face aux constats précédemment cités, quelles sont les réponses que l'on peut apporter à l'échelle du projet urbain face aux enjeux climatiques ? De quelles façons pouvons-nous préserver le bien être en ville ? Mais surtout comment rendre la ville plus agréable à un plus grand nombre, face aux détériorations des conditions de vie en ville.

Il s'agit d'entamer un changement des pratiques quotidiennes et professionnelles. Et ainsi chercher à intégrer les enjeux écologiques au sein des projets menés, il s'agit de réfléchir à la ville durable, ainsi qu'à la disponibilité des leviers d'actions pour améliorer le futur cadre de vie urbain.

♦ **La législation** est un outil pour la collectivité, il lui permet d'avoir un pouvoir d'action sur le territoire et son développement. Ainsi l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) s'engage à intégrer les enjeux environnementaux et paysagers dans la Modification n°4 (ou M4) du Plan Local de l'Urbanisme (PLU)<sup>5</sup>. Les enjeux suivants sont extraits de la “Note de présentation, OAP et règlement écrit”, un document publié dans le cadre de la M4 en novembre 2022 par l'EMS.

“ · la **prise en compte des identités spécifiques au territoire portuaire**, notamment son rapport au Rhin, aux bassins, aux canaux et aux réservoirs biologiques qui le joutent ;  
· la **valorisation des atouts paysager** et la **prise en compte du changement climatique pour créer une ville résiliente**

5 <https://www.strasbourg.eu/plu-modification-4>

face aux risques naturels par exemple, accélérer la transition écologique du territoire et des modes de vie. Travailler à réduire l'impact carbone et réaliser des quartiers où il fait bon vivre en accélérant les modes de vie écologiques. Il s'agit de développer une relation nouvelle entre la ville et l'eau tenant compte des éléments de patrimoine liés à la fonction portuaire (...).

- la **prise en compte de la qualité de l'air**, c'est-à-dire que le projet urbain doit veiller à diminuer le risque d'exposition aux particules fines pour les habitants et usagers actuels et futurs du territoire
- Il est également l'occasion de **reconstituer / relier des continuités naturelles et paysagères** entre les grands réservoirs de biodiversité que sont la forêt du Neuhof au Sud et la forêt de la Robertsau au Nord. Il faut mettre en relation les différentes enclaves végétales en créant de nouveaux corridors.”

Pour citer quelques exemples de prise en compte des enjeux écologiques qui sont appliqués actuellement au sein du quartier de la Coop :

- ◇ le **réseau de chaleur urbain** d'après l'entreprise RCU-A<sup>6</sup> *“est constitué d'une chaufferie collective et d'un réseau de canalisations enterrées qui transportent la chaleur sous forme d'eau chaude. Le réseau de chaleur alimente toutes sortes de bâtiments tels que des écoles, des immeubles ou des bureaux. À l'entrée de chaque immeuble, le réseau de chauffage urbain communique sa chaleur au réseau de distribution interne de l'immeuble. La chaleur ainsi échangée permet de réchauffer l'eau qui approvisionne les radiateurs/planchers chauffants et l'eau chaude sanitaire utilisée pour faire la vaisselle, se doucher ou se laver les mains.”*

Le PAS s'est engagé à décarboner sa production d'énergie en 2020, en utilisant la l'énergie fatale produite par les industriels du territoire, afin qu'elle soit utilisée comme système de chauffage. Cela s'inscrit dans une démarche de changement de pratiques des industries, l'abou-

<sup>6</sup> Réseaux de Chaleur Urbains d'Alsace (R-CUA) est une entreprise de service énergétique. C'est le concessionnaire, gestionnaire et exploitant du réseau de chaleur urbain de l'Eurométropole.

tissement d'initiatives relevant de d'économie circulaire. Cela pourrait être un premier pas vers un écosystème industriel voire une écologie industrielle, comme elle est pratiquée depuis plusieurs années dans la ville de Kalundborg (Danemark). Où se développe un réseau circulaire basé sur la récupération des déchets produits (énergie fatale, l'eau,) par une industrie puis récupéré et revalorisé par une autre.

Concernant la Coop, elle est alimentée par l'énergie fatale émise par l'usine Blue Paper, qui est située à 3,5km de la Coop. Actuellement, elle produit 80 000 MWh/an, ce qui alimente environ 9 500 logements. L'objectif du PAS à moyen terme c'est l'alimentation en chaleur décarbonée de l'équivalent de 35 000 logements neufs soit 8 000 TCO2/an évitées<sup>7</sup>.

- ◇ Faisant écho directement au sujet abordé dans la partie précédente, le projet **“Calorie Kehl-Strasbourg”**, traite d'un sujet similaire mais à l'échelle transfrontalière. Le but étant de récupérer la chaleur émise par l'aciérie kehloise, donc faire passer l'équivalent de « 4 500 mètres de conduite de chauffage passeront sous Rhin, afin d'alimenter environ 9 000 foyers ». Ce projet est le fruit d'un partenariat d'une dizaine d'acteurs franco-allemand, cependant les discussions et études sont en cours. À terme, le projet sera porté par une société d'économie mixte locale (SEML) cette forme juridique d'entreprise facilitera la gestion transnationale du projet.
- ◇ L'action citoyenne est un moyen d'intégrer les enjeux écologiques et d'agir à plus petite échelle. On peut citer par exemple l'action de l'EMS visant l'initiative habitante autour de la végétalisation en ville : Strasbourg ça pousse. Tout porteur de projet peut candidater à la végétalisation de l'espace public, et signer la “Charte du jardinier urbain” qui engage l'usager à respecter des règles telle que le non-usage de pesticides. La collectivité met à disposition un grand nombre de ressources pour mener à bien son projet. Il est prévu que les futurs habitants de la Sérigraphie intègrent le dispositif Strasbourg ça pousse.

- ◇ Au vu de l'expérience des confinements mais aussi de la crise écolo-

<sup>7</sup> Port Autonome de Strasbourg. *Au Port de Strasbourg, les entreprises vont améliorer leur bilan carbone et fournir de la chaleur aux quartiers voisins*. 2020, <https://www.r-cu.fr/wp-content/uploads/2021/04/CP-lancement-R-PAS.pdf>.

gique que l'on vit et dans l'optique de répondre au besoin de "poumons verts" en ville. La réponse apportée par le projet urbain est la création du plus grand parc urbain strasbourgeois : le Parc du Petit Rhin. En effet, la situation collective de la réduction de nos périmètres de déplacement en 2020 a mis en lumière le besoin d'avoir un espace vert à moins de 2 km lorsque que l'on vit en ville, à noter que "l'OMS recommande 15 m<sup>2</sup> d'espaces verts par habitant-e" (Médiapart, 2021).

La présence de différentes strates arborées, arbustives ou herbacée seraient nécessaire à la santé (mentale et physique), au bien être, à la réduction d'îlots de chaleur urbains, au développement biotopes et permet de faciliter les corridors écologiques (nidification, pollinisation, captation du CO<sub>2</sub>, etc.). Ce futur parc urbain permettrait de renouer avec la présence passée de l'ancien cours d'eau, de créer une "continuité verte" dans un contexte industriel et surtout modifier le paysage actuel.

En somme, les auteurs précités, ainsi que les outils mis en exergue, nous font comprendre que nous avons changé de paradigme, l'imperméabilisation ne tend plus à être la première réponse de l'aménagement. À la fois du côté des décideurs, des concepteurs mais aussi des habitants, il y a une volonté de laisser plus de place au végétal, et d'interagir avec le paysage et ainsi d'accroître la qualité de vie en ville.

## 5.2 La Coop et le paysage

La question du paysage fait partie intégrante des réflexions autour de la programmation du plan guide "Coop". Le concepteur, architecte, urbaniste et paysagiste Alexandre Chemetoff a élaboré la feuille de route générale, rappelle que le paysage n'est pas à déconnecter de l'espace et des enveloppes bâtis qui prennent place.

*"un lieu, un bâtiment ou un ensemble ne sont jamais envisagés seuls mais au cœur d'un tout. Ils constituent un ensemble d'expériences, de situations, de circonstances et d'histoires..."* (A. Chemetoff, Le journal de la Coop #1, 2018) Dès les premières versions du plan guide, la part laissée au paysage et la végétation est forte, ci-dessous les projections des paysagistes Acte2paysage publiées dans la première édition du Journal de la Coop en 2018 (extraits ci-contre).



01

### LE JARDIN CLOS

— *« Au pied de la cheminée de la boulangerie, si reconnaissable, on rouvre ce rectangle qui était clos. Dans ce jardin intime sous pergola, KaléidosCOOP viendra y installer une terrasse au milieu de la végétation et des guirlandes lumineuses, dans un esprit très Berlin. »*

02

### LA SERRE FROIDE

— *Entre les Ailes ouest et centrale, visible depuis l'extérieur et accessible aussi depuis les deux RDC, c'est sans doute la partie la plus inattendue du projet paysager. « Ici, on profite d'être abrité des vents et du froid pour mettre en place des palmiers et des bananiers, verts même en hiver. En été, la brumisation créera un îlot de fraîcheur. La densité de la végétation donnera le sentiment qu'elle est venue coloniser cet espace. »*  
À noter : les sols d'origine sont conservés et la brumisation s'opère grâce aux eaux de pluie récupérées dans des cuves souterraines.

03

### LA FORÊT DES SAULES

— *Entre les lofts de l'Aile est et les logements d'Entre2Rives, la Forêt des saules est un hommage à la végétation pionnière du site. « On rouvre les sols, qui aujourd'hui sont stériles, on les rend fertiles pour créer ici une ambiance de sous-bois, un espace abrité et intime. »*

04

### LA PLACE DU VILLAGE

— *Ici se concentre réellement l'esprit du projet Coop. Un espace « extrêmement simple », chaleureux, avec des banquettes, une grande table commune, un barbecue, un boudodrome, une balançoire... et deux tilleuls, « emblèmes des places alsaciennes ». « Les gens qui travaillent vont occuper l'espace en journée, ceux qui y habitent le soir et les week-ends : il y aura de la vie en continu et beaucoup d'échanges. Cette place du village est pour tout le monde. »*

L'apport du végétal transforme l'ambiance originelle, modifie les rapports d'échelles, apporte du rythme dans la lecture de la trame urbaine. Les essences choisies sont disposées dans un espace tampon situé entre l'aile Est de l'Administration et le Toit, se transforme en espace de transition (Jardin des Saules) entre deux enveloppes bâties. Les volumes de ces bâtiments se répondent mais se différencient à travers leur architecture.



Jardin des Saules  
Source : EAC  
Mars 2023



Jardin des Saules  
Source : EAC  
Juin 2023

Cela va faire environ un an que les premiers habitants se sont installés dans leur logement, et quelques mois qu'ils ont la possibilité de jouir des espaces communs. Comme évoqué dans les extraits précédents, il y a une réflexion paysagère spatialisée qui a été développée par les concepteurs. À l'hiver 2022, les entreprises ont œuvré sur l'installation des différentes ambiances paysagères de la copropriété, au début du printemps 2023, on peut observer les premiers résultats mais aussi les premiers usages des habitants et travailleurs.

Pourtant, il est difficile de lire les qualités paysagères du lieu en première instance, car le projet n'est pas encore abouti, il est encore en pleine transformation. La photographie actuelle de la Coop n'est pas complète, cependant on peut identifier les prémices d'un projet ambitieux.

Des premières "poches vertes" sont accessibles et appropriables dans une certaine mesure, on retrouve des potagers à la Virgule et à la Basse-Cour des Miracles. Le premier potager est situé dans une emprise publique, tandis que le second est au sein d'une emprise privée, cependant ils ont en commun leur caractère intimiste. La Place du Village et le Jardin des Saules appartiennent à l'association syndicale libre gestionnaire des espaces communs des copropriétés. Malgré un accès plutôt simple à ces espaces, ils restent de l'espace privé.

En ce qui concerne les espaces publics, seule la première phase des espaces publics a été réalisée avec plusieurs acteurs, Floriane Camadro et la SPL Deux-Rives à la maîtrise d'ouvrage, Maya Tzvetanov pour la maîtrise d'œuvre urbaine, l'entreprise Jean Lefebvre ou encore IDVRD. Elle concerne la rue de la Coopérative, la rue Huguette Malbos et la première tranche de l'allée Adèle Klein. On retrouve sur les deux premières rues, des jeunes arbres, une strate herbacée, mais également du stabilisé fertile.

La deuxième phase des espaces publics ne démarrera pas avant 2025, quelques aménagements restent à faire tels que la rue Adèle Klein ou la Place des Ouvrières de la Coopé (actuellement nommée place de la sérigraphie).



Place du Village  
Source : EAC  
Février 2023



Venelle Petite Boulangerie  
Source : EAC  
Juin 2023



Allée Adèle Klein  
Source : EAC  
Avril 2023



Allée Adèle Klein  
Source : EAC  
Mars 2023

En résumé, l'intégration des enjeux environnementaux, et le développement de la qualité paysagère du site sont des points sur lesquels s'accordent les élus et les services de l'Eurométropole, la SPL Deux-Rives, la maîtrise d'œuvre mais aussi les habitants. On peut observer de réels changements à travers un récit photographique, et l'apport paysager qu'il existe actuellement. Cependant, on a de cesse de le répéter, le quartier n'est pas complètement abouti, seul une partie des espaces publics a été réalisé et remis en ouvrage à l'Eurométropole. La présence du végétal est encore localisée et intimiste, et l'on ne ressent pas encore le débordement de verdure présent sur les perspectives initiales du projet. N'oublions pas que le temps de l'aménagement est long, mais qu'au vu de l'avancée du quartier, on peut affirmer qu'une forme d'habitabilité a été créée. Elle est en cours d'affirmation selon les espaces.

# **PARTIE 4**

**10 MOIS D'ENQUÊTE,  
RETOURS RÉFLEXIFS  
ET CONCLUSION**

# PARTIE 4 - 10 MOIS D'ENQUÊTE, RETOURS RÉ-FLEXIFS ET CONCLUSION

## 1. Analyse de l'enquête

Plusieurs réflexions et interrogations ont jalonné la phase d'enquête, elles ont nourri la méthodologie, les grilles d'entretiens, l'intégralité de la construction de ce mémoire. C'est en arrivant au terme des enquêtes que l'on a pu formuler des hypothèses, jusqu'ici en filigrane :

**- Les usages du quotidien actuel sont les vecteurs d'une habitabilité en transition**

**- La Coop est un quartier industrialo portuaire**

**- Quels sont les facteurs de l'habitabilité ?**

**- L'habitabilité créée ex-nihilo est-elle fonctionnelle ?**

Dans un premier temps, il s'agit de prendre du recul pour identifier les modalités de passation de cette enquête, dit de manière moins soutenue : "ce qui a été fait ou ce qui n'a pas été fait"

La position d'apprentie et d'étudiante, mais aussi les missions menées notamment la "gestion de site" permettent d'avoir une position quelque peu spéciale lorsqu'on dirige une enquête. La lecture du terrain peut être teintée de biais liés au métier exercé et aux informations auxquelles on peut avoir accès, en plus de l'avis personnel que l'on peut avoir. La rigueur universitaire veut qu'il faille chercher à maintenir une posture objective, tout au long de l'enquête, face aux enquêtés, lors de l'élaboration des questions, des retranscriptions et de la relecture des grilles d'analyse. Il était plus simple de mettre en avant le statut d'étudiante et le travail de recherche, les personnes étaient plus enclines à échanger, exprimer leur opinion, à me faire entrer dans l'intimité de leur appartement.

On a adopté la démarche scientifique de l'abduction. Elle mêle les démarches de l'induction et de la déduction, c'est-à-dire que l'on fait des allers-retours entre l'expérience vers la théorie et inversement.

## 1.1 Structure et Passation

Dans un premier temps, on a réalisé une approche par le terrain, pour se faire, il a fallu mettre en place un protocole et identifier les outils à utiliser (listés ci-dessous) :

- les observations spontanés
- les prises de vues hebdomadaires
- la diffusion d'un questionnaire à destination des travailleurs et des habitants du quartier
- les entretiens
- la typomorphologie du quartier

Ce panel d'outils a contribué à la vérification partielle ou totale des hypothèses formulées précédemment. Il s'agit désormais, de rentrer plus dans les détails de l'enquête.

Les premiers outils mobilisés furent les observations spontanées et les prises de vues. En ce qui concerne le premier outil, il a été mobilisé de l'automne 2022 jusqu'à la fin juin 2023. Grâce à ce mode de passation, on a pu suivre en direct les changements du territoire, formuler nos interrogations et analyser plus finement le territoire. Cet outil est sans équivoque lié aux prises de vues, la présence quasi quotidienne a permis la réalisation de centaines de photographies. Ce qui constitue une banque d'images importante, qui permet de suivre de façon chronologique et saisonnière le quartier. Néanmoins, le périmètre balayé a été influencé par des biais, notamment mes activités professionnelles car elles se concentrent majoritairement sur la moitié ouest de la demi-lune. Il y a des espaces moins documentés, qui restent jusqu'à ce jour des zones d'ombres, tels que la Virgule, l'emprise Chalot, l'Union Sociale, les espaces situés au nord de la route du Port du Rhin ou encore la partie Est de la rue de la Coopérative. Un autre élément ressort de ces photos, elles sont souvent vides d'activités humaines, pour différentes raisons. Pour le moment il n'y a pas de vie dynamique dans les espaces extérieurs du quartier, les activités sont concentrées dans enveloppes bâties, en dehors du stationnement, elles débordent que ponctuellement vers l'extérieur (espaces privés extérieurs, espaces publics). Pour l'instant ces espaces ne sont que des axes de circulation. Les temporalités pourraient expliquer l'absence d'êtres humains sur les photos, l'enquête menée a été plutôt calquée

sur rythme d'un travailleur, donc 5 jours sur 7, de 9h à 19h. Un dernier élément est à prendre en compte, ce sont les questions éthiques liées à la prise de vue et la diffusion d'image sans consentement.

L'autre outil mobilisé est l'élaboration puis la diffusion d'un questionnaire (la grille est en annexe). L'objectif initial était de diffuser un questionnaire (google form) dont le temps de réalisation était de 5 à 8 min. Le questionnaire a été rédigé courant février, un certain nombre de blocages ont jalonné la réflexion autour de la structure de ce dernier, premièrement car il abordait plusieurs thématiques malgré un format réduit, puis certaines questions nécessitaient de la réflexion ce qui allongeait le temps passé dessus. L'un des objectifs est de capter un certain nombre de données quantitatives, et d'identifier les profils des personnes fréquentant la Coop, qu'ils soient travailleurs et/ou habitants.

Les questions diffusées interrogeaient les fréquences d'utilisation des différents espaces et services présents à la Coop ou encore le rapport à l'espace industriel. Le but de ces questions était de comprendre les facteurs de l'habitabilité du quartier. La problématique et les hypothèses ont été formulés tardivement, par conséquent l'élaboration du questionnaire était plus complexe. À terme 52 personnes ont transmis des réponses assez détaillées, cependant on a un bilan plus ou moins mitigé, puisqu'il semble ne pas être représentatif du nombre de personnes évoluant à la Coop, qui en réalité tourne autour de 2600 personnes. Cela peut être expliqué par le mode de diffusion choisi, c'est-à-dire à travers la diffusion d'affiches avec un QR code ("quick response code") dans les halls d'immeubles, par l'envoi d'email sur les adresses génériques des différentes entreprises et associations, via des groupes de discussion en ligne tel que WhatsApp, ou grâce le bouche à oreille. **A posteriori**, nous avons constaté que ces médiums ne sont pas universels, certains individus sont en rupture numérique, d'autres ne souhaitent pas diffuser ces informations en ligne, sans oublier la part de désintérêt sur la question. En effet, on note qu'une partie des travailleurs est absente des réponses reçues : les cabinets d'avocats et d'audit, les commerces et associations de la Virgule, mais surtout les ouvriers du BTP. Pourtant, un travail d'affichage et de relances par mail a été effectué.

Le troisième outil utilisé fût les entretiens individuels et semi directifs. Ce type de passation était préférable car nous avons besoin d'aborder des thématiques précises, telles que l'accessibilité, la mobilité, la vie quotidienne, le rapport au port et à l'industrie, le quotidien et enfin les attendus face à l'avancée du projet urbain. Ce format d'enquête permet à l'enquêteur·e de se confronter au réel, d'écouter et découvrir des discours différents, et de capter leur subtilité. L'enquête a été quelque peu découpée dans le temps de présence sur site, car le temps de présence sur le terrain était en moyenne d'une semaine et demie par mois entre les mois de mars et mai 2023. Par conséquent, l'objectif était d'anticiper au mieux les entretiens et de fixer en amont les rendez-vous avec les enquêtés. L'ensemble des grilles d'entretiens ont été rédigées durant le mois de mars, en parallèle des premières hypothèses de recherche. Toutefois, cet outil a été mobilisé jusqu'au mois de juin afin d'ajouter des points de vue complémentaires. Ces échanges étaient moins structurés puisque souvent ils avaient lieu dans le cadre du travail, par conséquent il n'y avait pas de grilles d'entretiens formalisées à disposition, et la posture adoptée n'était pas la même.

Deux formats d'entretiens étaient proposés aux enquêté·es :

- un entretien classique d'environ 1h30 (en visio-conférence ou en présentiel)
- un entretien marchand d'environ 45 min, qui impliquait d'être disponible sur place

Assez rapidement nous avons pu constater que la durée des entretiens variait entre 35 min et 1h50. La volubilité de l'enquêté·e conditionne la durée de la rencontre, mais aussi le cadre dans lequel elle se déroule (dans un espace de travail, en extérieur, chez l'habitant·e).

Il a été compliqué de trouver des personnes prêtes à participer à l'exercice. Très souvent les mails sont restés sans réponses, malgré de multiples relances. La faible quantité d'enquêtés questionne les résultats, on ne peut se prononcer sur l'apparition de tendances. Mais les réponses obtenues sont riches de données et de réflexions.

Afin de mieux cerner la spatialité des habitudes et des trajets, les enquêtés lors de nos rencontres ont réalisé des cartes mentales spatialisées de leur quotidien. L'exercice était assez libre et interactif, ils-elles avaient la possi-

bilité de dessiner pendant l'échange. Les cartes obtenues sont différentes et révèlent des échelles de projection plurielles. Ils-elles ont pu raconter leur expérience du quartier et de ses abords, les espérances initiales vis-à-vis du cadre de vie, leur définition de l'habitabilité et leurs attentes face au développement de la Coop.

Avant de rentrer un plus dans les détails, il s'agit de présenter les personnes qui ont accepté de participer à cette enquête, cela permet de restituer les discours des enquêtés et le contexte. Le choix a été fait de ne pas diffuser les noms des enquêtés par souci de maintiens de l'anonymat. Les personnes interrogées partagent de nombreux éléments sur leur vie personnelle et leur lieu d'habitation.

Entretien n°1 : Floriane Camadro

Métier : Directrice adjointe Opérationnelle de la SPL Deux-Rives - Responsable du quartier de la Coop

Lieu : SPL Deux-Rives, lieu de travail localisé dans la zone d'étude ; dans le bureau de l'enquêtée et face à face

Horaire : 9h45

Durée : 1h23

Entretien n°2 : Marie B.

Métier : Chargée de mission développement territoriale en économie sociale et solidaire

Lieu : Espace de coworking de la Chambre Régionale de l'Économie Sociale et Solidaire Grand Est, lieu de travail localisé dans la zone d'étude ; salle de réunion en face à face

Horaire : 16h30

Durée : 35 min

Entretien n°3 : Laure O.

Métier : Cadre chez Puma

Lieu : Chez l'habitante, logement localisé dans la zone d'étude ; salon de l'habitante côte à côte

Horaire : 14h

Durée : 1h

Entretien n°4 : Khanh-Phung D.

Métier : photographe indépendant

Lieu : SPL Deux-Rives ; salle de réunion en face à face

Horaire : 13h

Durée : 1h30

Entretien n°5 : Benjamin P.

Métier : Chef de projet communication - médiation

Lieu : SPL Deux-Rives ; bureau en face à face

Horaire : 16h30

Durée : 1h15

Commentaire : l'entretien a été effectué en deux parties d'environ 30 min lié à des contraintes d'emploi du temps.

Entretien n°6 : Jean-Yves B.

Métier : Médecin généraliste

Lieu : à la Coop, dans son logement

Horaire : 17h15

Durée : 1h30

Commentaire : C'est l'unique entretien marchand et *in situ*, et une trentaine de minutes passées dans son appartement. Connaissait déjà la Coop auparavant, il apporte par son témoignage un regard du quartier plus étalé dans le temps et une nouvelle forme de critique du projet.

Au total, on comptabilise six entretiens, parmi eux trois habitants qui sont des propriétaires occupants, et un des lofts est une résidence secondaire. Les trois autres sont des travailleurs de la Coop, dont deux travaillent pour le compte de l'aménageur. Il semblait nécessaire d'interroger la vision de l'aménageur, d'autant que les échanges ont eu lieu avec la directrice opérationnelle adjointe et responsable du quartier Coop, et avec un chef de projet communication - médiation.

Quatre entretiens sur six se sont déroulés dans un bureau ou dans une salle de réunion, où chacun se faisait face, ce qui peut amener une certaine distance dans les échanges. Les deux autres furent plus informels et plus dé-

tendus, l'un se passait dans le salon de l'habitante, l'autre se déroulait selon le format in situ, nous avons déambulé au sein du quartier et de ses abords, mais aussi dans son appartement durant 1h30.

Concernant les entretiens, le public interrogé était paritaire mais pas hétéroclite, puisqu'il y avait 4 cadres et professions intellectuelles supérieures et 2 travailleurs indépendants, respectivement photographe et médecin. La moyenne d'âge était de 37 ans, ce qui fait écho aux résultats du questionnaire, car 30,8% des enquêtés étaient âgés entre 36 et 46 ans. On peut se questionner sur la représentativité, puisque le mode de diffusion du questionnaire n'était pas adapté à tous. Au vu des observations du terrain on peut croiser des familles, des étudiants, des jeunes actifs mais également des retraités, cependant la proportion de ces derniers paraît faible.

Le dernier outil mobilisé c'est l'étude des cartes, des plans disponibles et des photos aériennes dans les archives de l'Eurométropole de Strasbourg, de la SPL Deux-Rives, sur le site de l'IGN et sur d'autres sites spécialisés. On peut également parler d'analyse typomorphologique de la zone d'étude. Cette lecture de la trame urbaine dans le temps a permis de mieux identifier la composition urbaine originale ainsi qu'avoir une lecture plus éclairée du site actuel. Le lien entre habitabilité, trame urbaine, fonctions et usages a été développé dans les paragraphes précédents, nous ne reviendrons pas dessus dans cette partie. Il a été compliqué d'exploiter pleinement ce mode de lecture, par rapport à la lisibilité et l'accessibilité à la ressource. Cependant nous avons trouvé des solutions pour pallier au problème, en multipliant et recoupant les données et en adaptant les visuels.

## 1.1 Si c'était à refaire

Si cette enquête était à refaire, nous nous attellerions à réaliser une approche sensible du terrain, afin de mieux transmettre la réalité d'une friche industrielle en reconversion. Rendre compte de l'ambiance sonore voire olfactive. En ce qui concerne la passation des entretiens, il aurait été plus riche de recouper les discours des habitants et travailleurs historiques de la Coopé. Ces voix auraient pu transmettre directement l'habitabilité passée du site, mais aussi comment vivent-ils-elles ces changements au sein de leur quartier ? D'autres discours sont absents, ceux des ouvriers des chantiers qui œuvrent

et permettent la réalisation imaginée par une série de concepteurs. Le point de vue des résidents de la Virgule face à la quotidienneté et l'habitabilité, car ils ont vécu directement comme les deux précédents groupes la réhabilitation du quartier.

Pour compléter la liste des personnes qui auraient pu être entendues, premièrement c'est la voix de la collectivité, qui aurait pu être portée par les administrés des services de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg ou par des élus. Car c'est un partenariat de tous les jours qui est porté par les services et la SPL. Dans un second temps, les strasbourgeois-es vivant en dehors de la Coop, qui pourraient disposer d'une vision extérieure au projet urbain.

Mais pour l'instant il paraît difficile de réaliser une telle enquête dans le temps imparti, mais cela peut ouvrir des nouvelles pistes de réflexion.

## CONCLUSION DU PROJET DE FIN D'ÉTUDE

Cette démonstration aura permis de poser le contexte physique et historique de l'objet d'étude, afin d'identifier les enjeux qui traversent le territoire. En d'autres termes, on a un projet urbain qui vise à reconstituer un axe ouest-est vers l'Allemagne, sur des emprises foncières situées dans une zone industrielle et portuaire encore en activité. En parallèle, on cherche à répondre au besoin de logement et à la montée des loyers à Strasbourg.

En somme, ce projet de fin d'étude est axé sur la compréhension de l'habitabilité actuelle et a permis de soulever de nombreuses questions et formuler plusieurs hypothèses. On s'est évertué à décomposer de façon scientifique et en recherchant l'objectivité, des différents éléments tels que la connectivité et l'accessibilité, la composition urbaine, les fonctions et usages existants mais aussi l'intégration des enjeux de durabilité à intégrer dans le projet urbain. Ces derniers pouvant apporter des pistes de réponse à nos interrogations.

Ainsi, l'accessibilité et la connectivité du lieu sont préexistantes, car elles répondaient aux besoins logistiques et économiques de la zone. Depuis, elles ont été adaptées aux modes de déplacements urbains contemporains notamment à travers les mobilités douces et bas carbone. Malgré cela, on observe que les préjugés autour de l'accessibilité et l'isolement de la Coop subsistent dans les mentalités. On fait le constat que les politiques de mobilités dans le projet urbain nécessitent un dialogue et une éducation auprès des individus afin qu'ils s'adaptent au mieux.

Concernant la trame urbaine de la Coop, elle a été réfléchie pour composer avec l'existant sans le dénaturer. Et travailler essentiellement sur le retour à l'échelle humaine, afin d'adapter l'industrie au rythme de la ville contemporaine.

La prise en compte des enjeux écologiques était essentielle, afin d'adopter le parti pris de la durabilité et du bien vivre en ville, afin de formuler un début de réponse aux défis de la transition écologique, à travers le projet urbain.

On a observé l'apport d'aménités qui permettent la mutation des fonctions et des usages, plus largement une mutation profonde et phasée du quartier de la Coop. Toutefois l'ensemble des composantes de l'habitabilité sont

confrontés à la réalité de l'usage, du quotidien mais surtout du temps de l'aménagement qui représente une variable non négligeable.

Ces points nous permettent de construire un discours de réponse à la problématique et aux hypothèses formulées dans la partie introductive :

### **Les usages du quotidien actuel sont les vecteurs d'une habitabilité en transition**

À partir des résultats de l'enquête et du travail d'analyse, on peut établir un état des lieux des "forces" et des "faiblesses" des usages existants pour répondre à notre hypothèse de départ.

Concernant les faiblesses identifiées au cours de l'enquête, elles sont très liées au fait que c'est un quartier en cours de développement (espaces publics, chantier...) ce qui peut être source de conflits d'usage. Par ailleurs, il y a une faible connaissance des équipements présents à la Coop. Mais aussi peu d'usages et d'appropriation des espaces extérieurs, excepté les espaces extérieurs privés.

On assiste à des tensions autour de la politique de mobilité, qui n'est pas complètement en accord avec les pratiques quotidiennes actuelles et demande un effort d'adaptation et de changement de pratiques.

Pour le moment, il semble y avoir une appropriation lente des aspects transfrontaliers du quartier malgré un travail mené par les acteurs de la vie économique du quartier.

En ce qui concerne les forces observées durant ces 10 mois, il y a une forte volonté de créer du lien et de la cohésion entre les travailleurs et les habitants. On observe également, une réelle qualité architecturale et paysagère, observable et vécue par les individus vivant la Coop au quotidien. Dans ce quartier en cours de développement, les usages ne sont pas figés dans le temps, ils évoluent et s'améliorent progressivement.

L'expérience de cette première année "donne des billes" à chacun pour s'améliorer sur les prochains programmes prévus dans le quartier, mais aussi sur l'ensemble de la ZAC. Par exemple, pour répondre aux faiblesses précitées, il a été mis en place une série d'actions de médiation et de communication menées par les acteurs du quartier.

En résumé, les usages sont vecteurs de cette forme d'habitabilité, et sont en perpétuelle évolution, et tendent pour le moment à s'améliorer, grâce à la volonté, au travail et aux initiatives des différents acteurs. À noter, que l'on doute de l'existence d'une habitabilité parfaite, les projections du projet urbain sont des conceptions idéelles, qui par la suite sont confrontées au réel et produisent un schéma de vie qui peut être différent.

### **La Coop est un quartier industrialo portuaire**

On peut affirmer que la Coop est un quartier industrialo-portuaire. L'ambiance et le paysage sont le témoin des activités passées et actuelles. Le quartier fonctionne selon un rythme spécifique, on le ressent dès la traversée du pont d'Anvers et la vue sur la Capitainerie, ce qui est renforcé par le fret ferroviaire et ses passages à niveau, les bassins du Commerce et de l'Industrie, le volume des bâtiments existants ou les émissions de la Malterie.

De ce fait, le quartier n'est pas dissociable des activités qui l'entourent mais aussi qui sont à l'œuvre en interne (entreprise Chalot, entrepôt du PAS).

### **Quels sont les facteurs de l'habitabilité ?**

Les facteurs d'habitabilités sont multiples, ils se composent de ceux qui ont été développés dans les chapitres précédents, c'est-à-dire : l'accessibilité et la connectivité, la composition urbaine, les fonctions et usages qui vont exister, la présence du végétal, etc. Mais on peut également s'appuyer sur d'autres critères, par exemple la qualité paysagère et architecturale, la cohésion territoriale... Ou bien, on peut citer ceux promus par le Système de Davos, comme l'esprit du lieu et l'histoire, la diversité, etc.

En sommes, les facteurs d'habitabilité sont multiples, et surtout non exhaustifs, car ils évoluent avec le temps puisque les besoins et attentes sont corrélés avec les valeurs et progrès sociaux et technologiques.

### **L'habitabilité créée ex-nihilo fonctionne-t-elle ?**

Il est difficile d'apporter une réponse à cette hypothèse, il s'agit alors de nuancer notre propos, à commencer par le questionnement du terme "ex-nihilo". Malgré un discours ambiant qui tend vers cette affirmation, on peut difficilement dire qu'il n'y avait rien, une forme d'habitabilité était déjà présente mais elle correspondait aux besoins de l'appareil industriel, au besoin des travailleurs et des conditions de travail de l'époque. Par ailleurs, le quartier du Port du Rhin et la cité Loucheur étaient liés et répondaient en partie aux besoins

des industries de zone dont ceux de la Coopé, il continue à le faire d'une certaine manière. Le projet urbain et ses ambitions apportent un changement de paradigme concernant l'habitabilité, ainsi amène la ville contemporaine et ses attentes sur un territoire qui fonctionne selon un modèle différent. On peut plutôt parler de la co-construction d'une nouvelle forme d'habitabilité, qui est testée en temps réel et tâtonne, car le projet urbain est en cours de réalisation. Durant ces 10 mois d'observation, on a pu constater que cette nouvelle forme d'habitabilité fonctionne, mais parce qu'elle n'est que transitoire. Le cas échéant où elle serait amenée à durer dans le temps, on pourrait douter de la pérennité du relatif *statu quo* actuel et de la légitimité du quartier à se définir habitable.

En définitive, les pistes de réflexions apportées précédemment sont les composantes de la réponse notre problématique initiale, cependant ce travail a capturé 10 mois de vie d'un projet qui s'étale sur minimum 15 ans. Il s'agira sûrement dans les prochaines années de revenir sur les thématiques abordées lors de cette enquête, pour étudier les futures formes d'habitabilité, de leur qualité, ainsi que les mutations qu'il pourrait y avoir d'ici 10 à 15 ans, sans oublier les permanences héritées de la situation actuelle.

# ANNEXES

# GRILLES D'ENTRETIEN

## 1. Grille d'entretien travailleur·euse

introduction (je parle) :

se présenter + l'objet de ses recherches (sans évoquer sa problématique)

### partie 1 :

**objectif : identifier son interlocuteur - la Coop et l'interlocuteur**

Q1 : **Pouvez-vous vous présenter** (nom - prénom - genre - âge) ?

Quelle est votre catégorie socio-professionnelle ? Où se trouve votre travail ?

Dans quel domaine travaillez-vous ?

Q2 : **Pouvez-vous présenter votre structure** ? et votre rôle au sein de la structure ? mais également le nombre de personnes travaillant dans la structure ?

Q3 : **Pourquoi votre entreprise s'est implantée sur la Coop** ?

Avant de venir travailler ici, connaissiez-vous ce quartier ? son histoire ?

### partie 2 :

**objectif : présentation générale du quartier - représentation mentale de la Coop**

**objectif : - Coop - habitudes - mobilités du travailleur**

En tant que personne travaillant à la Coop, ...

### MOBILITÉS :

Q1 : **Où habitez-vous** ? Dans quel quartier ?

Q2 : **Quels sont vos modes de déplacement principaux** ? (ex : marche, vélo, trottinette, roue, voiture, moto/scooter, bus, tram, train)

Q2 : Quel est le **temps de trajet entre votre domicile et votre travail** ?

Q3 : **Carte mentale des déplacements à la Coop** :

**Est-ce que vous pouvez localiser la Coop** ? (où se situe la Coop ?) [dessiner Strasbourg, puis la Coop /// apporter une carte et les lais-

ser définir les frontières de la Coop ]imprimer carte ou faire sur tablette

**Déplacement d'une semaine type** à la Coop + différencier par des couleurs les modes de déplacements

Qy : Quelle est votre **définition de l'accessibilité** ? La **Coop est-elle accessible** ?

Q4 : Quelle est la **politique de mobilité** portée par la collectivité ? Comment **l'aménageur la met en place** ? Des difficultés ?

### Partie 3 - HABITUDES :

**objectif : comprendre quels sont les habitudes des travailleurs**

Q1 : À quel rythme fréquentez-vous la Coop ? Quelles sont vos plages horaires ? Fréquentez-vous la **Coop en dehors de vos horaires de travail** ? oui, pourquoi ? non, pourquoi ? Voyez-vous une **différence entre le week-end et la semaine** ?

Q3 : trouvez-vous que **l'offre de biens et services répond aux besoins des travailleurs** ?

Q2 : Quelles sont les **activités que vous avez dans ce quartier** ?

Q4 : **Utilisez-vous les EP** de la Coop ? si oui, lesquels et pourquoi ? si non, pourquoi ?

Q5 : Quels sont les **points positifs** du quartier/EP ? Qu'est-ce qu'il **faudrait améliorer** ? et les **points négatifs** ?

### Partie 4 - VIVABILITÉ/HABITABILITÉ :

**objectif : mesurer l'habitabilité d'un quartier industriel**

Q1 : Par quelles actions l'aménageur peut influencer sur le quotidien d'un quartier ?

Q2 : **Quels seraient les invariants pour qu'un quartier soit vivable ?** (pdv perso + aménageur)

Q3 : la Coop, **actuellement répond-t-elle à ces invariants ?**

Q4 : Quels sont **les freins/limites qui empêchent la SPL Deux Rives de répondre à ces invariants ?**

Q4 : **définition de l'habitabilité ?**

Q5 : la coop est un quartier au cœur d'une zone industrielle, **comment concilier l'habitabilité et activités industrielles ?**

Q6 : De quelle façon **a été pensé l'habitabilité de la Coop ?**

## 2. Grille d'entretien habitant·e

introduction (je parle) :

se présenter + l'objet de ses recherches (sans évoquer sa problématique)

### partie 1 :

**objectif : identifier son interlocuteur - la Coop et l'interlocuteur**

Q1 : **Pouvez-vous vous présenter** (nom - prénom - genre - âge ) ?

Quelle est votre catégorie socio-professionnelle ? Où se trouve votre travail ?

Dans quel domaine travaillez-vous ?

Q2 : **Depuis quand vivez-vous à la Coop ?** Êtes-vous locataire ou propriétaire ? Où habitiez-vous auparavant ?

Q3 : Quelles sont les raisons qui vous ont poussé à emménager dans ce quartier ? (*le projet, raisons financières, opportunités professionnelles, autre, etc.*)

Q4 : **Combien de temps avez-vous prévu de rester dans ce logement ?**  
Pourquoi ?

Q5 : **Est-ce que vous connaissiez l'histoire du quartier ?**

### partie 2 :

**objectif : présentation générale du quartier - représentation mentale de la Coop**

### MOBILITÉS :

Q1 : **Quels sont vos modes de déplacement principaux ?** (ex : marche, vélo, trottinette, roue, voiture, moto/scooter, bus, tram, train)

Q2 : **Où travaillez-vous?** Dans quel quartier ?

Q3 : Quel est le **temps de trajet entre votre domicile et votre travail ?**

Q4 : **Carte mentale des déplacements à la Coop :**

**Est-ce que vous pouvez localiser la Coop ?** (où se situe la Coop ?)  
[dessiner Strasbourg, puis la Coop /// apporter une carte et les laisser définir les frontières de la Coop ]imprimer carte ou faire sur tablette

**Déplacement d'une semaine type** à la Coop + différencier par des couleurs les modes de déplacements

Q6 : Rencontrez-vous des **difficultés de déplacement** au sein du quartier ?

Q5 : Quelle est votre **définition de l'accessibilité** ? La **Coop est-elle accessible** ?

### **Partie 3 - HABITUDES :**

**objectif : comprendre quels sont les habitudes des habitants**

Q1 : À quel rythme fréquentez-vous la Coop ? Quelles sont vos plages horaires ?

Q2 : Voyez-vous une **différence entre le week-end et la semaine** ? Différence nuit/jour ?

Q3 : trouvez-vous que **l'offre de biens et services répond aux besoins des habitants** ?

Q8 : **Connaissez-vous les entreprises et associations présentes à la coop** ? Utilisez-vous leurs services ou participez-vous à leurs évènements ?

Q2 : Fréquentez-vous la **Coop sur votre temps libre** ? oui, pourquoi ? non, pourquoi ? Quelles sont les **activités que vous avez dans ce quartier** ?

Q4 : **Utilisez-vous les EP** de la Coop ? si oui, lesquels et pourquoi ? si non, pourquoi ?

Q5 : Quels sont les **points positifs** du quartier/EP ? Qu'est-ce qu'il **faudrait améliorer** ?  
et les **points négatifs** ?

Q6 : Pouvez-vous **définir les rapports que vous avez avec votre voisinage** ?

Q7 : Est-ce qu'il y a des initiatives habitantes ? Participez-vous à ces temps de convivialité ?

### **Partie 4 - VIVABILITÉ/HABITABILITÉ :**

**objectif : mesurer l'habitabilité d'un quartier industriel**

Q4 : **Quels seraient les invariants pour qu'un quartier soit viable** ? (pdv perso + travailleur)

Q5 : Ressentez-vous l'activité industrielle / portuaire ? De quelles façons ? Êtes-vous gênés par cette activité ?

Q6 : la coop est un quartier au cœur d'une zone industrielle, **comment concilier vie quotidienne et activités industrielles** ?

Q7 : la Coop est en pleine transformation, des chantiers sont en cours. **Comment vous vivez l'avancée des chantiers dans votre quotidien** ? Êtes-vous gêné.e ? Quelles sont les nuisances ?

Q8 : D'après vos réponses précédentes, la Coop, est-elle **actuellement habitable** ?

\*le questionnaire diffusé disposait de la même trame  
<https://forms.gle/vwy3T9u5QGK2mquB9>

# AUTORISATIONS DE RETRANSCRIPTION ET DIFFUSION DES ENTRETIENS



## AUTORISATION DE RETRANSCRIPTION ET DIFFUSION D'UN ENTRETIEN

Je soussigné.e (Personne interviewée)

Nom Prénom..... Joan Khanh-Phung  
 Demeurant..... 8 Allée KATHE KOLLWITZ 67000 STRASBOURG  
 Courriel :..... joan.khanhphung@lyakhan.fr

Autorise (Bénéficiaire de l'autorisation)

Nom Prénom..... ARNDIS CHANDLER Eve  
 Demeurant..... 1 rue de la coopérative 67000  
 Courriel..... arndis\_eve@gmail.com

à retranscrire fidèlement l'interview du (date)..... concernant (sujet/thème de l'entretien).....

- à diffuser la retranscription dans les conditions suivantes :
- pour illustrer un travail universitaire ou de recherche
  - uniquement en relation directe avec le thème
  - dans un but non commercial\*
  - reproduction et diffusion autorisées sur :
    - support papier
    - intranet (périmètre de diffusion restreint à l'université)
    - internet (susceptible de faire l'objet d'une publication en ligne sur la base Dumas (<http://dumas.ccsd.cnrs.fr/>))

### Rétractation

Conformément à la loi "Informatique et libertés" du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous pourrez à tout moment vérifier l'usage qui en est fait et disposer d'un droit de retrait, sur simple demande par l'envoi d'une simple lettre ou un courriel à l'auteur du travail universitaire ou de recherche.

### Résiliation de l'autorisation

Le contrat sera résilié sans préavis en cas :  
 - d'atteinte à mon honneur ou à ma réputation  
 - de non-respect des conditions et du contexte d'utilisation

Fait à..... Strasbourg..... le..... 24.04.23.....  
 Signature de la personne interviewée..... Signature du bénéficiaire.....

\*Toute autre exploitation que celle indiquée dans la présente donnera lieu à une nouvelle autorisation



## AUTORISATION DE RETRANSCRIPTION ET DIFFUSION D'UN ENTRETIEN

Je soussigné.e (Personne interviewée)

Nom Prénom..... BEGOC Marie  
 Demeurant..... 5 rue de la coopérative, Strasbourg  
 Courriel :..... m.begoc@grandes-ecoles-grandes.org

Autorise (Bénéficiaire de l'autorisation)

Nom Prénom..... ARNDIS CHANDLER Eve  
 Demeurant..... 1 rue de la coopérative  
 Courriel..... arndis\_eve@gmail.com

à retranscrire fidèlement l'interview du (date)..... concernant (sujet/thème de l'entretien).....

- à diffuser la retranscription dans les conditions suivantes :
- pour illustrer un travail universitaire ou de recherche
  - uniquement en relation directe avec le thème
  - dans un but non commercial\*
  - reproduction et diffusion autorisées sur :
    - support papier
    - intranet (périmètre de diffusion restreint à l'université)
    - internet (susceptible de faire l'objet d'une publication en ligne sur la base Dumas (<http://dumas.ccsd.cnrs.fr/>))

### Rétractation

Conformément à la loi "Informatique et libertés" du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous pourrez à tout moment vérifier l'usage qui en est fait et disposer d'un droit de retrait, sur simple demande par l'envoi d'une simple lettre ou un courriel à l'auteur du travail universitaire ou de recherche.

### Résiliation de l'autorisation

Le contrat sera résilié sans préavis en cas :  
 - d'atteinte à mon honneur ou à ma réputation  
 - de non-respect des conditions et du contexte d'utilisation

Fait à..... Strasbourg..... le..... 21 avril 2023.....  
 Signature de la personne interviewée..... Signature du bénéficiaire.....

\*Toute autre exploitation que celle indiquée dans la présente donnera lieu à une nouvelle autorisation

**AUTORISATION DE RETRANSCRIPTION ET DIFFUSION  
D'UN ENTRETIEN**

**Je soussigné.e (Personne interviewée)**

Nom Prénom..... Benjamin Pellegriin SLL Deux Rives  
Demeurant..... 7 rue du 6 septembre 67000 Thionville  
Courriel :..... Benjamin.pellegriin@sls.deuxrives.eu

**Autorise (Bénéficiaire de l'autorisation)**

Nom Prénom..... ABRI DOS CHANDLER EVE  
Demeurant.....  
Courriel..... abri.dos.eve@gmail.com

à retranscrire fidèlement l'interview du (date)..... concernant  
(sujet/thème de l'entretien) .....

- à diffuser la retranscription dans les conditions suivantes :
- pour illustrer un travail universitaire ou de recherche
  - uniquement en relation directe avec le thème
  - dans un but non commercial<sup>1</sup>
  - reproduction et diffusion autorisées sur :
    - support papier
    - intranet (périmètre de diffusion restreint à l'université)
    - internet (susceptible de faire l'objet d'une publication en ligne sur la base Dumas (<http://dumas.ccsd.cnrs.fr/>))

**Rétractation**

Conformément à la loi "Informatique et libertés" du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous pourrez à tout moment vérifier l'usage qui en est fait et disposer d'un droit de retrait, sur simple demande par l'envoi d'une simple lettre ou un courriel à l'auteur du travail universitaire ou de recherche.

**Résiliation de l'autorisation**

Le contrat sera résilié sans préavis en cas :  
- d'atteinte à mon honneur ou à ma réputation  
- de non-respect des conditions et du contexte d'utilisation

Fait à..... Strasbourg..... le..... 23/04/23.....  
Signature de la personne interviewée..... Signature du bénéficiaire.....

<sup>1</sup>Toute autre exploitation que celle indiquée dans la présente donnera lieu à une nouvelle autorisation

**AUTORISATION DE RETRANSCRIPTION ET DIFFUSION  
D'UN ENTRETIEN**

**Je soussigné.e (Personne interviewée)**

Nom Prénom..... Laure Orange  
Demeurant.....  
Courriel : .....

**Autorise (Bénéficiaire de l'autorisation)**

Nom Prénom..... Abri dos Chandler Eve  
Demeurant.....  
Courriel..... abri.dos.eve@gmail.com

à retranscrire fidèlement l'interview du (date)..... concernant  
(sujet/thème de l'entretien) .....

- à diffuser la retranscription dans les conditions suivantes :
- pour illustrer un travail universitaire ou de recherche
  - uniquement en relation directe avec le thème
  - dans un but non commercial<sup>1</sup>
  - reproduction et diffusion autorisées sur :
    - support papier
    - intranet (périmètre de diffusion restreint à l'université)
    - internet (susceptible de faire l'objet d'une publication en ligne sur la base Dumas (<http://dumas.ccsd.cnrs.fr/>))

**Rétractation**

Conformément à la loi "Informatique et libertés" du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous pourrez à tout moment vérifier l'usage qui en est fait et disposer d'un droit de retrait, sur simple demande par l'envoi d'une simple lettre ou un courriel à l'auteur du travail universitaire ou de recherche.

**Résiliation de l'autorisation**

Le contrat sera résilié sans préavis en cas :  
- d'atteinte à mon honneur ou à ma réputation  
- de non-respect des conditions et du contexte d'utilisation

Fait à..... Strasbourg..... le..... 23/04/23.....  
Signature de la personne interviewée..... Signature du bénéficiaire.....

# BIBLIOGRA- PHIE

## BIBLIOGRAPHIE

Alliance chaleur Kehl-Strasbourg. Plateforme énergétique Franco-Allemande, 2 janvier 2022, <https://www.d-f-plattform.de/fr/projets/alliance-chaleur-kehl-strasbourg/>.

Archives de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg. Rhenus - Rhein - Rhin : histoire d'une ville et de son fleuve. 2013 2012, <https://archives.strasbourg.eu/expositions/salle-le-rhin-coupure-ou-couture-74/n:335>.

Bertoncello, Brigitte, et Zoé Hagel. « Marseille : une relecture de l'interface ville-port au prisme de l'habiter ». Vertigo, n° Volume 16 numéro 3, décembre 2016. DOI.org (Crossref), <https://doi.org/10.4000/vertigo.18162>.

Beyer, Antoine, et al. De la ville-port à la métropole fluviale - Un portulan pour Strasbourg. Autrement, 2021.

Beyer, Antoine, et Jean Debrie. Les métropoles fluviales: concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable. l'Oeil d'or, 2014.

Beyer, Antoine. « Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale ville-port ». Métropoles, n° 10, décembre 2011. DOI.org (Crossref), <https://doi.org/10.4000/metropoles.4494>.

BIOTOPE : Définition de BIOTOPE. <https://www.cnrtl.fr/definition/biotope>. Consulté le 11 juin 2023.

Buchheit, Chip, et Franck Schwartz. Usine de produits agro-alimentaires dite Société coopérative de consommation de Strasbourg et environs, puis Union des Coopérateurs d'Alsace. 2015 1992, [https://inventaire-strasbourg.grandest.fr/gertrude-diffusion/dossier/usine-de-produits-agro-alimentaires-dite-societe-cooperative-de-consommation-de-stras-](https://inventaire-strasbourg.grandest.fr/gertrude-diffusion/dossier/usine-de-produits-agro-alimentaires-dite-societe-cooperative-de-consommation-de-stras-86)

[bourg-et-environs-puis-union-des-cooperateurs-d-alsace/d01f806c-5a35-4657-8f2c-ed2de836233c#historique](https://inventaire-strasbourg.grandest.fr/gertrude-diffusion/illustration/ivr4220186705825nuca/f3739e87-f489-49fd-82e7-18ecb7ee3836).

Chabard, Pierre. « Comment un livre change : Cities in Evolution et les usages de Patrick Geddes (1912-1972) ». Sciences sociales et histoire, 2005.

Chambard. Plan portuaire et industriel. Strasbourg . 1959, <https://inventaire-strasbourg.grandest.fr/gertrude-diffusion/illustration/ivr4220186705825nuca/f3739e87-f489-49fd-82e7-18ecb7ee3836>. Fonds Port autonome de Strasbourg.

Chemins de Fer d'Alsace et de Lorraine. Plan des voies ferrées du Port de Strasbourg. 1930, <https://inventaire-strasbourg.grandest.fr/gertrude-diffusion/illustration/ivr4220186705827nuca/40b0608e-0f00-4e23-8b48-dea8e162264b>.

Chevillard, Sophie. Le paysagiste dans le projet urbain. L'exemple de la reconversion du site de l'ancien hôtel de région à Charbonnières-les-Bains. Institut National d'Horticulture et de Paysage, 2012, [https://dumas.ccsd.cnrs.fr/file/index/docid/751823/filename/Sophie\\_Chevillard\\_Paysagiste\\_projet\\_urbain.pdf](https://dumas.ccsd.cnrs.fr/file/index/docid/751823/filename/Sophie_Chevillard_Paysagiste_projet_urbain.pdf).

Cité Louis Loucheur (Strasbourg) — Archi-Wiki. [https://www.archi-wiki.org/Adresse:Cit%C3%A9\\_Louis\\_Loucheur\\_\(Strasbourg\)](https://www.archi-wiki.org/Adresse:Cit%C3%A9_Louis_Loucheur_(Strasbourg)). Consulté le 9 juin 2023.

Confederation Suisse - Office fédéral de la culture. Déclaration de Davos. 2018, p. 02-07, <https://baukultur--production--storage.s3.amazonaws.com/baukultur/2022-06-09-081317--davos-declaration.pdf>.

Constanty, Valérie, et al. La mixité fonctionnelle : un objectif à définir et négocier au cas par cas. Institut

d'Aménagement et d'Urbanisme, Juillet 2011, [https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude\\_854/La\\_mixite\\_fonctionnelle\\_Un\\_objectif\\_a\\_definir\\_et\\_negocier\\_au\\_cas\\_par\\_cas.pdf](https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_854/La_mixite_fonctionnelle_Un_objectif_a_definir_et_negocier_au_cas_par_cas.pdf).

« Coop Alsace ». Wikipédia, 18 février 2023. Wikipedia, [https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Coop\\_Alsace&oldid=201522552](https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Coop_Alsace&oldid=201522552).

« Coop Alsace se restructure ». Capital Finance, 24 septembre 2012, <https://capitalfinance.lesechos.fr/deals-m-a/mid-cap/coop-alsace-se-restructure-125418>.

Da Cunha, Antonio, et al. Paysage, urbanisme et projet : interfaces et médiations. La qualité urbaine comme enjeu. OBSERVATOIRE UNIVERSITAIRE DE LA VILLE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, 2019, [https://www.unil.ch/files/live/sites/ouvdd/files/shared/URBIA/urbia\\_hors\\_serie\\_02/INTRO%20URBIA%2022.pdf](https://www.unil.ch/files/live/sites/ouvdd/files/shared/URBIA/urbia_hors_serie_02/INTRO%20URBIA%2022.pdf).

Delabarre, Muriel, et Solène Marry. « Habitabilité et nature urbaines : vers un outil d'évaluation des projets urbains: Exemple de la métropole lyonnaise ». Vertigo, n° Volume 12 Numéro 2, septembre 2012. DOI.org (Crossref), <https://doi.org/10.4000/vertigo.12683>.

Développement urbain. World Bank, 10 juin 2022, <https://www.banquemondiale.org/fr/topic/urbandedevelopment/overview>.

Dubost, Sylvia. « Perspectives ». Zut Magazine - Issu, [https://issuu.com/zutmagazine/docs/zap\\_06/s/16948616](https://issuu.com/zutmagazine/docs/zap_06/s/16948616). Consulté le 10 juin 2023.

Échelle humaine - Collectivités viables. <https://collectivitesviables.org/articles/echelle-humaine.aspx>. Consulté le

28 mai 2023.

Eurométropole de Strasbourg. PLU - Règlement écrit . 2021, [https://sig.strasbourg.eu/datastrasbourg/plu\\_media/reglement\\_actuel.pdf#page=102](https://sig.strasbourg.eu/datastrasbourg/plu_media/reglement_actuel.pdf#page=102).

---. PLU - Règlement graphique et écrit détaillé. 2021, [https://data.strasbourg.eu/explore/dataset/carte\\_plu\\_detaille/custom/](https://data.strasbourg.eu/explore/dataset/carte_plu_detaille/custom/).

« Flux ». Géoconfluences, avril 2013, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/flux>.

« Fonctions de l'espace ». Géoconfluences, juin 2022, <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/fonction>.

France, Pierre. « À l'AG de Coop Alsace, des primes et des honoraires qui ne passent pas ». Rue89 Strasbourg, 28 mai 2014, <https://www.rue89strasbourg.com/coop-alsace-des-primes-des-honoraires-qui-ne-passent-pas-66314>.

GEDDES, PATRICK. CITIES IN EVOLUTION: An Introduction to the Town Planning Movement and to the Study of Civics ... (Classic Reprint). FORGOTTEN BOOKS, 2022.

Geist, Jean-Noël. « Climat : voici une Synthèse vulgarisée du 6ème rapport du GIEC ». The Shift Project, 9 mai 2023, <https://theshiftproject.org/article/climat-synthese-vulgarisee-6eme-rapport-giec/>.

Graphéine. « D'où vient le modernisme ? 2 - Les deux visages du modernisme et les idéologies sociales autour des ornements ». Graphéine - Agence de communication Paris Lyon, 30 août 2022, <https://www.graphéine.com/histoire-du-graphisme/dou-vient-le-modernisme-les-deux-visages-du-modernisme-et-ses-ideologies-sociales>.

« Gravière : définition illustrée et explications ». AquaPortail, <https://www.aquaportail.com/definition-8832-graviere.html>. Consulté le 10 juin 2023.

Holyoake, George-Jacob. HISTOIRE DES ÉQUITABLES PIONNIERS DE ROCHDALE. 1890. Édition du commun, 2017, [https://cdn.shopify.com/s/files/1/0079/3313/2881/files/Histoire\\_des\\_equitables\\_pionniers\\_de\\_Rochdale\\_-\\_George-Jacob\\_Holyoake.pdf?v=15592318742250016584](https://cdn.shopify.com/s/files/1/0079/3313/2881/files/Histoire_des_equitables_pionniers_de_Rochdale_-_George-Jacob_Holyoake.pdf?v=15592318742250016584).

« Identité, valeurs et principes coopératifs ». ICA, <https://www.ica.coop/fr/coop%C3%A9ratives/identite-cooperative>. Consulté le 4 juin 2023.

idfecologie. « 15 mètres carré d'espaces verts par habitant-e ». Mediapart, <https://blogs.mediapart.fr/idfecologie/blog/150621/15-metres-carre-despaces-verts-par-habitant-e>. Consulté le 22 juin 2023.

Jeanneteau, Stéphane. Fiche enseigne : les coop d'Alsace. 21 octobre 2007, <http://shedefan.over-blog.com/article-13224837.html>.

Kieffer, Benjamin. L'esprit du lieu dans le projet urbain : le renouveau du site. Architecture, aménagement de l'espace. Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpines, 2018, <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01880635/document>.

« La justice prononce la liquidation de Coop Alsace ». Le Monde.fr, 30 mars 2015. Le Monde, [https://www.lemonde.fr/economie/article/2015/03/30/la-justice-prononce-la-liquidation-de-coop-alsace\\_4606073\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2015/03/30/la-justice-prononce-la-liquidation-de-coop-alsace_4606073_3234.html).

« La prise en compte des mobilités, des flux et des transports, une entrée pour la mise en œuvre des programmes de l'enseignement secondaire ». Géoconfluences, dé-

cembre 2004, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/popup/JLC-Mobil.htm>.

La réhabilitation des friches industrielles. Informations et analyses, Ministère de l'aménagement du territoire et des reconversions, Avril 1991.

Larousse, Éditions. bâtiment de bâtir - LAROUSSE. <https://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/b%C3%A2timent/26045>. Consulté le 23 mai 2023.

Laterrasse, Jean. « Urbanisme et trame urbaine : ce que nous apprend l'histoire des villes ». e-Phaïstos. Revue d'histoire des techniques / Journal of the history of technology, vol. V, n° 1, janvier 2018. [journals.openedition.org, https://doi.org/10.4000/ephaistos.1281](https://journals.openedition.org/doi.org/10.4000/ephaistos.1281).

Le Journal de La Coop #1 by Zut Magazine - Issuu. 1 octobre 2018, [https://issuu.com/zutmagazine/docs/journal\\_coop\\_01\\_hd](https://issuu.com/zutmagazine/docs/journal_coop_01_hd).

Le Journal de La Coop #2 by Zut Magazine - Issuu. 27 septembre 2019, [https://issuu.com/zutmagazine/docs/journal\\_coop\\_02-pages-simples](https://issuu.com/zutmagazine/docs/journal_coop_02-pages-simples).

Le Journal de La Coop #3 by Zut Magazine - Issuu. 9 octobre 2020, [https://issuu.com/zutmagazine/docs/journal\\_coop\\_03\\_issuu](https://issuu.com/zutmagazine/docs/journal_coop_03_issuu).

Le Journal de La Coop #4 by Zut Magazine - Issuu. 17 février 2023, [https://issuu.com/zutmagazine/docs/journal\\_de\\_la\\_coop\\_04](https://issuu.com/zutmagazine/docs/journal_de_la_coop_04).

Les principes et caractéristiques de l'architecture moderne. <https://www.ateliers-parisiens.fr/a-la-decouverte-de-la-science-de-larchitecture/>. Consulté le 24 juin 2023.

Lévy, Jacques, et Michel Lussault. Dictionnaire de la géographie et l'espace des sociétés. Nouvelle édition revue et Augmentée, Belin, 2013.

Marty, Marie. « Comment le port de Strasbourg s'est installé sur le Rhin ». Rue89 Strasbourg, 11 septembre 2015, <https://www.rue89strasbourg.com/quand-le-port-de-strasbourg-sinstallait-sur-le-rhin-92518>.

Merlin, Pierre. L'Urbanisme. Presses Universitaires de France, 2016, <https://www-cairn-info.sid2nomade-2.grenet.fr/l-urbanisme--9782130730392-page-23.htm>.

Merlin, Pierre, et Françoise Choay. Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. 4e éd. entièrement refondue, PUF, 2015.

Muller, François. L'usine et l'architecte. Architecture, aménagement de l'espace. ENSA Nantes, 2016, <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01622295/document>.

noemieml. « Quand la ville moderne «fuck the context» ». Le Cycle 2019, 27 octobre 2019, <https://urbanisme.video.blog/2019/10/27/quand-la-ville-moderne-fuck-the-context/>.

Orgilles, Célia. Le modernisme en architecture, une table rase ? Faculté d'Architecture, 2020, [https://matheo.uliege.be/bitstream/2268.2/9826/4/TFE\\_ORGILLES-C%C3%A9lia\\_Le%20modernisme%20en%20architecture-une%20table%20rase.pdf](https://matheo.uliege.be/bitstream/2268.2/9826/4/TFE_ORGILLES-C%C3%A9lia_Le%20modernisme%20en%20architecture-une%20table%20rase.pdf).

Périnaud, Clémentine. De la ville industrielle à la ville désindustrielle : Analyse de la production socio-spatiale de deux territoires d'industrialisation ancienne (Givors et Terre-noire). Université de Lyon, 2019.

Pinson, Daniel. Ville, architecture et modernité. 1998, <https://hal.science/hal-01527675/document>.

Plan der Stadt Strassburg aufgestellt nach dem amtlichen Bebauungsplan. Éditions Heinrich, 1902, <https://archives.strasbourg.eu/galerie/galerie/images/12/n:331/visu:binocle/#id:203?gallery=true&center=1784.152,-598.541&zoom=10&rotation=0.000&brightness=100.00&contrast=100.00>.

Plan DerStatd Strassburg. Éditions W. Heinrich, 1914, <https://archives.strasbourg.eu/galerie/galerie/images/12/n:331/visu:binocle/#id:205?gallery=true&brightness=100.00&contrast=100.00&center=2050.873,-569.622&zoom=10&rotation=0.000>. Strasbourg en plans - Archives de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg.

Plan du Port de Strasbourg et de ses usagers. 1933, <https://inventaire-strasbourg.grandest.fr/gertrude-diffusion/illustration/ivr4220186707074nuca/60f06e7d-f942-4ddd-8f24-1dd61a590d95>. Fond Port autonome de Strasbourg.

Port Autonome de Strasbourg. Au Port de Strasbourg, les entreprises vont améliorer leur bilan carbone et fournir de la chaleur aux quartiers voisins . 2020, <https://www.r-cu.fr/wp-content/uploads/2021/04/CP-lancement-R-PAS.pdf>.

Prélorenzo, Claude. Vivre et habiter: la ville portuaire = Port-city lifestyles. Cite-Projets, 1995.

Principes coopératifs des Scop. <https://www.les-scop.coop/principes-cooperatifs>. Consulté le 4 juin 2023.

« Quelles sont les fonctions d'un bâtiment ? » [www.bati-](http://www.bati-)

[ment.pro](http://www.bati-ment.pro), 12 mai 2022, <https://www.bati-ment.pro/quelles-sont-les-fonctions-dun-batiment/>.

« Réhabilitation du site de la COOP à Strasbourg ». France Ville Durable, <https://francevilledurable.fr/realisations/rehabilitation-site-coop-strasbourg/>. Consulté le 10 juin 2023.

« Réhabiliter les friches : opportunités et méthodologie ». Cerema, 29 mars 2022, <http://www.cerema.fr/fr/actualites/rehabiliter-friches-opportunités-methodologie>.

Robischon, Christian. Immobilier : à Strasbourg, la Coop prépare sa nouvelle vie. février 2019. [www.lemoniteur.fr](http://www.lemoniteur.fr), <https://www.lemoniteur.fr/article/immobilier-a-strasbourg-la-coop-prepare-sa-nouvelle-vie.2021465>.

Rousseau, Noémie. « Coop Alsace : 1,2 million d'euros détournés ». Rue89 Strasbourg, 22 mai 2012, <https://www.rue89strasbourg.com/coop-alsace-12-millions-deuros-detournes-9726>.

SAS-3B. LA COOP Renaissance d'un quartier à Strasbourg. 2018, [https://sas-3b.net/PDF/3B-COOP\\_LIVRE.pdf](https://sas-3b.net/PDF/3B-COOP_LIVRE.pdf).

Service Aménagement du territoire et projets urbains . PLU Modification n°4 - Dossier de concertation - Note de présentation, OAP et règlement écrit . Eurométropole de Strasbourg, 2022, [https://www.strasbourg.eu/documents/976405/22771977/9-PLU\\_M4\\_Concert-CV\\_NP\\_OAP\\_Regl.pdf/caf4099-d8c7-3d29-ebad-bd40f3448578?t=1669134235796](https://www.strasbourg.eu/documents/976405/22771977/9-PLU_M4_Concert-CV_NP_OAP_Regl.pdf/caf4099-d8c7-3d29-ebad-bd40f3448578?t=1669134235796).

SPL Deux-Rives. Fiche pratique du quartier Coop. 2022, [https://strasbourgdouxrives.eu/wp-content/uploads/2023/01/C\\_coop-web.pdf](https://strasbourgdouxrives.eu/wp-content/uploads/2023/01/C_coop-web.pdf).

---. « Le projet urbain ». Strasbourg Deux—Rives, SPL Deux-Rives, <https://strasbourgdeuxrives.eu/fr/le-projet-urbain/>. Consulté le 10 juin 2023.

« Strasbourg ça pousse ~ Des espaces de nature pour les Strasbourgeois ». Strasbourg ça pousse, <https://www.strasbourgcapousse.eu/>. Consulté le 22 juin 2023.

Strasbourg : Histoire, Patrimoine - Plans & Documents en ligne LEXILOGOS. <https://www.lexilogos.com/strasbourg.htm>. Consulté le 10 juin 2023.

Strasbourg, la ville, le port, les environs. Éditions Berger-Levrault, Société Française de Cartographie, 1932, <https://archives.strasbourg.eu/galerie/galerie/images/12/n:331/visu:binocle/#id:208?gallery=true&brightness=100.00&contrast=100.00&center=3300.835,-812.590&zoom=10&rotation=0.000>.

« Synthèse du rapport du GIEC : l'urgence climatique est là, les solutions aussi ». Réseau Action Climat, 20 mars 2023, <https://reseauactionclimat.org/synthese-du-rapport-du-giec-lurgence-climatique-est-la-les-solutions-aussi/>.

Système Davos de qualité pour la culture du bâti - Formulaire d'évaluation. Confederation Suisse, 2018, <https://baukultur--production--storage.s3.amazonaws.com/baukultur/2022-06-17-174459--dbqs-formulaire-d-evaluation-fr.pdf>.

Système Davos de qualité pour la culture du bâti - Huit critères pour une culture de bâti de qualité - La recette complète. Confédération Suisse, 2018, <https://baukultur--production--storage.s3.amazonaws.com/baukultur/2022-06-17-173800--dbqs-la-recette-complete-fr.pdf>.

Tagliaferri, Mariarosaria. Usines reconverties. L'Inédite,

2006.

Trame urbaine - Collectivités viables. <https://collectivitesviables.org/articles/trame-urbaine.aspx>. Consulté le 12 juin 2023.

Tran, Dong-Binh, et al. « Morphologie urbaine et mobilité dans la Communauté Urbaine de Strasbourg ». Cybergeog, décembre 2014. DOI.org (Crossref), <https://doi.org/10.4000/cybergeog.26665>.

Usbeck & Rica. « Kalundborg, modèle d'écologie industrielle - Demain la Ville ». Demain La Ville - Bouygues Immobilier, 3 décembre 2020, <https://www.demainlaville.com/kalundborg-modele-decologie-industrielle/>.

VALIDE : Définition de VALIDE. <https://www.cnrtl.fr/definition/valide>. Consulté le 10 juin 2023.

Wendling, Philippe. Coop Alsace : plus d'un siècle de complicité partagée. Édition Vent d'Est, 2014.

Wusten, Herman van der. « La ville fonctionnelle et les modèles urbains qui lui ont succédé ». EchoGéo, n° 36, juin 2016. journals.openedition.org, <https://doi.org/10.4000/echogeo.14634>.