

PARTAGER LE PORT DU RHIN

PORTS INTÉRIEURS
ÉCONOMIE PARTAGÉE
MOBILITÉ URBAINE

INNER HARBOURS
SHARING ECONOMY
URBAN MOBILITY

SHARE THE RHINE PORT



L'atelier IJUD (*Interdisciplinary Joint Urban Studio*), intitulé **PARTAGER LE PORT DU RHIN**, qui s'est déroulé à l'ENSAS du 2 au 8 juillet 2016, est le premier d'une série d'ateliers organisés en coopération internationale avec la *School of Architecture and Built Environment* (SABE) de l'université d'**ADELAÏDE** (Australie), la faculté d'économie et de management (FSEG) de l'Université de **STRASBOURG** (France) et le *College of Architecture and Urban Planning* de l'Université de Tongji à **SHANGHAI** (Chine). Il s'agit du premier, parmi les trois ateliers prévus en trois ans, à aborder les problématiques de l'aménagement urbain des zones portuaires, dans chaque ville impliquée dans le partenariat: Strasbourg, Adelaïde, et Shanghai.

L'atelier de Strasbourg a été organisé par les enseignants des quatre établissements partenaires, avec la contribution des représentants de la communauté urbaine de Strasbourg et de l'Eurométropole ainsi que d'autres acteurs locaux. Il a rassemblé un groupe de dix-sept étudiants en Master d'architecture et urbanisme, de paysage, et d'économie urbaine, qui ont travaillé ensemble afin de proposer un projet commun d'aménagement urbain dans le quartier du Port du Rhin à Strasbourg. Ce livret offre un résumé des analyses et des propositions des étudiants, introduit par trois enseignants, principaux organisateurs de l'atelier, et par le directeur de l'Ososphère, intervenant.

Les partenaires souhaitent remercier tous les participants qui ont contribué aux succès de l'atelier, et plus particulièrement le consortium académique AC21 pour leur généreuse participation financière.

*The Interdisciplinary Joint Urban Design (IJUD) Studio **SHARE THE RHINE PORT** took place at the Strasbourg School of Architecture (ENSAS) from the 2nd to the 8th of July 2016, and is the first in a series of three studio workshops planned in international partnership with the School of Architecture and Built Environment (SABE) of the University of **ADELAÏDE** (Australia), the Faculty of Economics and Management (FSEG) of the University of **STRASBOURG** (France), and the College of Architecture and Urban Planning (CAUP) of Tongji University, **SHANGHAI** (China). The three studios will take place over three years, addressing issues of urban design relating to the port areas in each partnership location: Strasbourg, Adelaide and Shanghai.*

This first studio in Strasbourg was organised by professors from the four partner institutions, with contributions also from local authority representatives and stakeholders from the Strasbourg community. It brought together a group of seventeen Master's students in Architecture and Urban Design, Landscape Architecture, and Urban Economics, to work together in four groups on common urban design proposals for the Strasbourg Port du Rhin area. This booklet provides a summary of the reflections and propositions of each group of students, prefaced by an introduction from the three principal organisers of the Studio, and the director of the Ososphère, contributing lecturer.

The partners would like to thank all the participants who contributed to the success of the studio, and to thank and acknowledge the academic consortium AC21 for their generous financial support.

UNE ÉQUIPE INTERDISCIPLINAIRE ET INTERNATIONALE



PROF. : Anne JAUREGUIBERRY, Elisa PALAZZO, Jean-Alain HÉRAUD

ÉTUDIANTS/STUDENTS:

Yue HUANG, Yewei JIA, Dimitrios KONTAKOS, Zheng LIU, Jiaqi MAI, Chen WU, Chun WANG, Changyi YAN, Hana KOVAC, Boris LALEV, Juliette VAUTHIER, Gregor WATSON, William TERVER, Silviu NECOARA, Xiaoyong YIN, Chenye XU, Qin GUO, Leilei GU

***AN INTERDISCIPLINARY
AND INTERNATIONAL
TEAM***

.....➤ **QUI TRAVAILLE SUR
LA REQUALIFICATION
DU PORT DU RHIN
DE STRASBOURG**



Le port du Rhin, Strasbourg, Juillet 2016
The Rhine Port, Strasbourg, July 2016

.....➤ **REDEFINING
THE RHINE PORT
OF STRASBOURG**



UNIVERSITÉS PARTENAIRES | **PARTNER UNIVERSITIES**

SABE | Université d'Adélaïde, école d'architecture et de l'environnement bâti, *University of Adelaide, School of Architecture and Built Environment*

ENSAS | École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg, *Strasbourg School of Architecture*

FSEG | Université de Strasbourg - faculté des sciences économiques et de gestion, *University of Strasbourg - Faculty of Economics and Management*

CAUP | Université de Tongji - Collège d'architecture et d'urbanisme, *University of Tongji - College of Architecture and Urban Planning*

ÉTUDIANTS | **STUDENTS PARTICIPANTS**

SABE | Yue HUANG, Yewei JIA, Dimitrios KONTAKOS, Zheng LIU, Jiaqi MAI, Chen WU, Chun WANG, Changyi YAN

ENSAS | Hana KOVAC, Boris LALEV, Juliette VAUTHIER, Gregor WATSON

FSEG | William TERVER, Silviu NECOARA

CAUP | Xiaoyong YIN, Chenye XU, Qin GUO, Leilei GU





ÉQUIPE | *STUDIO TEAM*

ANNE JAURÉGUIBERRY | ENSAS | Architecte Urbaniste, Maître-Assistante Ville et Territoires, *Architect and urban planner, Senior lecturer*
CRISTIANA MAZZONI | Professeur d'architecture et d'urbanisme, *Professor, Architecture and Urban Design*, ENSAS

ELISA PALAZZO | SABE | Architecte Urbaniste, Maître de conférence, *Architect and urban planner, Senior lecturer*

JEAN-ALAIN HÉRAUD | FSEG | Professeur d'économie, *Professor, Economics*

DOMINIQUE BADARIOTTI | Université de Strasbourg | Professeur de géographie, *University of Strasbourg, Professor, Geography*

ALESSANDRO MASSARENTE | Maître-Assistant, architecture | université de Ferrara, *Assistant Professor, Architecture, University of Ferrara*

JIAN ZHUO | Professeur d'urbanisme, *Professor, Urban Planning*, CAUP

FAN LANG | Doctorant, Laboratoire ENSAS-AMUP, *Doctoral Candidate, ENSAS-AMUP Laboratory*

LIONEL DEBUS | Doctorant, Laboratoire ENSAS-AMUP, *Doctoral Candidate, ENSAS-AMUP Laboratory*

ÉRIC CHENDEROWSKI | Directeur Urbanisme et Territoires, Ville et Eurométropole de Strasbourg, *Director of Urban Planning, City and Eurometropole of Strasbourg*

NICOLAS TEINTURIER | Directeur de la valorisation du domaine du Port Autonome de Strasbourg, *Director for the Development of the Autonomous Port Area of Strasbourg*

THIERRY DANET | Directeur de l'Ososphère, *Director of the Ososphère*

DOMINIQUE KIPPELEN | Artiste, *Artist*





ANNE JAURÉGUIBERRY

Architecte Urbaniste
Maître-Assistante
ENSAS

*Architect and urbanist
Senior lecturer
ENSAS*

UNE VEILLEUSE URBAINE, LE TEMPS LENT... POUR EXPÉRIMENTER LA VILLE

Expérimenter le territoire pour fabriquer la ville... Et si nous interrogeons différemment certaines parties de la ville en devenir? Si chaque réserve foncière ne suggérerait pas la même réponse aménageuse? Si nous renouions avec la surprise, si nous intégrions le laissé faire, la suggestion? Sans renier la préfiguration urbaine à l'échelle stratégique du territoire, qui assure le bien commun, nous pourrions expérimenter une forme nouvelle de projet pour la ville de demain sur quelques lieux en ville qui peuvent supporter l'attente.

L'aménagement du territoire est en pleine évolution. Certains considérerons que la même ville est fabriquée à Bordeaux dans le quartier "Ginko" de Bordeaux-Lac, Lyon Confluence ou EuraLille: l'on traverse dans toute la France le même quartier aménagé. Peut-être une forme obsolète de par ses méthodes et d'autres par ses gouvernances... "Les mêmes espaces publics", "la même architecture", "la même division du foncier", "les mêmes programmes"... Comment créer une identité propre à chaque lieu, une identité investie et créative, gardant des surprises et une capacité d'évolution, de transformation?

Remettre en question, la préfiguration urbaine telle qu'elle est produite aujourd'hui par les structures d'aménagement pourrait s'expérimenter. Il ne s'agit pas de tout abandonner, mais de faire évoluer ses méthodes en relation avec la société dans laquelle on vit, ainsi que le désir des citoyens à intervenir sur leur cadre de vie?

La dimension stratégique est indispensable à l'évolution d'un groupe. Pourtant on peut envisager l'exercice de manière différente: avoir une vision construite s'appuyant sur un processus en évolution, mettre en place une structure, un bâti, dans lequel l'informel, l'aléatoire, l'expérimental permettrait de re-questionner les programmes, les désirs citoyens, et l'économie actuelle.

[...]

AN URBAN PILOT LIGHT... EXPERIENCING THE DEVELOPMENT OF THE CITY THROUGH SLOW URBANISM

We must experience the territory in order to build the city: what if we were to think differently about certain parts of the city to come, if planning for the development of urban area did not imply a prefabricated response, if we were able to revive connections that surprise, if we could integrate grass roots development, leaving room for suggestion? We do not need to reject the strategic scale of urban development which ensures the common good, but we could experiment with new forms of projects for the city of tomorrow, in specific sites which could withstand the period of uncertainty and waiting.

The practice of urban land-use development is undoubtedly in a state of intense evolution, and some feel that the "same city" is being built in Bordeaux, in the district of Ginko Bordeaux Lac, in Lyon Confluence, or in EuraLille. Throughout France we are seeing the same newly developed districts. Perhaps traditional methods of developing cities are obsolete. The same kinds of public spaces, the same architecture, the same distribution of parcels, the same single-function public facilities, the same prescriptions for planning; how can we enable a genuine identity to emerge for each site, a creative and committed identity, maintaining its surprises and the power to evolve, even to fundamentally transform?

By calling into question urban preconceptions as formed today by developers and stakeholders, we can embrace experimentation. It does not mean that we need to abandon everything we know, but rather to allow our methods to evolve in relation to the societies in which we live, as well as with citizens' desires to engage with their environments.

The strategic dimension is indispensable for the evolution of a group. However, we can imagine the exercise in a

[...]



Le port du Rhin, le projet des Deux Rives et le projet de la COOP, sont le cœur du travail de réflexion de ce workshop.

Dans un cahier des espérances adressé à la Métropole de Strasbourg, le Port Autonome de Strasbourg a rappelé son désir de préservation de l'activité industrielle et logistique. Sa vocation économique (450 ha, 350 entreprises, 12000 emplois) produit inévitablement des conflits avec le voisinage en termes d'accessibilité, de flux et de circulations internes au site. D'autre part, l'extension de la ville de Strasbourg vers ses rives rhénanes projette 4000 logements qui représentent 45 % du programme, le reste étant composé de 12 % d'activités tertiaires, 5 % d'activités artisanales et industrielles, 4 % de commerces, 10 % d'équipements, 5 % de projets alternatifs et 16 % d'opération complexes et mixtes.

La difficulté majeure est de faire co-habiter ces deux voisins, dont les modes de vie ne sont pas compatibles, dans des temporalités décalées. Et il reste encore de l'espace. Cet espace est à ré-inventer, dans ses pratiques, dans sa forme, et dans ce qu'il peut réserver pour l'avenir.

Comment densifier, occuper et nourrir de l'intérieur? Peut-être par une forme de co-construction innovante, la co-habitation d'une communauté mixte, à la fois économique, artistique et résidentielle.

L'idée n'est pas de faire de l'animation urbaine, ou construire de l'éphémère pour réaliser des événements culturels pendant l'été. L'idée serait peut-être de travailler sur de nouvelles associations, de nouvelles communautés dans lesquelles l'économie, l'artisanat, les nouvelles mobilités, la manducation, la production artistique, les échanges internationaux à l'échelle de la vallée rhénane, les événements culturels, littéraires, théâtraux, musicaux, mais également les nouvelles réflexions sur la production de l'énergie et son autonomie de production, sur l'îlot zéro

[...]

different manner: have a vision constructed on an evolving process, imagining a structure in which the informal, the unpredictable, and the experimental would allow us to reconsider urban planning, the desires of citizens and the current economy.

The Rhine port and the Deux Rives project, as well as the COOP project are at the heart of this studio workshop. The Autonomous Port of Strasbourg developed a wish list for the Metropolis of Strasbourg, and has reasserted the desire to preserve its industrial and logistics activity. Its economic function, with 450 ha, 350 companies, and 12,000 jobs, inevitably creates some neighbourhood conflicts in terms of accessibility, traffic flows and also the frequency of internal circulation. The projected development of Strasbourg toward its banks on the Rhine proposes 4000 housing units, making up 45% of the prescriptions, with an additional 12% for tertiary activities, 5% for handicraft and industrial activities, 4% for commercial areas, 10% for public facilities, 5% for alternative projects and 16% for complex and mixed-use developments.

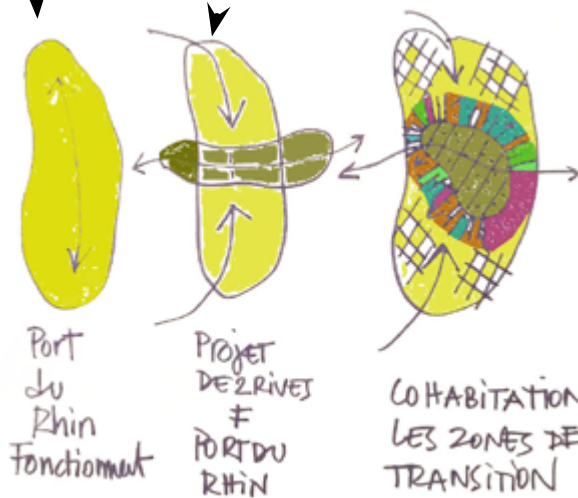
The main challenge is to make it possible for two neighbourhoods, with different and not necessarily compatible ways of life and different temporalities, to cohabitate. There is space remaining, however, for possibilities. This space can be devised through its practices, through its morphology, and through that which can unfold within it for the future. How to densify, to occupy and to feed from within... an innovative co-construction: what kind of cohabitation, for whom and for what economic, artistic and residential community?

The idea is not to create urban entertainment, or to build ephemeral interventions for summer cultural events. The idea is perhaps to work on new associations, new

[...]

North-South Functioning of the industrial
occupation of the Rhine Port

The "2 rives Project" is WEST-EAST



Creation of an intermediate
and transition space

The Buffer,

Une forme de co-construction
innovante :

Une co-habitation entre une
communauté économique,
artistique et résidentielle.

Cet espace intermédiaire, de
transition est à inventer dans ses
pratiques dans sa forme, dans ce
qu'il peut réserver pour l'avenir :
le « Buffer »

The Buffer,

A form of innovative co-
construction: co-habitation
for which economic, artistic,
residential community?

This intermediate space of
transition is open to invention, in
its practices, in its form and in its
potential for the future:
the "Buffer".

déchêt... Autant d'expériences spatiales pour interroger le devenir d'un lieu, et surtout construire le futur à partir de constat, d'usages, de contre-usages, de pratiques, de manières de construire la co-habitation industrie/résidentiel.

Un constat: la société va vite, la relation que les citoyens peuvent entretenir avec leur territoire, leur espace public, le territoire comme matière de société, comme lieu d'expérimentation politique, est réduite.

La COOP bien plus qu'un site accueillant des événements artistiques, pourrait être un laboratoire urbain, une veilleuse urbaine. Comment engendrer la naissance du labo-Veilleuse?

La COOP est un site sur lequel on interroge le port du Rhin dans sa globalité, dans sa capacité à proposer, avec le sujet central de la cohabitation entre industries, activités, obsolescence à terme du port aux pétroles, les fonctionnements Nord/Sud des camions... Et habitat, culture... Partage, nouvelle économie, domestique urbain, urbanité, fête...

Comment changer notre regard? La COOP est un site central qui peut réinterroger le devenir du port du Rhin dans le temps.

Quelle est l'image du port, l'identité supranationale, supra communale, locale du port?

Quelle qualité de vie? Comment travailler sur la divergence? Entre la nuisance des camions et habiter?

Comment remédier au morcellement, appropriation du site de la COOP, future Veilleuse?

Comment rendre visible la COOP et son site/lui redonner son statut d'édifice majeur de château industriel en constante transformation et réinterroge la «figure de la COOP»?

[...]

communities in which the economy, local products and new mobility measures nourish one another; where artistic production, international exchange at the scale of the Rhine Valley, literary, theatrical and musical events, but also new approaches to energy self-sufficiency, zero waste initiatives - as many spatial experiments as possible - come together to question how the site comes to be, and especially to build the future based on observation, uses and alternative uses, new practices, new ways of building cohabitation between industry and the residential.

Society moves quickly and we must consider the relationship that citizens can develop with their territory, their public space, the territory as a material of society, and as a place of political experimentation.

The COOP is more than a place for hosting artistic performance. It could be an urban laboratory, an urban pilot light waiting for the true light to show itself! How can we implement the creation of this pilot urban lab?

The COOP is a site on which we question the Rhine port in its entirety, in its capacity to propose, with the central subject of the cohabitation between industry, activities, the coming obsolescence of the oil port, the North-South trucking routes, and, residential development, culture, sharing, new economies, urban domesticity, urban identity, celebration, etc.

How do we change our perspective? The COOP is a central site which can bring back into question the evolution of the Rhine port over time.

What is the image of the port, the supranational, supra-municipal, and local identity of the port?

What is the quality of life? How do we work on divergence or on the tensions between trucks and inhabitants?

How do we address the fragmentation and appropriation of the COOP site, the future pilot light?

How do we render the COOP and its site visible, rehabilitate its status as a major edifice, as an industrial chateau in constant transformation, and reconsider the "figure of the COOP"?

[...]



QUESTIONS CLÉS

À l'échelle transnationale, comment maintenir l'activité industrielle du Port Autonome de Strasbourg tout en permettant le développement urbain entre Strasbourg et Kehl?

Conflits d'intérêts, géométries urbaines antagonistes, cisaillement des flux?

Partager l'intérêt du Rhin, son intérêt économique, la qualité de vie qu'il produit, la qualité de son paysage, comment partager les objectifs contradictoires qu'il suscite?

Comment maintenir et produire les conditions d'une qualité de vie dans le quartier des deux rives?

Quels sont les sujets principaux sur lesquels s'appuyer?

Qu'imaginons-nous pour permettre une cohabitation entre la pollution environnementale créée par l'industrie et la vie domestique?

Comment partager l'espace public avec des mobilités antagonistes? Bateau, train, camions, convois exceptionnels, tramway, voitures, vélos, marche à pied...

Quel type d'occupation, quels nouveaux concepts économiques, quelle créativité urbaine, quelles visions urbaines nouvelles pour créer cette transition, faire cohabiter l'industrie, les mobilités et la vie domestique dans le contexte actuel de forte «connectivité»?

Quelle figure du port pourrait-on développer? Intégrant les transitions nouvelles, la cohabitation urbaine?

La «nouvelle ville port» de la vallée du Rhin? Que pouvons-nous proposer?: de nouvelles formes urbaines? De nouveaux types d'îlots? Une nouvelle économie? Partager et vivre ensemble? Partager et bouger? De nouvelles façons de se déplacer dans la ville? Nouvelles images transfrontalières? Nouvelle image de la ville port?

ANNE JAURÉGUIBERRY, *Une veilleuse urbaine, le temps lent... Pour expérimenter la ville*, 2016

KEY QUESTIONS:

On the trans-national scale, how do we maintain the industrial activity of the port and at the same time enable the urban development between Strasbourg and Kehl?

How do we address conflicts of interest, conflicts in the urban geometry, and flow fractures?

How can different stakes in the Rhine be shared - economic interests, quality of life, quality of the landscape - and how can we reconcile contradictory objectives?

How can we generate and maintain quality of life in the deux Rives neighbourhood?

What are the key subjects to draw upon?

What can we envisage to enable cohabitation between industrial environmental pollution and domestic life?

How can we share public space with conflicting forms of mobility (boat, train, trucks, industrial convoys, tram, car, bike, foot, etc.)?

What kind of occupation, new economic concepts, urban creativity and new urban visions are needed to make the urban transition, and to enable cohabitation between industry, mobility and domestic life within the current context of high connectivity?

What configuration of the port could be developed, integrating this new transition and urban cohabitation?

What can we envision for the "new town port" of the Rhine valley? What could we propose?: New urban forms? New types of plots? A new economy? Share and live together? Share and move? New ways of moving around the city? New visions of trans-border urban design? New visions of the town port?

ANNE JAURÉGUIBERRY, *An urban pilot light... Experiencing the development of the city through slow urbanism*, 2016



ELISA PALAZZO

Architecte Urbaniste
Maître de conférence
SABE
Université d'Adélaïde

*Architect and urban planner
Senior Lecturer
SABE
University of Adelaide*

PORTS INTÉRIEURS, ÉCONOMIE DU PARTAGE MOBILITÉ URBAINE

L'aménagement urbain a été confronté à un nombre croissant de nouveaux défis d'ordre environnemental, social et économique, tels que les gaz à effet de serre, la densité du trafic urbain, la pollution de l'air et de l'eau, les risques environnementaux, l'isolement social, la sectorisation, la sous-utilisation urbaines, etc. Les phénomènes de mobilités et de logistiques urbaines, à l'échelle métropolitaine, sont particulièrement représentatifs des profondes transformations de la politique de planification territoriale et des modes de vie. En effet, les villes tendent de plus en plus vers un développement durable et socialement équitable.

Dans le contexte général de mutation urbaine et de changement climatique, le besoin est urgent d'avoir de nouveaux paradigmes ainsi que de nouvelles approches interdisciplinaires et innovantes de l'aménagement de la ville, comprenant la consolidation urbaine, la réhabilitation de terrains, l'optimisation d'infrastructures existantes et la mise en place de nouvelles technologies alternatives dans les domaines du transport et de l'énergie. Dans cette perspective, de nouveaux modèles économiques, tels que l'économie du partage ou l'économie créative, voient le jour et vont façonner l'environnement urbain de demain.

Au sein des régions métropolitaines, ces enjeux vont concerner certaines zones plus particulièrement. Celles-ci, avec leur grand potentiel, joueront un rôle déterminant dans le processus du changement et de l'adaptation, et représenteront de précieux terrains d'expérimentation, propices à des projets innovants.

Les «ports intérieurs» de Strasbourg, d'Adelaïde et de la rivière Huangpu à Shanghai, sont des zones logistiques principalement dédiées à l'acheminement des marchandises aux chaînes d'approvisionnement. Ces parties du territoire urbain sont assignées à des usages

[...]

INNER HARBOURS, SHARING ECONOMY, URBAN MOBILITY

Conventional urban design practices have increasingly become associated with a complex range of environmental, social and economic challenges such as greenhouse gas emissions, urban traffic congestion, air and water pollution, environmental risks, social isolation, urban seclusion and underuse, etc. Phenomena associated with urban mobility and logistics at the metropolitan scale are becoming particularly relevant in the management of transformative change in land use planning policy and lifestyle behaviours as cities move towards more environmentally sustainable and socially equitable development.

In the more generalized context of urban transformation and climate change, there is an urgent need for new paradigms and innovative interdisciplinary approaches to city design including urban consolidation, land recycling, optimization of existing infrastructure and the application of new alternative transport and energy technologies. In this framework, new urban economic models, such as the Sharing Economy or the Economic Creativity are emerging and will shape our future urban environment.

Within metropolitan regions, there are areas that will be particularly affected by these future challenges as they represent great potential drivers towards change and adaptation, and valuable experimental grounds for innovative projects.

The "Inner harbours" of the Strasbourg Port du Rhin, Port Adelaide and Huangpu River in Shanghai, are logistic areas dedicated prevalently to the movement of people and the distribution of goods to the supply chains. These parts of the urban territory are designated for very specific uses and share large infrastructures such as railways, waterways, high ways, etc., yet without receiving any value added from the process. Inner harbours are

[...]



très spécifiques et abritent de grandes infrastructures, telles que des réseaux ferrés, navigables ou routiers, sans toutefois gagner en valeur ajoutée.

Les ports intérieurs sont souvent associés à la sectorisation et la sous-utilisation urbaine, ainsi qu'à la pollution de l'air et de l'eau. Néanmoins, étant donné leur proximité avec le système hydrologique, ils représentent une formidable occasion d'améliorer l'habitabilité urbaine.

L'atelier a permis d'analyser les obstacles liés à l'espace, à la mobilité et à l'environnement, identifiés dans ces zones, à travers les problématiques suivantes : comment le territoire, dans son intégralité, peut-il englober toute la chaîne d'approvisionnement, de la production au client ? En quoi les axes de mobilité sont-ils impliqués ? Comment peuvent-ils générer de nouvelles relations spatiales dans la ville existante ? Les idées véhiculées par « l'économie de partage » ou « la nouvelle économie » peuvent-elles entraîner de bonnes pratiques environnementales, favorables à l'habitabilité urbaine ?

Les propositions d'aménagement urbain élaborées durant cet atelier ont tenté de décrire la façon dont les nouvelles pratiques écoresponsables, avec les économies naissantes, peuvent déterminer des espaces urbains d'un nouveau genre et contribuer à changer l'identité métropolitaine. Le défi de l'atelier a été d'imaginer pour les zones logistiques une ressource matérielle différente, et d'étudier l'éventuel impact territorial que peuvent avoir : l'ouverture de ces zones aux dynamiques urbaines, la création de liens entre les différentes échelles, ainsi que la préparation à la transition entre la rupture urbaine et les nouveaux lieux architecturaux, capables de mettre en valeur le rôle des « ports intérieurs » de la ville.

ELISA PALAZZO, *Ports intérieurs, économie du partage, mobilité urbaine*, 2016

often associated with urban seclusion and underuse, and air and water pollution. Nevertheless, given their proximity to the hydrologic system, they represent a tremendous opportunity for improving the liveability of the urban environment. The IJUD Studio analysed the spatial, mobility and environmental challenges in these areas through the following main research questions: how can all the territorial scales be integrated through the different levels of the supply chain, from production to customer?; how are the mobility corridors involved in these processes?; how do they generate new spatial relationships within the existing city?; could the ideas of "Sharing Economy" or "New Economy" trigger virtuous environmental practices that benefit the urban liveability?

The urban design proposals elaborated during the Studio attempted to define how a new generation of energy efficient practices, and the emerging economies associated with them can determine new types of urban space and contribute to changing the metropolitan urban image and identity. The challenge of the Studio was to envision a different physical asset for the areas affected by the urban logistics and to explore the possible spatial influence deriving from opening them to the urban dynamics, creating connections between different scales, and preparing the transition of these urban ruptures towards new architectural places able to highlight the role of the "inner harbours" within urban areas.

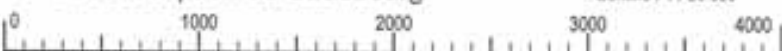
ELISA PALAZZO, *Inner harbours, sharing economy, urban mobility*, 2016

PORT AUTONOME DE STRASBOURG

DIRECTION - 25 rue de la Nube bleue - CS 80407 - F-67002 Strasbourg cedex

Circonscription de Strasbourg

Echelle : 1 / 30 000



JEAN-ALAIN HÉRAUD

Professeur en Sciences
Économiques
FSEG/BETA
Université de Strasbourg

*Professor of Economics
FSEG/BETA
University of Strasbourg*

PROJETS URBAINS ET MODÈLES DE MANAGEMENT : UNE APPROCHE CRÉATIVE

Un projet urbain est un projet mené dans un système complexe. Ceci impose une forme de créativité collective. Le contexte multi-dimensionnel du système inclut des aspects économiques et organisationnels. Or en gestion les chercheurs ont aussi développé des concepts de projet. Quelle vision peut-on alors avoir d'un processus de développement urbain ou de réhabilitation de quartier du point de vue du management de projet?

Un projet urbain peut être pensé comme un pur procédé de planification, à l'instar du management d'entreprise en mode hiérarchique. Cependant, dans beaucoup de situations, le développement d'une zone urbaine doit être géré comme la manipulation d'un système complexe. Il s'agit d'opérer sur un être vivant, ce qui est plus difficile que de construire *ex nihilo*. Dans ce cas, l'équivalent managérial n'est pas une procédure classique de planification et de contrôle mais un processus plus créatif dont la philosophie est de type «effectuation» au sens de Saras Sarasvathy, une spécialiste connue de la théorie de l'*entrepreneurship*.

Les travaux de Sarasvathy s'inscrivent en sciences de gestion avec une orientation «économie et management de l'innovation». Ils se rapprochent aussi des réflexions interdisciplinaires autour du concept de créativité. Ils concernent la création d'entreprise (*entrepreneurship*) aussi bien que la démarche de projet dans le cas d'une organisation déjà existante (*intra-preneurship*). Concevoir une démarche stratégique dans le cadre d'un système complexe multi-acteurs met en œuvre un type de connaissance qui dépasse les compétences économiques et techniques ordinaires. Les modèles habituels d'optimisation de l'ingénieur-économiste ne suffisent pas : ils s'appliquent seulement à des éléments du processus global de conception. Par plusieurs aspects, le problème global n'est pas gérable par des formes de

[...]

URBAN PROJECTS AND MANAGERIAL MODELS: A CREATIVE APPROACH

An urban project is a project conducted within a complex system. It therefore necessitates some form of collective creativity. The multifaceted context of the system includes economic and organisational aspects, and, from the management perspective, researchers have also developed various project concepts. What vision can we then have, from a project management viewpoint, for the process of urban development or rehabilitation of urban districts?

An urban project can be thought of purely as a planning procedure, just as a firm's management can be designed in a hierarchical (top down) mode. Nevertheless, in many cases, the development of a new urban area must be dealt with as the adaptation/creation of a complex system, like operating on a living body rather than creating something purely mechanical from scratch. In this case, the managerial equivalent is not the classical model of optimized planning and control, but a more creative process, for which the rationale has been termed "effectuation" by Saras Sarasvathy, a specialist in entrepreneurship studies. It is interesting for urbanists to look into such managerial topics because of the similarities in the underlying philosophy of action for urban planning and innovation management.

Sarasvathy's approach to entrepreneurship is akin to creativity management and innovation economics. It applies to the founding of a firm (entrepreneurship) as well as to the management of an innovative project in an existing organization (intra-preneurship). Strategic design in the context of complex multi-actor systems needs more than the regular technical and economic knowledge. Optimisation techniques do not apply as global tools: they can only be used in some parts of the design process. In many aspects of the global problem,

[...]



© Reichen et Robert Associés / Kaupunki, *La nouvelle ville sur le Rhin*, Strasbourg.eu, 2014

REFERENCES

Cohendet, P., Grandadam, D., Simon, L. (2010) "The Anatomy of the Creative City", *Industry and Innovation*, 7(1): 91-111.

Godet, M. (1994) *From Anticipation to Action. A Handbook of Strategic Prospective*, Paris: UNESCO Publishing (col. "Future-oriented studies").

Héraud, J-A. (2016), « Innovation et énergie des territoires : vers un management créatif des systèmes complexes », to be published in Borghi & Mazzoni (eds.): *Strasbourg métropole. La ville-énergie, futurs possibles*.

Sarasvathy, S. (2001) "Causation and effectuation: toward a theoretical shift from economic inevitability to entrepreneurial contingency", *Academy of Management Review*, 26(2): 243-263.

Sternberg, R.J (ed.) (2008) *Handbook of creativity*, Cambridge, New York: Cambridge University Press.

Tabouret, R., Héraud, J-A. (2016) « Créativité et projet : le cas de l'urbain », to be published in Borghi & Mazzoni (eds.): *Strasbourg métropole. La ville-énergie, futurs possibles*.

raisonnement déterministes. L'approche déterministe ordinaire est appelée «causation» par opposition à l'«effectuation» que propose Sarasvathy pour mener un projet réellement entrepreneurial.

La philosophie de l'action nommée «causale» est pertinente lorsque les buts sont parfaitement définis et donnés *ex ante*, quand la causalité est linéaire et sans ambiguïté, quand les événements futurs peuvent être assez clairement anticipés (projetés à partir du présent, sous la forme d'une prévision). On peut reprendre ici les concepts d'Aristote pour éclairer le propos de Sarasvathy par un exemple classique : la cause de la maison (ou de la statue) c'est les lois de la physique, le comportement des matériaux, la chimie, la mécanique, les techniques d'architecture, etc. Mais c'est aussi le talent et l'imagination de l'architecte (respectivement de l'artiste) ainsi que la volonté du propriétaire et/ou futur habitant de la maison (respectivement le mécène qui a commandé la statue). Dans ce dernier cas on parle de cause finale. Mettre l'accent sur la cause finale est au cœur de l'approche de l'effectuation. La notion de causalité est ici différente ainsi que la conception que l'on a du futur. Ce qui pousse le projet ce ne sont pas seulement les contraintes physiques et économiques, mais aussi et surtout les désirs des acteurs et l'idée qu'ils se font de l'avenir, sachant que ces derniers paramètres ne sont pas donnés *ex ante*, mais assez largement découverts au cours du processus. Explorer les causes finales ainsi que les moyens intermédiaires pour arriver aux objectifs est au cœur de la démarche «effectuale» du management de projet.

L'approche de l'effectuation est obligatoire lorsqu'on a à gérer des systèmes complexes multi-acteurs. Ce qui est typique de cette approche c'est que l'on part davantage de la situation présente que d'un objectif assigné. On accorde une attention particulière aux «effets» logiques

[...]

pure deterministic reasoning is not possible. The latter approach is known as "causation" and contrasts with "effectuation" in the literature on entrepreneurship.

Causal philosophy of action is possible when goals are very clear and given ex ante, when causality is linear with no ambiguity and future events can be forecasted. To take an example already proposed by Aristotle, the "cause" of the house (or the statue) is the laws of physics, material sciences, chemistry, mechanics, architectural techniques, etc., but it is also the talent and imagination of the architect (or the artist), as well as the desire of the owner or future occupant of the house (or the patron who commissioned the statue). Effectuation is a philosophy of action more focused on final causes and related to situations where means and goals are not clearly expressed and articulated in a linear way. Instead of starting from the goal and providing the necessary means in an optimized planning agenda (like an assembly line in industry), one starts from the existing means and opportunities, and tries to imagine possible desirable futures by testing various goals and means. Exploring final causes as well as intermediary means is the core of the effectuation approach.

The effectuation approach is the only one that can be considered in complex multi-actor systems. It is very important to consider the present situation of the system, including the mental representations of the actors: their present perceptions of the system and their representations of the possible/desirable futures of the system. The project is then a process of collective experimentation and creation, both of the goals and the means. It must be underlined that participatory decision-making is not only a question of associating all the categories of citizens and organisations to the design of the future system, but is also to reveal the cognitive

[...]

LA PROGRAMMATION DE LA FUTURE ZAC "DEUX RIVES"

● Citadelle :

logts, activités, commerces, équipements
145 300 m² SHON
Livraison : court terme

● Starlette :

logts, activités tertiaires, commerces, équipements, 1 école
194 300 m² SHON, 530 scolaires
Livraison : court, moyen et long terme du Sud vers le Nord

● Coop :

logts, activités tertiaires, commerces, équipements, 1 collège
69 400 m² SHON, 600 scolaires
Livraison : moyen et long termes

● Port du Rhin :

logts, équipement
7 200 m² SHON
Livraison : court terme

● Rives du Rhin :

logts, activités tertiaires, commerces, équipements
66 500 m² SHON
Livraison : court et moyen terme



LES PROJETS "HORS ZAC" DÉJÀ LANCES

● Ancien P+R Briand et gymnase :
81 logts, complexe sportif
16 000 m² SHON
Livraison : 2014

● Ancienne SPA :
255 logts, 900 m² commerces
15 000 m² SHON
Livraison : 2016

● Bat SIEBH et OPEL :
800 logts, 25 000 m² bureaux, commerces
80 000 m² SHON
Livraison : 2030

● Pôle Cliniques Sud :
Cliniques et paramédicaux
50 000 m² SHON, 600 emplois
Livraison : 2016

● Bat Costaux :
35 logts
Livraison : 2016

● Bat Jeanne d'Arc :
150 logts
1 100 m² commerces
Livraison : 2016

● Kehl :
30 000 m² logts
85 000 m² commerces, services, bureaux, logts équipements publics

● Breakfast :
772 logts, 1 000 m² activités
39 000 m² SHON

● Lotissement A. Briand :
209 logts, 860 m² activités
19 000 m² SHON

● Bat Bois :
350 logts, 2 500 m² commerces
29 000 m² SHON

● Bat Mercier :
393 logts, 420 m² commerces
26 000 m² SHON

● Ecole du Rhin et Maison de l'enfance à androventoline :
6 500 m² SHON

Schéma directeur des Deux Rives, Strasbourg.eu

Masterplan for the Deux Rives project, Strasbourg.eu

du présent: la description de l'existant, de l'état de l'art, des représentations mentales des contemporains, de leurs désirs et visions. Il s'agit ensuite d'explorer divers futurs souhaitables et les voies possibles pour y parvenir. Le projet apparaît alors comme une construction collective à la fois des buts et des moyens.

Il ne s'agit pas seulement d'une approche participative qui tient compte des visions et désirs de toutes les parties prenantes, mais aussi d'un processus où ces représentations du futur et ces désirs (et craintes) peuvent se révéler et être explorées. Le projet est ici une expérience de créativité collective.

Pour conclure, précisons les deux aspects du management de projet selon l'approche de l'effectuation qui concernent les notions de futur et de créativité.

L'effectuation se distingue de la causation d'abord par le fait qu'il n'y a pas de but assigné de manière précise au début. Si c'était le cas on pourrait calculer un processus optimal prenant en compte les lois de la nature (technologie, analyse économique, comportements humains) en faisant l'hypothèse que ces lois et paramètres ne changeront pas. Le futur est alors traité en termes de prévision. Pour l'approche «effectuale» le futur est plutôt celui de la prospective: il reste à imaginer et s'exprime plutôt en scénarios. La prévision «causale» n'est pas totalement déterministe au sens où le futur est affecté par de l'incertitude, mais les modèles d'optimisation font l'hypothèse que l'incertitude est probabilisable (confer le concept de risque des assureurs, lié à une espérance mathématique qui est calculable à l'aide d'une fonction de probabilité, laquelle est connue avec précision, sur la base de l'expérience passée). La prospective met en œuvre une incertitude plus fondamentale, qualitative, et l'attitude effectuale cherche à produire du futur (possible

[...]

potential of all of them. It is therefore a full-fledged process of collective creativity.

To conclude, let us focus on two points regarding such collective project management in the effectuation mode. The first one is related to the notion of future, the second to the notion of creativity.

The causation approach to project management supposes clear goal-setting at the beginning. Ideally, in order to give an optimal response to the problem of meeting the target, all the relevant "laws of nature" must be known (technology, economic analysis, human behaviour), and the assumption must be made that they will remain unchanged in the future. This does not mean that the future is completely deterministic, but it must be at least calculable following probabilistic laws. This type of uncertainty that can be calculated, the economist calls "risk". If we know the probability functions, optimal planning in uncertain situations remains a realistic aim. This is the regular job of insurance companies and specialists of financial markets.

In a creative context, where the effectuation method is needed, the situation is different: there is no such thing as a probability function being tested on the past, ready for use in forecasting exercises. The uncertainty about the future is not "risk" but strong uncertainty: no complete knowledge of the set of possible futures is available, and no probability function has been tested on large numbers of previous situations (because the situation is radically new). This issue reflects the difference between financing ordinary risky projects and funding an entrepreneurial (innovative) venture. The ordinary bank or insurance company can provide capital in the case of ordinary business situations, but not in the case of startups or radically innovative company projects.

[...]



et souhaitable) qui n'est pas la simple continuation du passé. Le futur n'est plus comme un état qui s'impose de manière causale, mais une vision à construire.

La conception effective du projet est un acte créatif et collectif. À la place d'un risque calculable, il y a la confrontation de visions individuelles, et l'exploration des futurs possibles (des «futuribles» pour reprendre l'expression de l'École française de la prospective). Ce contexte créatif ressemble à celui de la création d'entreprise ou de la gestion de l'innovation de rupture. Si les phénomènes futurs ne sont pas calculables c'est parce que l'on ne dispose pas de fonctions de probabilité calées sur l'expérience passée. Ceci est le point commun entre un projet urbain ambitieux et une innovation radicale : on ne peut pas simplement partir des «causes» passées pour anticiper des résultats futurs. C'est la raison pour laquelle le banquier-assureur ordinaire ne sait pas financer une start-up. De la même manière, le projet urbain sort du cadre des investissements publics ordinaires et du calcul coûts/avantages. Précisons que les changements radicaux ne sont pas juste «importants» : ce sont, plus profondément, des changements de nature qualitative, donc sans véritable expérience passée. En termes imagés : c'est en avançant qu'on découvre où l'on va.

À la différence de l'innovation incrémentale, celle qui peut être qualifiée de radicale n'est pas préparée par un programme de recherche élaboré selon les règles de la rationalité économique habituelle. Le projet urbain, s'il est ambitieux, est de la nature de l'innovation radicale et doit donc se construire de manière créative et participative. Les procédures administratives ne sauraient, par définition, produire de la nouveauté radicale ; or, face à des problèmes «qualitativement» complexes, il est nécessaire de penser en dehors des cadres habituels. En particulier, les projets urbains importants doivent éviter la tentation du copier/coller de solutions stratégiques testées ailleurs, car les systèmes complexes sont spatialement et temporellement situés. Dans de tels systèmes, le changement doit être auto-organisé et il va produire un résultat original.

JEAN-ALAIN HÉRAUD, *Projets urbains et modèles de management : une approche créative*, 2016

In creative processes the future is not “forecasted”; it has to be designed through imagination and reflection. In cases of collective projects, the future is collectively designed: by crossing individual representations and then by negotiating the desirable possible common futures (the «futuribles» in the sense of the French school of foresight - la prospective). Radical changes express a form of creativity in a strong sense. Using the wording of the economics of innovation: incremental progress can be achieved through regular research programs (in a way that is compatible with the causation approach), but breakthrough innovation needs more than intellectual work within existing cognitive frameworks. Facing very complex problems, we are forced to think “outside the box”. Major urban projects are akin to radical innovation because they modify complex and original systems. No city, indeed, can be considered as similar to another, and we advocate the idea that importing/adapting foreign solutions is generally not the best strategy. The change must be self-organised in an original way. At least we believe that the latter principle has to be at the core of the understanding of the expression “urban project”.

JEAN-ALAIN HÉRAUD, *Urban projects and managerial models: a creative approach*, 2016



THIERRY DANET

Directeur de l'Ososphère
Director of the Ososphère

Carte du Rhin de Matthieu SEUTTER vers 1730 -
Cabinet des Estampes de Strasbourg

Rhine map drawn by Matthieu SEUTTER around 1730 -
Cabinet des Estampes of Strasbourg

QUELLE VILLE SOMMES-NOUS ? (STRASBOURG MUST BE BUILT)

[EXTRAIT]

Strasbourg se trouve aujourd'hui singulièrement face à un défi commun aux grandes villes d'Europe : réussir la mutation imposée par l'époque sans céder à la mécanique de la modélisation des projets urbains, s'appuyant au contraire sur une lecture politique et culturelle de la «fabrique de la ville».

L'identité strasbourgeoise est multiple et singulière, enracinée et connectée, nourrie de particularismes et d'universel, de mixité et de cohérence ; la ville peut d'autant plus aborder de manière originale la mutation provoquée par l'époque que son centre de gravité est solide et multifacial. Intégrant les enjeux de la recomposition des échelles et géographies d'actions (métropoles, grandes régions et régions européennes, mais aussi proximités et fluidités), il s'agit de construire Strasbourg à partir de Strasbourg pour mieux rencontrer les autres et inscrire la ville dans de nouvelles cartographies – parfois dématérialisées.

L'enjeu du projet urbain dans lequel Strasbourg se lance en cette entrée de siècle est bien d'inventer «à la strasbourgeoise» une réponse singulière, ancrée dans le «climat» du territoire, aux défis posés aux capitales du XXI^{ème} siècle.

Autant qu'à la raison planificatrice, aux modes de gestion et aux modèles économiques, aux feuilles de route du développement économique et de l'attractivité à niveau international, aux attendus d'une rénovation du mode local de participation démocratique, ce projet urbain doit répondre à la nécessité d'inventer un nouvel «Art de Ville».

INVENTER UN ART DE VILLE AU CŒUR DE LA MUTATION DE STRASBOURG

Cet Art de Ville, synthèse évolutive des mouvements créatifs et participatifs issus notamment de l'émergence d'une société façonnée à partir du «fait numérique», questionne

[...]

WHAT KIND OF A CITY ARE WE? (STRASBOURG MUST BE BUILT)

[EXCERPT]

Nowadays, like other large European cities, Strasbourg faces the challenge to achieve the transformation imposed by our era by means of a political and cultural analysis of the city's architecture and not by using an urban modelling scheme.

Because Strasbourg's identity is at the same time unique and plural, rooted and connected, fed with particularism and universality, diversity and coherence, and because its centre of gravity is strong and multifaceted, it can find its proper way to achieve this goal. Taking into account new scales and geographies (metropolis, great areas, European regions but also proximity and flows), it is about building Strasbourg from Strasbourg to better encounter others and inscribe the city into new cartographies, even if they are dematerialised.

The issue of the urban project that Strasbourg is undertaking is to find «à la strasbourgeoise» the means to respond to challenges that capitals are facing at the beginning of this new century. This project has to take into consideration planners, management and business models, economic development, international attractiveness and new models of local participatory democracy. It also deals with the urge to find a novel "Art of the city".

TO INVENT AN "ART DE VILLE" ("ART OF CITY") WITHIN THE TRANSFORMATION OF STRASBOURG

This "Art de ville" concept is inspired by creative and participative movements within a contemporary society - built on digital realities – and questions and challenges patterns created over 150 years of industrialisation to change both individual and collective behaviours. This "Art de ville" is the stake and the spirit of the construction of the city, and as Robert Filliou said: "Art is what makes life more interesting than art" and challenges innovation,

[...]



et bouscule les schémas formatés par 150 ans de société industrielle en impactant les comportements individuels et collectifs. Affirmé comme enjeu et dynamique de construction de la ville, puisant notamment sa force dans la phrase de Robert Filliou : «L'art c'est ce qui rend la vie plus intéressante que l'art», cet Art de Ville pose la question du sens dans l'innovation, de l'incarnation de celle-ci dans le «mieux vivre» et le «mieux vivre ensemble».

Il refuse de réduire le «contrat politique» entre les habitants et la ville au seul rapport entre des usagers d'une ville-prestataire et une collectivité techno-structure gestionnaire, en direct ou par délégation, d'une offre de services et d'agréments.

Cet Art de Ville s'inventera ici et maintenant ; il s'inscrira pour autant dans le continuum historique et s'articulera en réseau avec les ailleurs, à la faveur des trajectoires individuelles autant que des mécaniques institutionnelles ou planifiées.

Cet Art de Ville sera portuaire et Rhénan. Il admettra et revendiquera en effet enfin de nouveau le Rhin comme élément fondamental de la métaphysique et de l'identité de Strasbourg - à la fois en tant que couloir d'irrigation d'une singularité intellectuelle et culturelle plurielle et comme territoire d'une mystique qui traverse les siècles, dépassant avec grâce la canalisation rationnelle pour transcender les fonctions et contrats dans un récit qui mêle naturels et spirituels. Le Rhin est aussi le lieu dans la ville du rapport au cosmos.

Cet Art de Ville sera Européen, par nature et par désir. À la fois carrefour et point cardinal incarné, Strasbourg constitue une porte d'Europe unique en son genre. À la croisée du rhénan axe Nord-Sud et d'un «toujours plus à l'Est», Strasbourg est magnifiquement placée pour rencontrer le monde et, forte d'une identité affirmée,

[...]

the meaning of innovation and its consequences to "living better" and "living together better".

"Art de ville" does not want to be limited by the political contract between inhabitants and their city to simply use or provide services and recreation.

This "Art de ville" will be invented here and now, but will find its place in history and in networks with the outside, thanks to individual destinies as well as to planned or institutional mechanisms.

This "Art de ville" will be both harbour and Rhine. It will accept and finally claim again the river Rhine as a strong and fundamental element of the metaphysic and the identity of Strasbourg – both bringing a unique intellectual and cultural diversity, and as a land of everlasting mystic of natural and spiritual tales. The Rhine is also the link between its city and the cosmos.

This "Art de ville" will be European by nature and by interest. Both crossroads and cardinal point, Strasbourg is, in its way, a unique portal to Europe. Between the Rhine North-South axis and an "always more East" movement, Strasbourg is beautifully located to encounter the world, with its strong identity, to overcome a mental insularity justified by history but denied by facts, which lasted too long.

Strasbourg is by nature a place in Europe, a Europe that is constantly irrigated by the flow of its people and is personified by its cultural reality beyond its economic or political models or its borders.

It will be the art of a town of neighbours, working on all scales of neighbourhood. It will transcend differences into a plural and intercultural identity, mix individualities, and reinvent the mosaic as an answer to the absurd temptation of monochrome. It will benefit from each

[...]



dépasser une insularité mentale que l'histoire explique mais que les faits démentent et qui n'a que trop vécue.

Strasbourg est par nature un lieu d'Europe constamment irrigué par les flux de ceux qui constituent celle-ci et surtout incarnent sa profonde réalité culturelle, au-delà du questionnement sur son modèle économique et politique ou ses frontières.

Ce sera l'Art de Ville d'une cité de voisins et qui déclinera toutes les échelles possibles du voisinage. Cet Art de Ville s'emploiera ainsi à transcender les différences dans une identité plurielle et interculturelle, à mixer les singularités pour révéler de nouveaux dénominateurs communs, à réinventer la mosaïque comme réponse aux tentations absurdes du monochrome. Il se nourrira des itinérances et bourlingues comme des voyages immobiles et des réseaux intimes qui, autant que les institutionnels, accrochent Strasbourg au monde ; il considérera les uns et les autres comme des potentiels de construction du projet de ville commun.

Par cet Art de Ville, il s'agit d'entendre et faire vivre - parfois même susciter - les rêves et aspirations, les éléments sensoriels et poétiques du récit de la ville - y compris dans les strates enfouies de celui-ci, les imaginaires et la métaphysique strasbourgeoise. Ce ne sont pas là des éléments de décor ou de pittoresque mais le cœur du «vivre ensemble» à l'échelle de notre territoire. Il y a là un fondement de ce qui emmène l'habitant à s'inscrire dans «sa ville» autrement qu'en consommateur, à se sentir partie prenante de la mystérieuse mécanique de celle-ci, à se projeter dans son époque à partir de cette première échelle du vivre ensemble. Cet Art de Ville participe activement d'un «commun singulier» qui articule rapports collectifs et intimes à l'époque et au territoire.

[...]

individual stroll or travel, as well as from static journeys and intimate networks that link Strasbourg to the world. Everyone is potentially part of this common building project.

This is about listening to and bringing to life, sometimes even stimulating dreams and desires, sensory and poetic parts of the tale of the town, even those deeply buried within Strasbourg's imagination and metaphysic. Those are not picturesque or set elements, but the very essence of the "living together". The inhabitant is no longer only a user or a consumer; he feels and becomes part of his town, part of his era.

TO WRITE THE CITY

Paradoxes of our city should be a driving force, not a problem.

Strasbourg is innovative by tradition. What is new does not obliterate what is ancient.

Strasbourg inspires gestures and trajectories as long as they belong to its story. Strasbourg always reminds us that our creations should be bigger than us.

The tendency of our epoch is to take profit from all those spontaneous and seductive proposals, but Strasbourg is a city of meaning, adding a pinch of metaphysic to the conversations in town that inspire the writing of its present and its futures.

Maybe this is the function of our city.

The contradictions of Strasbourg, the complexity of its history, its ability to transcend differences as the harmonious mosaic of its facades shows, built in various and sometimes antagonistic periods of history, the moving tracery of human trajectories throughout centuries, tenderness and pain, the noble ambition of the city project echoing in the general hubbub, the blue grid on which the city floats, retain us from the temptation

[...]



ÉCRIRE LA VILLE

Dans cet Art de Ville à la Strasbourgeoise, il s'agira d'admettre les paradoxes de notre ville comme force motrice et non comme problèmes à résoudre.

Ville innovante par tradition - voire par nature, territoire dans lequel «le nouveau n'oblitére pas l'ancien», ville de sens et d'action, Strasbourg inspire les gestes et trajectoires pour peu qu'ils s'inscrivent dans son récit partagé. Ville «lourde» et complexe, parce que nous sommes naturellement lourds et complexes, mais aussi ville d'emballements, Strasbourg nous inspire en nous rappelant sans cesse à ce que nos actes doivent créer de plus grand que nous.

L'époque pourrait nous inciter à fuir ces fondements et, pour peu que nous en ayons les moyens, à profiter, en usagers dopés au ludique, du potentiel qui s'offre à nous dans un foisonnement de propositions spontanées et séduisantes... Mais Strasbourg est une ville de sens qui sait lier entre elles les époques qu'elle traverse pour maintenir ce qu'il faut de métaphysique dans les conversations qui peuplent la cité et mettent en mouvement ses forces vives au moment d'écrire son présent et ses futurs.

Peut-être même est-ce la fonction de notre ville...

Le potentiel de contradictions de Strasbourg, la splendide complexité de son histoire que l'on lit à même ses rues, la capacité à transcender les différences que reflète l'harmonie mosaïque de façades nées de diversités de contextes voire d'antagonismes, l'émouvant entrelacs des trajectoires humaines qui se tutoient sur ce territoire à travers les siècles et au-delà des douceurs et des douleurs, la noble ambition du projet de ville dont le brouhaha strasbourgeois porte les échos, la trame bleue sur laquelle la ville flotte en posant ses éternels et ses

[...]

to simply construct standardised settings or modelled gadgets. Let us take care of this fragile "spirit", not for sake of history and heritage, but for the world to be lived, built, and maybe founded. Strasbourg is a book opened to its inhabitants and visitors as long as they transcend their individual mechanisms; facing its contributors with a duty of being inspired when adding a chapter to it.

This "Art de ville" is way beyond an urban planning approach, it is about writing a city. It uses narration, sensibility, metaphysic and conversation as developmental tools, dares beauty and poetry, cares about climate and moods, intimacy within public space, interstices, hacking, and the foolish but mandatory hope to create a better world, or at least, a city one would like to live in.

THIERRY DANET, *What kind of a city are we?* [excerpt], 2016



avenirs nous empêchent de céder en toute désinvolture aux tentations du déploiement de décors standardisés et de gadgets modélisés. À nous de prendre soin de ce si fragile «cela», non pas au nom de l'histoire et du patrimoine - fut-il intellectuel - mais du monde à vivre, à construire, à fonder peut-être. Strasbourg est un livre qui s'ouvre à ses habitants et à ses visiteurs pour peu qu'ils dépassent leurs mécaniques individuelles ; ce livre met ses acteurs face à un devoir d'inspiration au moment d'y ajouter un chapitre.

L'Art de Ville qu'il s'agit donc de construire aujourd'hui se situe résolument au-delà d'une démarche de projet urbain pour oser en appeler à l'écriture d'un projet de ville. Il introduit le récit et le sensible, la métaphysique et la conversation comme moteurs de développement urbain, ose le beau et la poésie, se préoccupe du climat et des humeurs, de l'intime dans le commun, des interstices et du hacking, du déraisonnable et nécessaire espoir de l'invention d'un monde meilleur ou, en tous cas, d'une ville que l'on aime habiter.

THIERRY DANET, *Quelle ville sommes-nous ? [extrait]*, 2016



SHARING FRAGMENTS

fragments partagés
碎片化分享



YEIWEI JIA
JULIETTE VAUTHIER
LEILEI GU
CHANGYI YAN
SILVIUS NECOARA

FRAGMENTS PARTAGÉS

Le port du Rhin est un emplacement stratégique pour le développement urbain de la ville de Strasbourg. Il est aussi une zone logistique dédiée à la fois à la mobilité, et à la distribution des biens tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Enfin, et ce n'est pas rien, le port du Rhin est le deuxième port commercial de France en termes de volume de biens échangés. Notre mission est de trouver une solution pour que le développement urbain de la ville, les industries sur place, et les activités logistiques puissent coexister harmonieusement.

Un des aspects clé de notre approche consiste à utiliser les matériaux déjà existants sur le site. Après avoir analysé le contexte et les éléments présents, un élément important nous est apparu: les fragments. Nous avons trouvé des fragments à plusieurs niveaux: au niveau du site, les rues et les chemins de fer séparent l'espace dans des fragments qui doivent être connectés; au niveau fonctionnel, il existe des bâtiments abandonnés, des bâtiments qui fonctionnent toujours, et des conteneurs qui pourraient être utilisés pour différents buts; et enfin, dans une perspective internationale, Strasbourg est un fragment de l'Eurométropole, et dans une échelle plus grande un fragment de l'Europe. Pour connecter ces fragments nous avons utilisé un concept puissant: le partage. Ce concept se retrouve dans les solutions que nous proposons: économie du partage, culture partagée et agriculture partagée.

Nous avons comme but de connecter les futurs habitants avec les travailleurs du port du Rhin en mettant à leur disposition des activités de partage comme des jardins et potagers partagés, une bibliothèque multiculturelle, des activités de loisirs partagés. C'est ainsi que le projet «Fragments Partagés» est né.

SHARING FRAGMENTS

The Rhine Harbour is a strategic location for the development of the city of Strasbourg. It is a logistics area simultaneously dedicated to movement of people and the distribution of goods to the supply chains. Last but not least, the Rhine Harbour is the second port in France in terms of the volume of traded goods. Our task is to find a solution so that the urban development of the city, the already existing industries, and the logistics activities can coexist harmoniously.

One of the key aspects of our approach consists of using already existing materials from the site. After doing an analysis of the existing elements, one main notion came to our attention: fragments. We found fragments at several levels: at the site level, we saw how the roads and the rail tracks are separating the space into fragments that needed to be connected; at a functioning scale there are abandoned buildings, active buildings, and containers that could be used for different purposes; and finally from an international perspective, Strasbourg is a fragment of the Eurometropolis, and on a larger scale a fragment of Europe. We knew that the fragments had to be connected and we came up with solutions which involve sharing economy, sharing culture, and shared agriculture.

We aim to connect the people who live in this area with the people that are working in the factories thereby offering them common activities such as shared farming, shared libraries, cultural and entertainment activities. This is how the "Sharing Fragments" project was born.



COMMENT FAIRE CO-EXISTER LES FRAGMENTS DU SITE ?

HOW CAN THE FRAGMENTS COEXIST WITHIN THE SITE ?



Boundry of France and Germany
A la frontière de la France et l'Allemagne

STRUCTURE ET ANALYSE DES FRAGMENTS

STRUCTURE & ANALYSIS OF THE FRAGMENTS

Principaux espaces publics
et zones piétonnes

*Main public spaces and
pedestrian passages*

Nouveaux bâtiments

New buildings

Nouveaux transports
et rivière

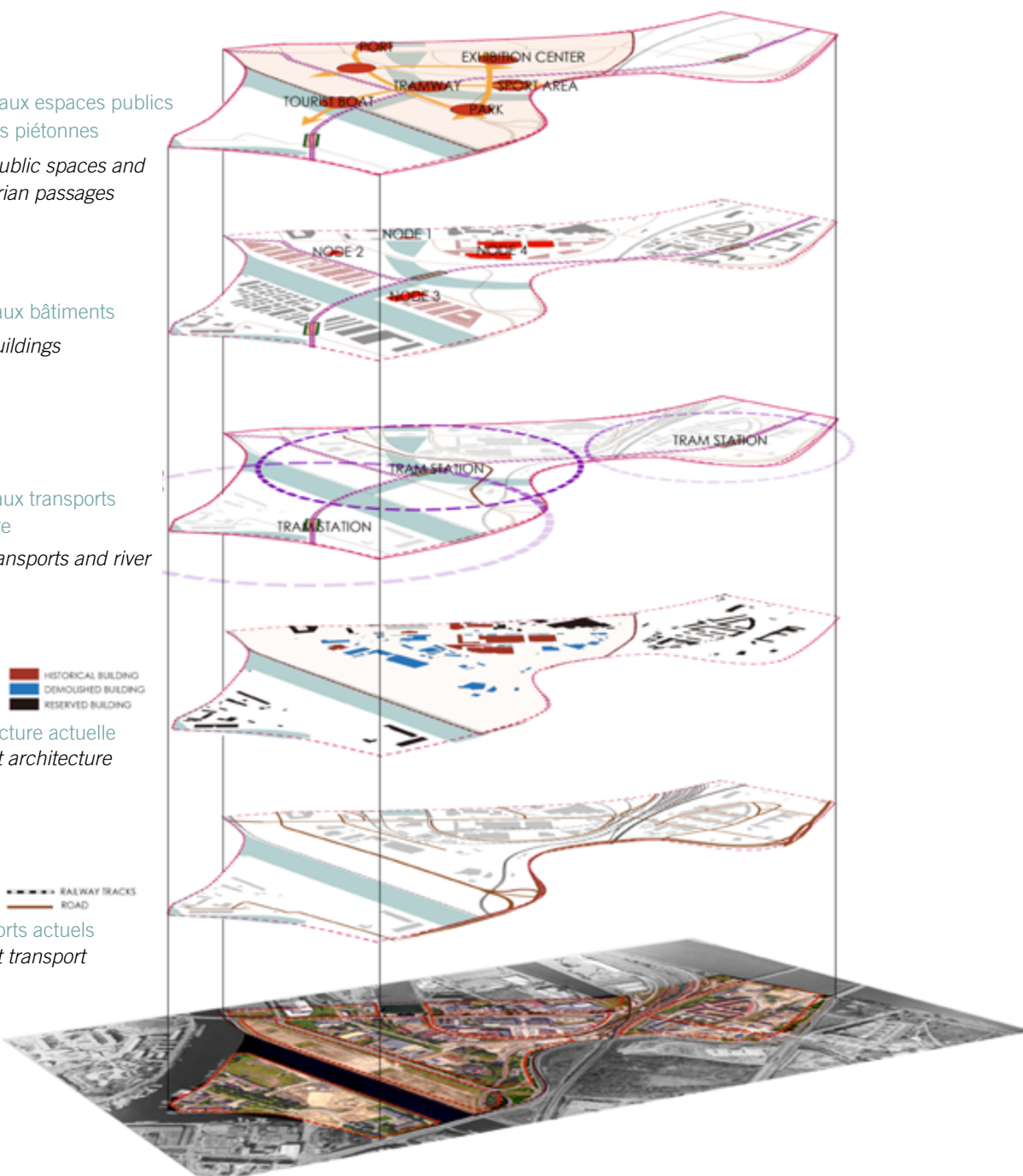
New transports and river

Architecture actuelle

Current architecture

Transports actuels

Current transport



1 VÉGÉTALISE LA VILLE

"VEGETALISE YOUR CITY"



- Des containers fleurissent sur le site et offrent une programmation éclectique (bibliothèque, restaurant, bar, expositions temporaires,...)
- Un site de compostage industriel
- Tramway vers l'Allemagne
- Fermes urbaines flottantes: une première étape vers l'agriculture urbaine
- Containers flourishing on the site offering an eclectic programme (library, restaurant, bar, temporal exhibition,...)
- Industrial composting site for the city
- Tramway to Germany
- Floating farms as the first step in the urban farming process (polluted soil)

2 PLANIFICATION URBAINE ET PAYSAGÈRE PROGRESSIVE

"PROGRESSIVE" URBAN & LANDSCAPE PLANNING



- Utiliser l'ancienne rivière couverte pour installer une ligne verte sur le site
- Infrastructures sportives
- Marchés agricoles itinérants
- Des ateliers d'artistes et des studios de musique dans les bâtiments existants de la Coop
- Using the existing covered old river to install a green link in the site
- Sports facilities
- Mobile farming markets
- Music and artists studios in the existing building of the Coop

3 RAYONNEMENT INTERNATIONAL DU SITE

INTERNATIONAL RADIANCE OF THE SITE



- Un point d'intersection entre les industries et le projet urbain
- Meeting point between the urban project and the industrial factories





**LES CONTAINERS : SUPPORTS POUR DE
NOMBREUSES ANIMATIONS, MÊME LA NUIT**

***CONTAINERS : PLATFORMS FOR MANY
ENTERTAINMENT PROGRAMMES,
EVEN DURING THE NIGHT***



**LA COOP : UN SITE MÊLANT ATELIERS
D'ARTISTES, ACTIVITÉS MUSICALES,
CULTURE EUROPÉENNE**

***THE COOP : A MIXED SITE FOR ARTISTS
STUDIOS, MUSIC ACTIVITIES,
EUROPEAN CULTURE***

LE SITE DE LA COOP, TRAIT D'UNION ENTRE INDUSTRIES ET PROJET URBAIN

***THE COOP SITE, A KEY POINT TO CONNECT
THE INDUSTRIAL FACILITIES AND THE URBAN PROJECT***





**UN COULOIR VERT
ENVIRONNEMENTAL SUR
L'ANCIEN LIT DE LA RIVIÈRE**

***A GREEN CORRIDOR
ON THE OLD RIVERBED***

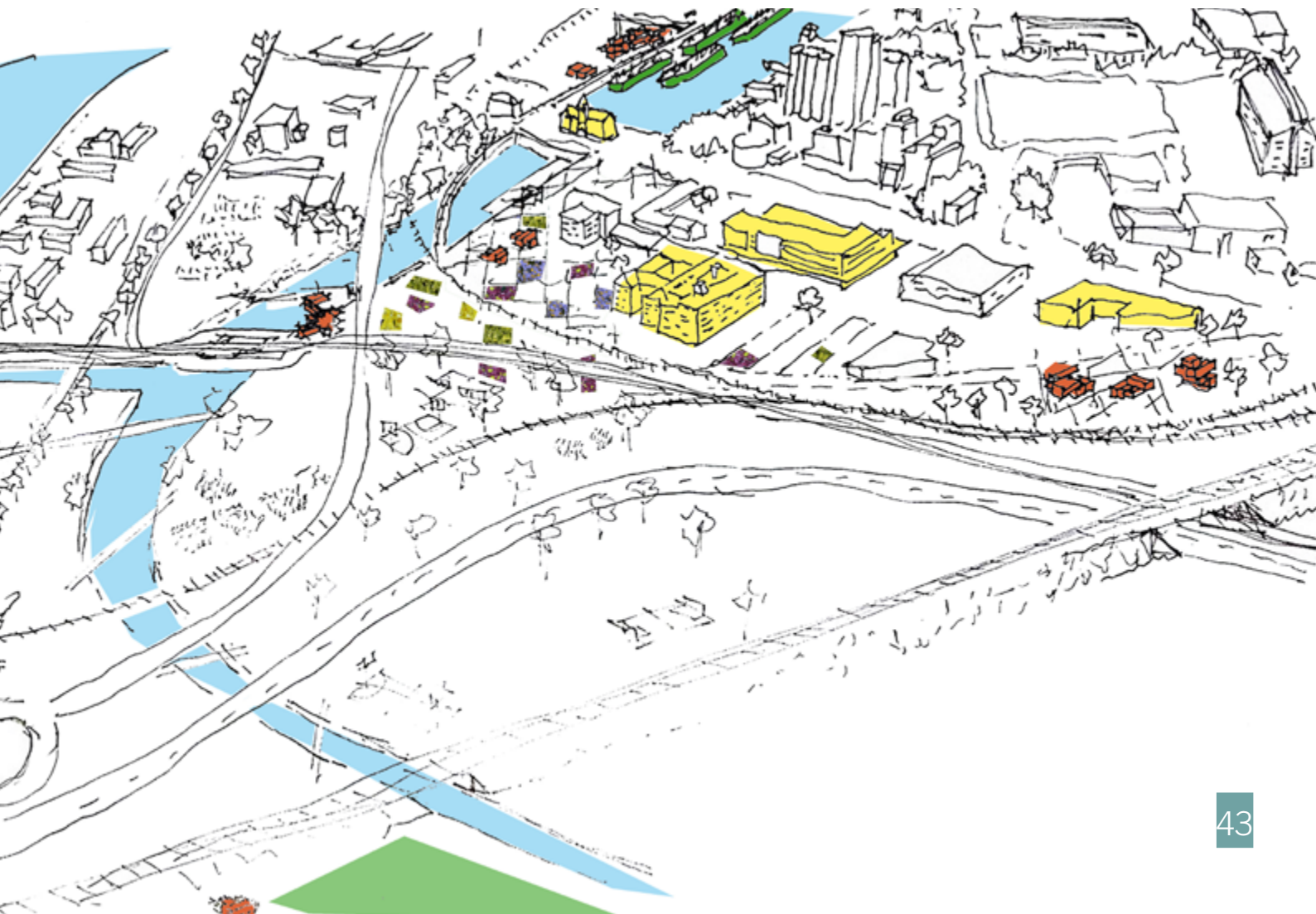


UN MARCHÉ DE FRUITS ET LÉGUMES ITINÉRANT

A MOBILE FARMERS MARKET

RÉOUVERTURE DE L'ANCIEN LIT DE LA RIVIÈRE APRÈS DÉPOLLUTION DU SOL ?

THE OLD RIVERBED REOPENING AFTER THE SOIL CLEANUP?



CITY

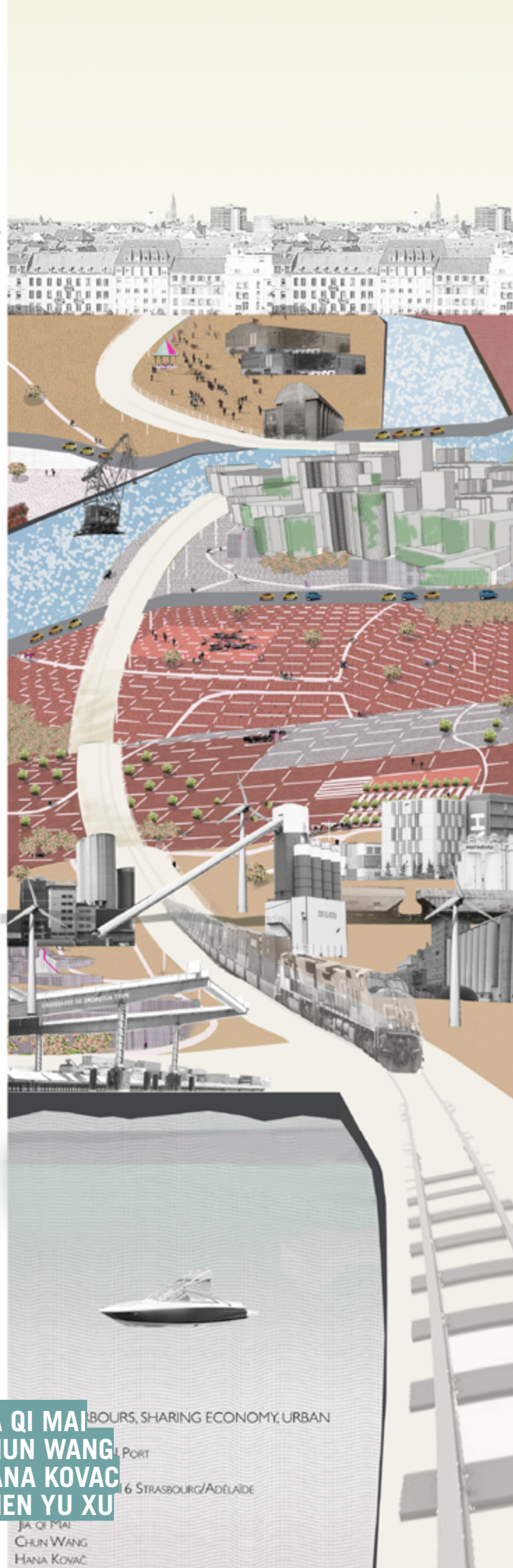
REUSE LOCAL

EXISTING AND NEW
CONSTRUCTION

URBAN FARMS

E-FACTORY

JIA QI MAI
CHUN WANG
HANA KOVAC
CHEN YU XU



PORT DU RHIN

BOURS, SHARING ECONOMY, URBAN

PORT

16 STRASBOURG/ADELAIDE

JIA QI MAI
CHUN WANG
HANA KOVAC

UNE COMMUNAUTÉ AUTOSUFFISANTE : AVEC QUELLE LOGISTIQUE POUVONS-NOUS CRÉER LA COMMUNAUTÉ ?

Strasbourg est une ville construite sur la frontière mais son cœur est historiquement séparé de l'Allemagne par les activités industrielles et fluviales du Port Autonome. L'idée de pousser la ville vers le Rhin est en gestation depuis plus de 30 ans. Les projets *Seegmuller*, *Danube*, *Bruckhof*, *Rives du Rhin* et *Porte de France* rendent cette idée progressivement plus concrète.

Le projet d'une communauté autosuffisante se réfère à l'idée de structures existantes, telles que les conteneurs et les silos trouvés sur le site, qui seraient réutilisés comme générateurs d'énergie. L'énergie produite serait utilisée dans le port du Rhin et au-delà s'ils produisaient une quantité suffisante. La ressource d'énergie provient des éoliennes, des panneaux solaires et de l'eau.

Pour préserver le *genius loci* du port historique, les bâtiments seraient réutilisés et restaurés pour différentes utilisations, tels que des centres d'innovation, des ateliers pour les artistes ou des espaces pour les marchés de producteurs locaux.

De plus, la partie essentielle de notre communauté se compose des fermes urbaines. Selon la position des fermes, elles peuvent être utilisées par les personnes qui vivent le quartier ou les gens qui le visitent. Tous ces systèmes sont liés et traversés par les voies ferrées existantes qui ont été utilisées pour les entreprises industrielles.

L'idée est que la partie urbaine rénovée utilise l'énergie, la nourriture et d'autres produits qui sont spécialement produits et recyclés sur le site. De plus il s'agit de créer un nouveau centre, non seulement pour la ville de Strasbourg, mais aussi pour les habitants de l'Allemagne et les passagers du Rhin.

Parce que partager c'est prendre soin.

SELF - SUFFICIENT COMMUNITY: WITH WHICH LOGISTICS CAN WE CREATE THE COMMUNITY?

Strasbourg is a city located on the River Rhine, separating Germany and France. At the same time the historical city is cut off from Germany, in this case the city of Kehl, by industrial areas and their activities. The idea to enlarge the "active" city borders towards Germany has been in progress for the last 30 years. Projects such as Seegmuller, Danube, Bruckhof, Rives du Rhin and Porte de France can only serve as proof of that progress.

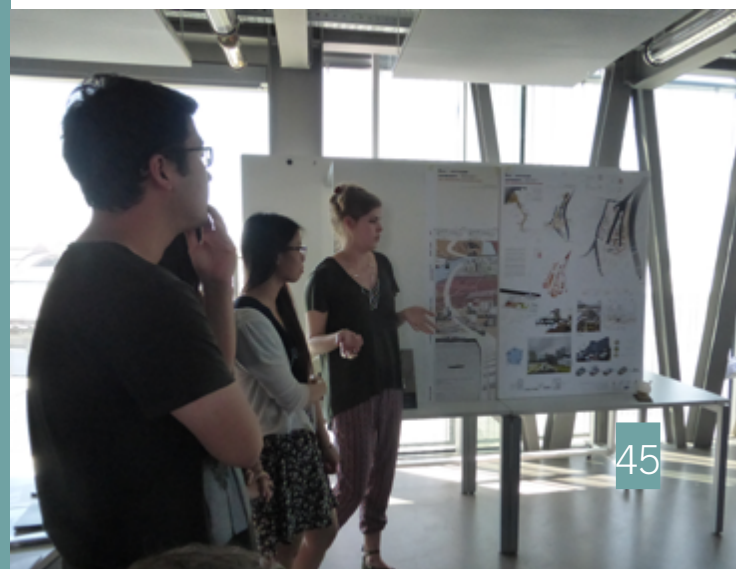
This project is related to self-sufficient communities. The idea concerns existing structures, such as containers and silos found on the site which could be reused as generators of energy. The energy produced on the site would be used in the Rhine port, and beyond if sufficient energy is produced. The sources of energy would be windmills, solar panels and water.

To preserve the genius loci of the historical port, the buildings would be reused and restored for different uses, such as innovation centres, workshops for artists or places for local markets where the local products would be sold.

Urban farms would also be an important part of the community. Depending on the position of the farms, they could be used by people living on the site or just visiting. All these systems are connected and traversed by existing railway tracks which were used by industrial companies.

Furthermore, the renewed urban area uses energy, food and other products which are produced and reused on the site, thereby creating a new centre not only for the city of Strasbourg, but also for the inhabitants of Germany and passengers on the river Rhine.

Because sharing is caring.



LOCALISATION

GEOLOCATION



ANALYSE DU SITE

ANALYSIS OF THE SITE



FERMES URBAINES & ÉVOLUTION PAYSAGÈRE

URBAN FARMS & LANDSCAPE SUCCESSION

THE PROJECT IS REFERRING TO SELF-SUFFICIENT COMMUNITY. THE EXISTING STRUCTURES SUCH AS CONTAINERS AND SILOS WOULD BE REUSED AS GENERATORS OF ENERGY.

THE ENERGY PRODUCED ON THE SITE WOULD BE USED IN THE PORT OF RHINE AND BEYOND IF ENOUGH. THE RESOURCE OF ENERGY COMES FROM WINDMILLS, SOLAR PANELS AND WATER.

TO PRESERVE THE GENIUS LOCI OF THE HISTORICAL PORT, THE BUILDINGS WOULD BE REUSED AND RESTORED FOR DIFFERENT USES. SUCH AS INNOVATION CENTERS, ATeliers FOR ARTISTS OR PLACES FOR LOCAL MARKETS WHERE THE PRODUCED ARTS FACTS WOULD BE SOLD.

IMPORTANT PART OF OUR COMMUNITY ARE URBAN FARMS. DEPENDING OF THE POSITION OF THE FARMS, THEY CAN BE USE FROM RESIDENCE ON THE SITE OR PEOPLE VISITING. ALL THESE SYSTEMS ARE CONNECTED AND CIRCULATED BY EXISTING RAILWAY TRACKS WHICH WERE USED FOR INDUSTRIAL COMPANIES.

THE IDEA IS THE REMEDIATED URBAN PART IS USING THE ENERGY, FOOD AND OTHER PRODUCTS WHICH ARE PRODUCED AND REUSED ON THE SITE, AND FURTHER IS CREATING A NEW CENTRALITY NOT ONLY FOR CITY OF STRASBOURG, BUT AS WELL FOR THE INHABITANTS OF GERMANY AND PASSENGERS OF THE RIVER RHINE.

URBAN FARMS...
LANDSCAPE SUCCESSION

10 YEARS
15 YEARS
20 YEARS
30 YEARS



LEGENDE:

_BUILDINGS
EXISTING BUILDINGS
EXISTING BUILDING_ REUSE
NEW CONSTRUCTION



MOBILITY TRAIN TRACKS

ENERGY LINE

MARKET

INDUSTRY STAYING IN PLACE

LANDSCAPE ARCHITECTURE



URBAN FARMS DEFINED BY POSITION

GROUND FLOOR
ROOF
BUILDINGS COOP



E_FACTORY

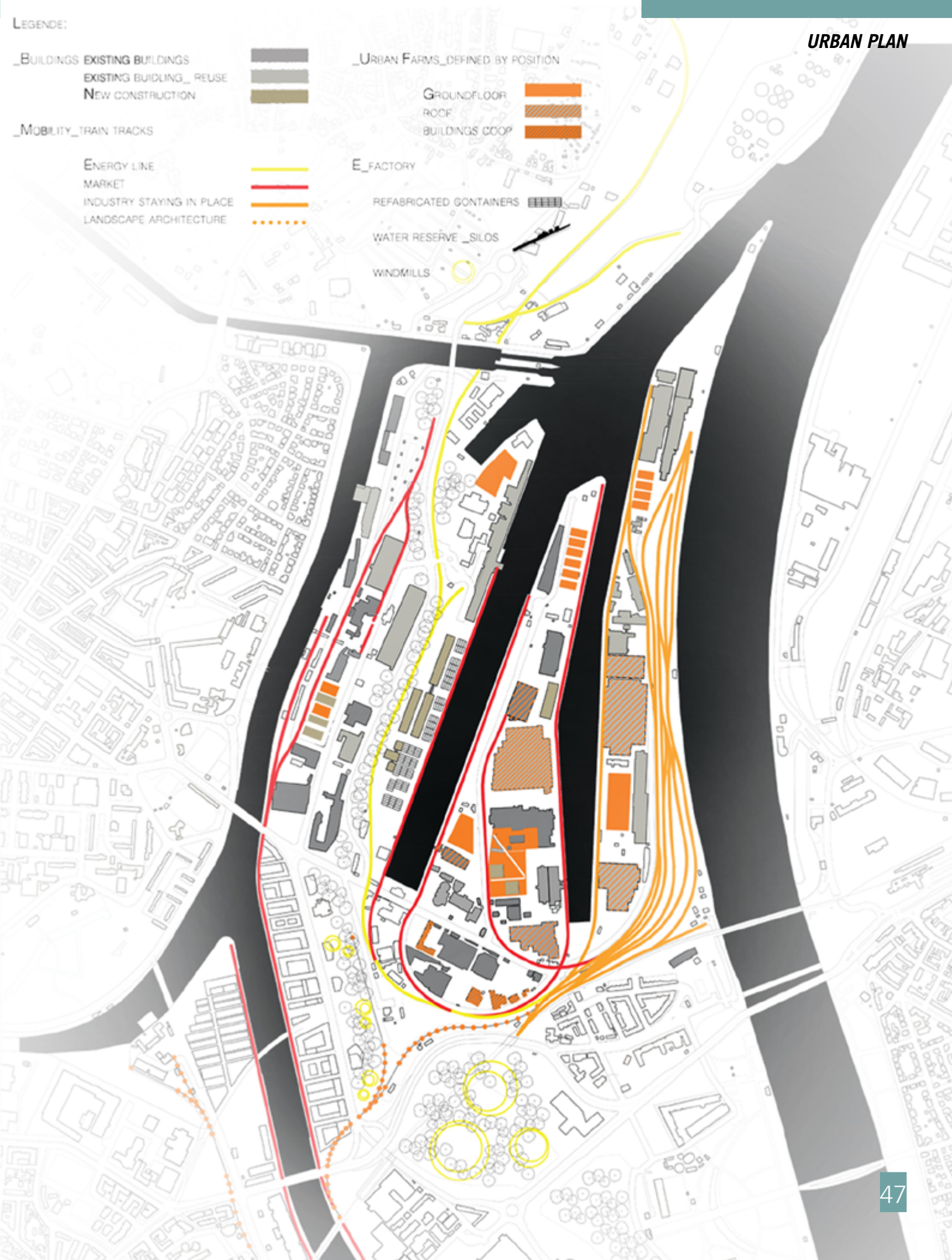
REFABRICATED CONTAINERS



WATER RESERVE _SILOS

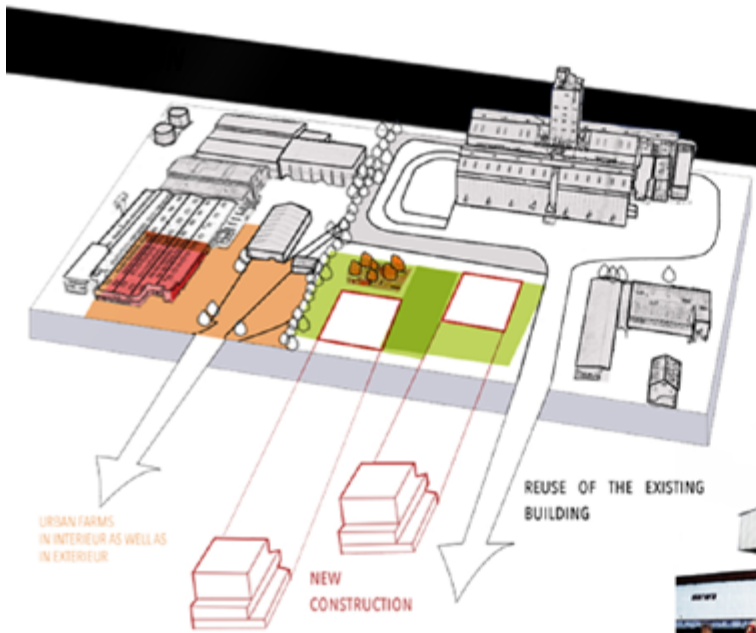


WINDMILLS



FRICHES INDUSTRIELLES

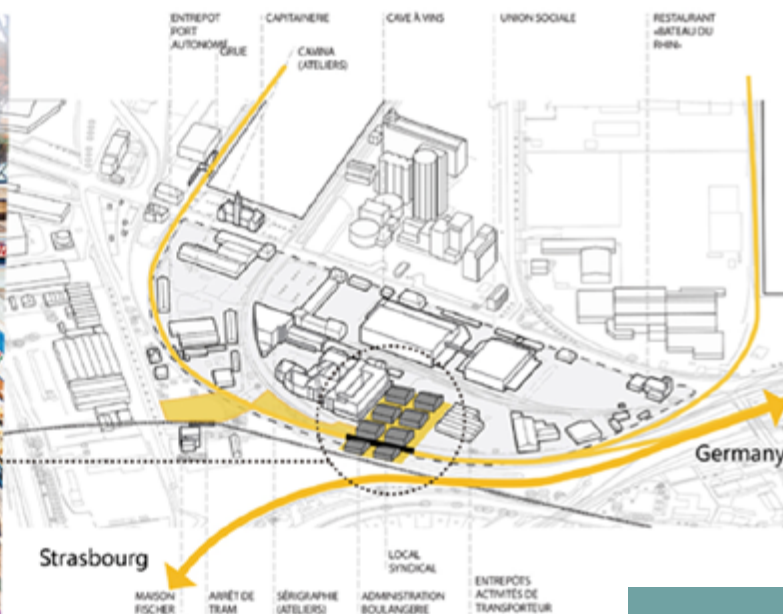
BROWNFIELDS



FERMES URBAINES

URBAN FARMS





E-FACTORY

E-FACTORY



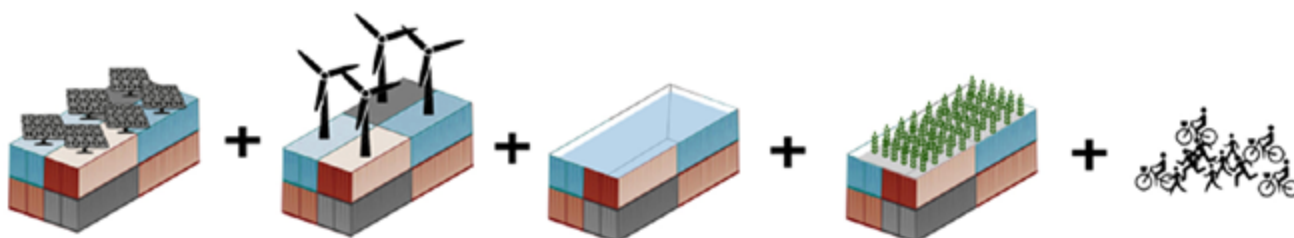
Économie d'eau
Water saving



Efficacité énergétique
Energy efficiency



Développement
durable du site
Sustainable site development



COMMON GROUND



GREGOR WATSON
ZHENG LIU
DIMITRI KONTAKOS
XIAOYONG YIN

TERRE COMMUNE

La ville post-industrielle se caractérise par une variété de sols, textures, motifs, dans un métissage entre bâtiments utilisés, et abandonnés. L'anatomie de ces tissus urbains n'est pas si facile à découvrir. Nous nous sommes donnés l'objectif de nous engager avec ces espaces subsistants, et nous nous sommes demandés comment nous pouvions nous les approprier.

Le site choisi est donc le port du Rhin, plus précisément l'Île aux épis, où le Port Autonome de Strasbourg est implanté. Le site développe un grand nombre de projets variés, comme l'ancienne COOP, une infrastructure imposante, qu'il est prévu de transformer en lieu culturel. Nous avons souhaité que notre projet se superpose avec ce projet de la ville en cours, afin de le dynamiser et de participer à sa concrétisation.

Nous avons souhaité révéler un réseau existant, que le projet va faire exister par une sorte de «terre commune», ou *common ground*. Il s'agit d'un espace public sur lequel vont se greffer les programmes spécifiques de notre projet. Dans une époque où la sociabilité est transférée sur internet, nos téléphones, etc..., par le partage, et l'échange, ces espaces publics ont pour ambition de dépasser la banalité d'un simple espace public, et de proposer une expérience unique.

Mais nous sommes enclins à nous demander, comment ce *common ground* se matérialise? Dans une zone qui a été dessinée selon les règles de rentabilité et de logistique, une trame verte, lente, flâneuse qui suit la vitesse du pas s'est superposée. Il s'agit du sol sur lesquels des échanges humains, donc riches, inattendus et chaotiques peuvent avoir lieu.

Les points centraux des projets répondent à des questions spécifiques relatives à leur emplacement. Ainsi, le long de cet espace public, nous pourrions trouver de l'agriculture urbaine, des apprentissages de modes de vie, des espaces de partage universitaires pour des séminaires et des ateliers, etc. La COOP redevient donc un espace de coopération.

COMMON GROUND

The post-industrial city is characterised by a variety of grounds, textures and patterns in an indiscernible mix between used and unused buildings. The anatomy of these areas is not easy to unearth; we set ourselves the task of working with these areas, and asked ourselves how we could engage with the subsisting fabric.

The site of our project is the port du Rhin, more precisely, l'île aux épis, where the port of Strasbourg operates. The site contains a heterogeneous mix of programmes, including the old Coop, a notable complex that is planned to be transformed into a cultural area. Our project also engages with the subsisting and transforming area by setting itself the ambition of being a catalyst to the official city project, helping to spark it into life.

Within the port du Rhin, we wished to develop a "common ground": a public ground with public facilities but which, by integrating itself into a complex layered network, is able to aspire to more than a "banal" public space. In an era of digitisation, where sociability is transmitted via our phones and the internet, the common ground enables a sharing of spaces and experiences that cannot be digitally reproduced.

But, we are inclined to ask, how does this common ground materialise? In an area that was designed for profitability and logistics, a slow green network is superimposed. This network functions at human speed and is the fertile soil where rich, hazardous, erratic and unexpected sharing becomes possible.

This project studies different focal points along the common ground that generate responses to specific questions relative to their location. We can find there urban agriculture, lifestyle learning, shared university spaces for seminars, workshops, etc. The creative hub that is the Coop thus becomes a space for cooperation.



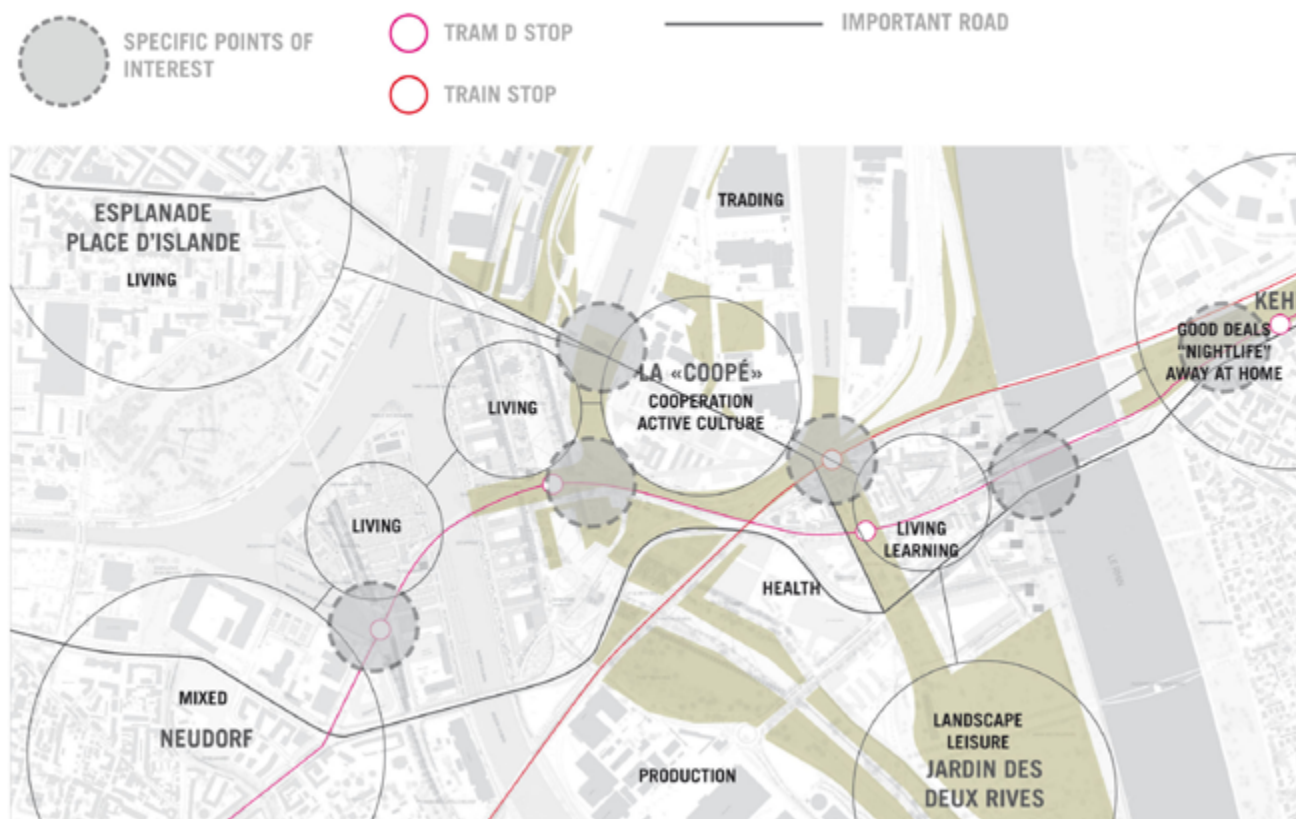
STRASBOURG, LIEU DE PASSAGE

STRASBOURG AS A CROSSING POINT



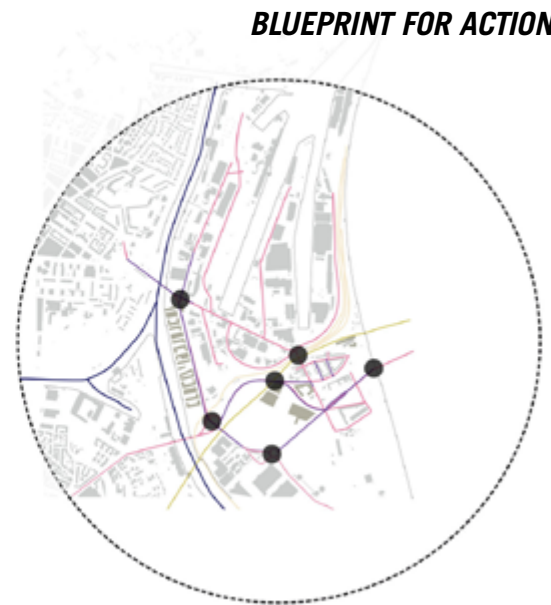
À LA RECHERCHE DU DÉNOMINATEUR COMMUN : ANALYSE SYNTHÉTIQUE

FINDING THE COMMON GROUND SYNTHETIC ANALYSIS





Traitement biologique in situ par phytoépuration
In situ biological treatment by phytoremediation



Tisser un réseau de mobilité complexe
Weave the complex transit system

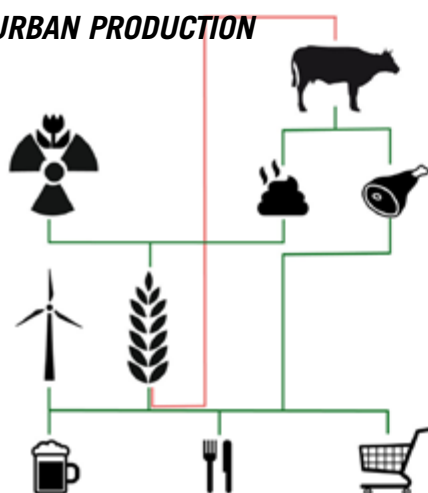
POSSIBILITÉS ÉCONOMIQUES

ECONOMIC POSSIBILITIES



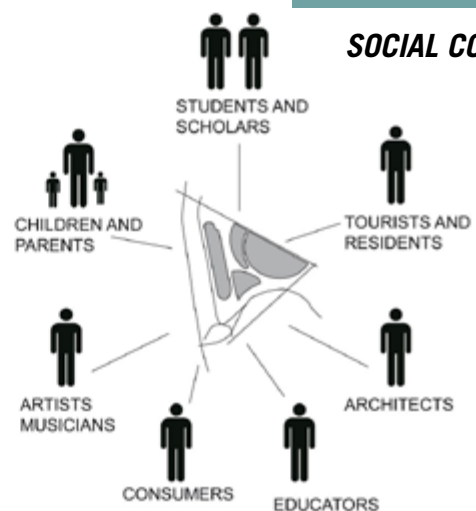
PRODUCTION URBAINE

URBAN PRODUCTION



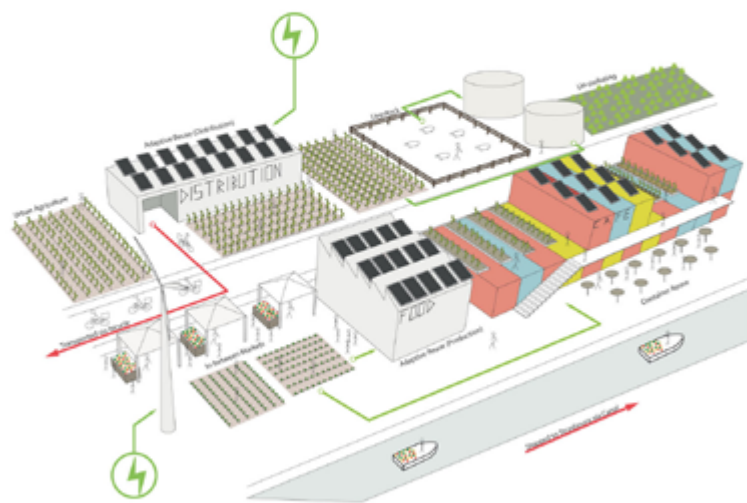
COOPÉRATION SOCIALE

SOCIAL COOPERATION

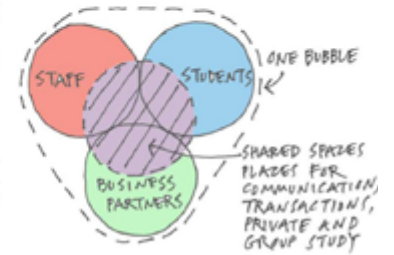
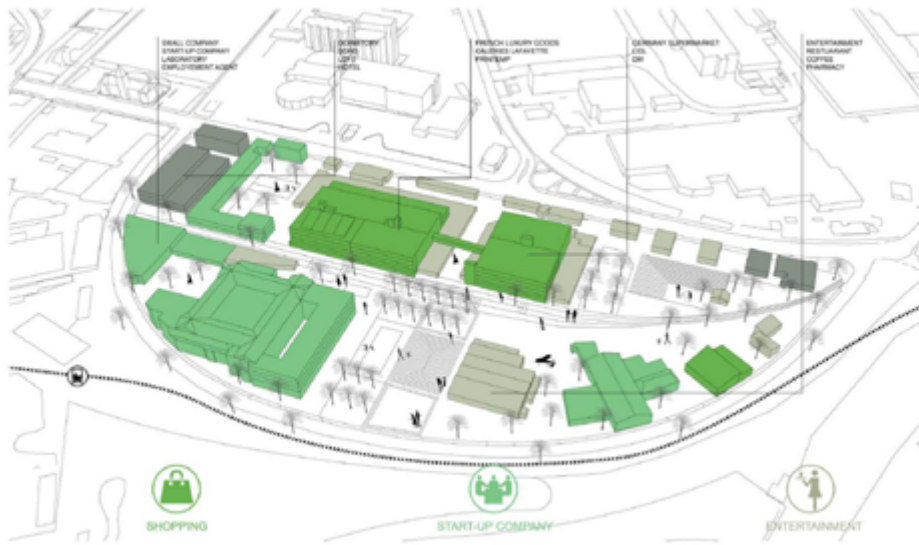


AGRICULTURE URBAINE

URBAN AGRICULTURE



"LA COOPÉ" AS A SHARING HUB



UNE TRAME VERTE LENTE

SLOW BIO-NETWORK

OR AS JULIETTE, FROM THE OTHER GROUP, HAD IN MIND A YEAR AGO, AN EVENT AREA BY THE RHINE ..



SEEMS SHARING REALLY IS THE WAY TO GO !

ATTRACTIONS

ATTRACTIONS

磁場

HOW TO CONNECT NATURE,
COMMUNITY AND INDUSTRY?

COMMENT RELIER LA NATURE,
LA COMMUNAUTÉ ET L'INDUSTRIE?

後工業時代如何使自然與人類社會和諧共處?



YUE HUANG
CHEN WU
QIN GUO
BORIS LALEV
WILLIAM TERVER

T05

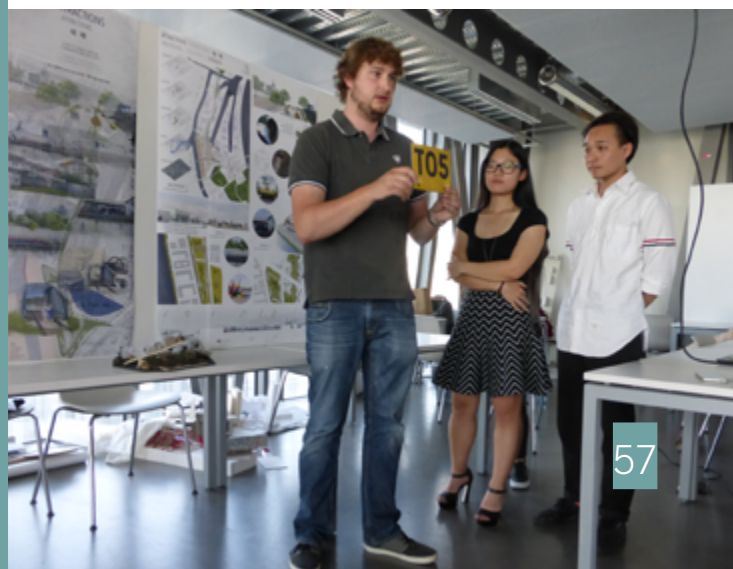
YUE HUANG
CHEN WU
QIN GUO
WILLIAM TERVER

ATTRACTIONS : COMMENT CONNECTER LA COMMUNAUTÉ, L'INDUSTRIE ET LA NATURE ?

Aux prémices de l'ère industrielle, la pollution et le bruit engendré par celle-ci ont poussé les gens à fuir les zones fortement industrialisées. L'île du port du Rhin s'est donc retrouvée isolée de toute civilisation, ce qui a encouragé sa transformation en zone industrielle. Avec le temps la nature a peu à peu perdu du terrain et s'est effacée. Aujourd'hui la tendance s'inverse, l'industrie a bien changé, devenue plus verte et moins gênante elle s'est cependant aussi essoufflée. Cette évolution a permis aux gens de revenir vivre sur l'île et de trouver tant bien que mal un terrain d'entente avec celle-ci. Selon nous, l'industrie a sa place dans la société et ne représente pas forcément un facteur négatif. Les enjeux sur place sont donc très importants et les vestiges de l'industrie doivent servir de base à un développement nouveau. Notre travail se porte sur le rapprochement et la connexion entre les trois grands éléments sur place : l'industrie, la nature ainsi que la population. L'utilisation de matériaux trouvés sur place ainsi que l'allocation efficace des espaces délaissés par l'industrie sont un très grand potentiel de développement. Nous voulons créer des points d'attraction à forte identité sur le port afin d'attirer à nouveau la population.

ATTRACTIONS: HOW TO CONNECT COMMUNITY, INDUSTRY, AND NATURE?

In the industrial age, the pollution and noise from industrial sites drove the population away from them. The isolation of the port du Rhin allowed for a quick transformation from a natural island to an industrial zone. During this period, nature gradually faded away as industry increasingly implanted itself on the site. Today, times have changed, industries have become cleaner and we notice a distinct decline in heavy industries. These changes have enabled the return of residents to the island. In this project, we propose to renew the relationship between the community, industry and nature. In our opinion, cohabitation with industry is not necessarily a negative factor. By using abandoned places and materials present on the site, we want to connect and attract people to the Port du Rhin by creating attractive spaces with strong identities. We want to transform the site into a place that facilitates creative expression, well-being and attracts people back to the area.

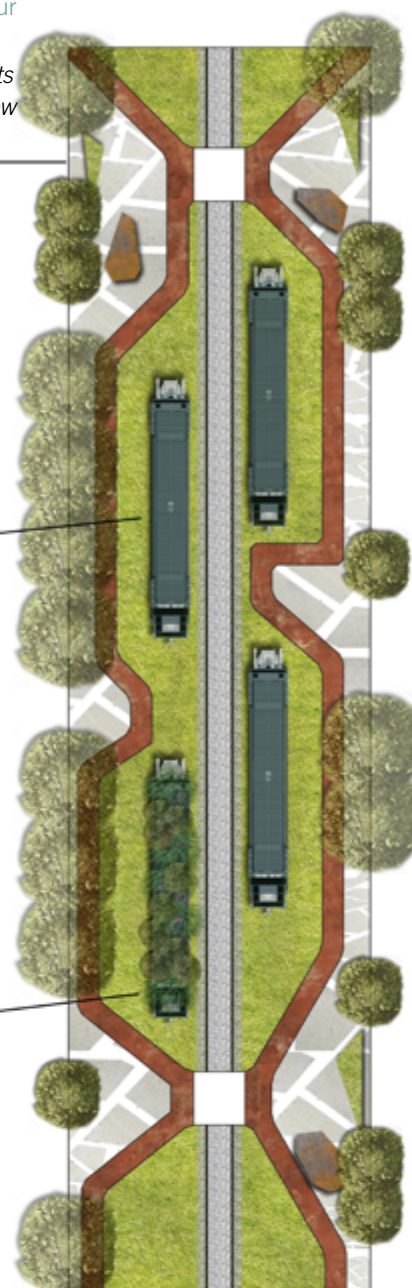
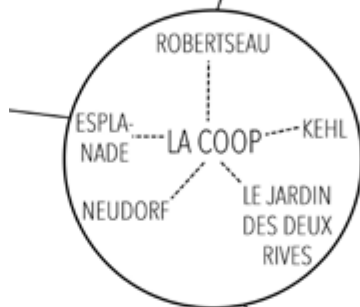


MASTERPLAN





Recyclage sur place d'objets et matériaux abandonnés, pour leur donner un nouvel usage
Reuse in-situ abandoned objects and materials and give them new meaning



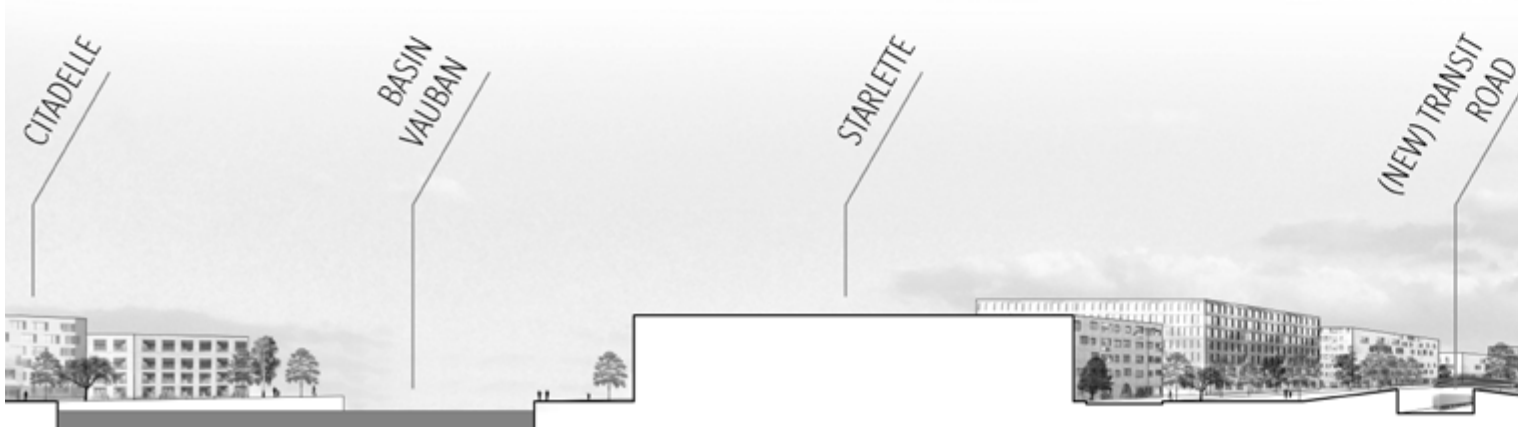
DÉTAIL 2

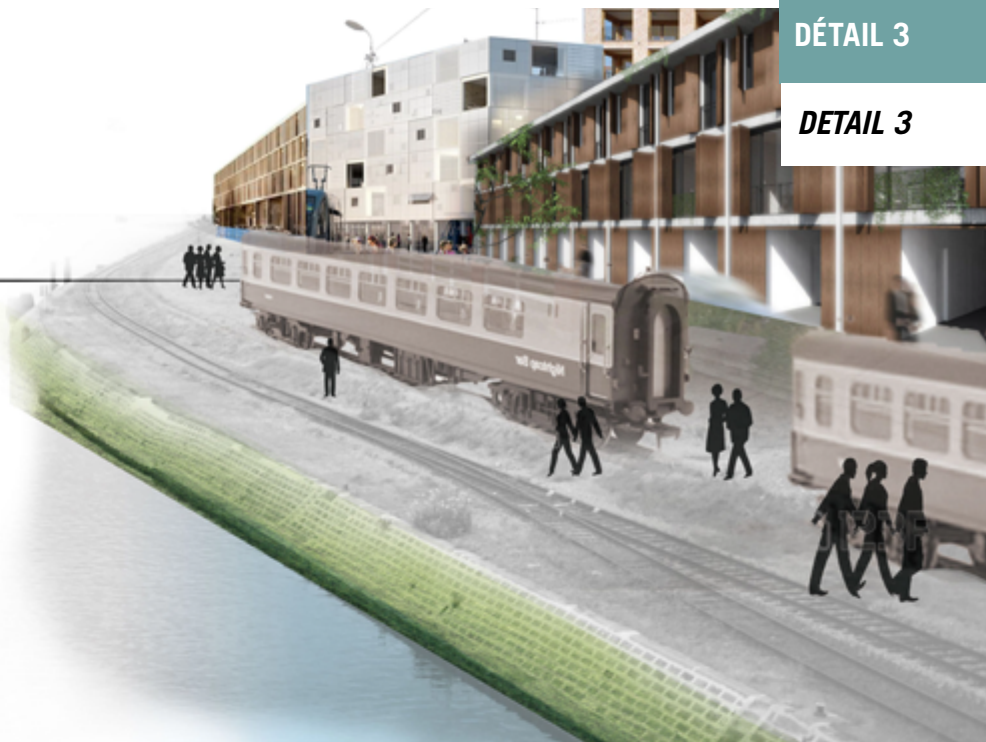
DETAIL 2



Proposer une nouvelle façon de "vivre ensemble", entre éléments naturels, sociaux et industriels, en réorganisant les flux urbains

Propose a new kind of "living together" between natural, social, and industrial elements by reorganizing urban flows





Apporter l'eau, la vie publique, sociale et culturelle aux infrastructures existantes tout au long des rives

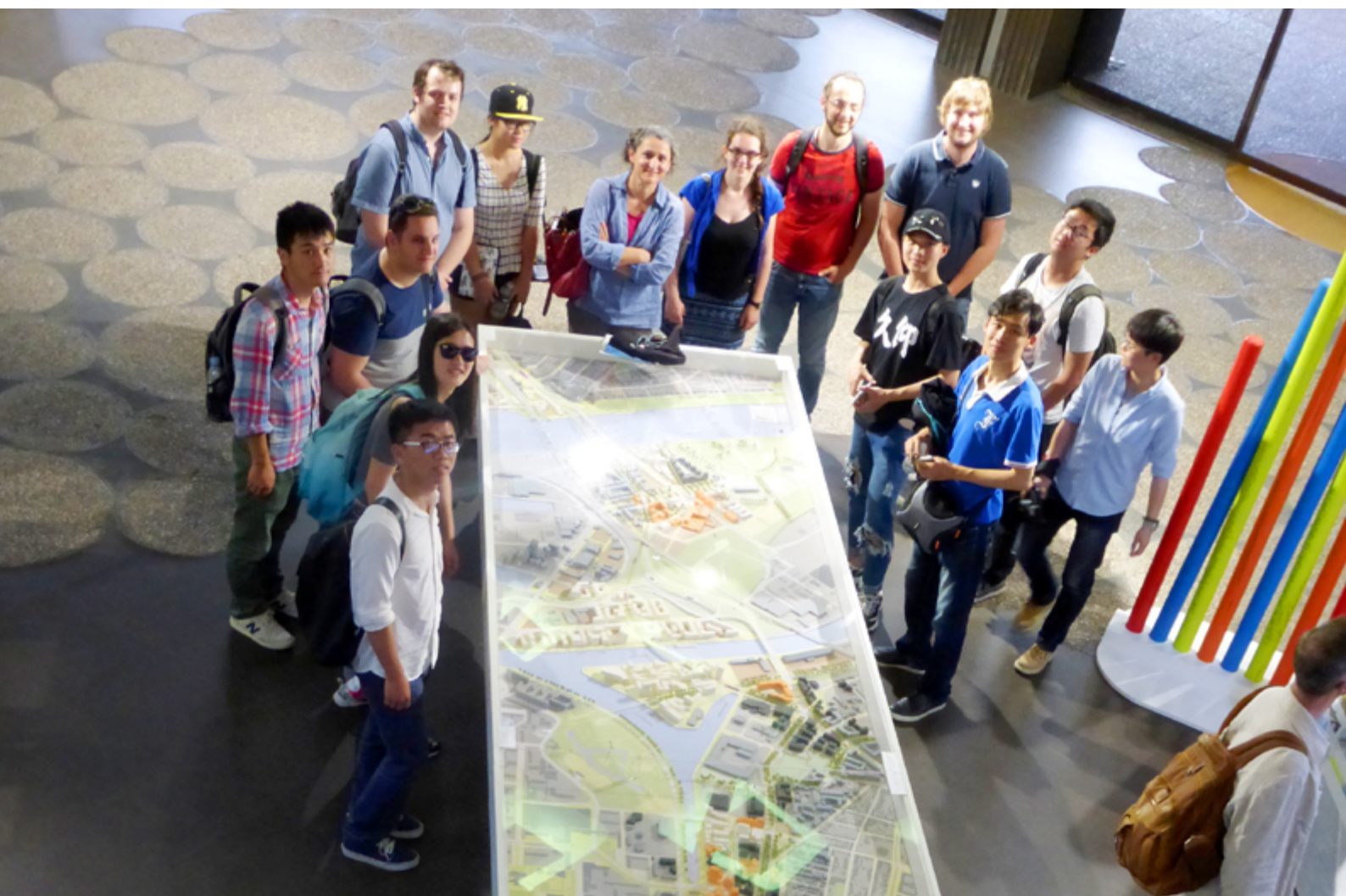
Bring public, social, cultural life and water together with existing infrastructures all along the banks



CONCEVOIR UN IMAGINAIRE
EN COMMUN POUR
LE PORT DU RHIN À
STRASBOURG



***TO CREATE A COMMON
IMAGINARIUM FOR
THE RHINE PORT OF
STRASBOURG***



À SUIVRE
TO BE CONTINUED

L'ANNÉE PROCHAINE
À ADÉLAÏDE

NEXT YEAR IN ADELAIDE

IJUD STUDIO

STRASBOURG 2016

ADELAIDE 2017

TONGJI 2018

ATELIER INTERDISCIPLINAIRE D'URBANISME

« Partager le Port du Rhin » est le résultat de l'atelier interdisciplinaire et international d'urbanisme issu du partenariat entre l'École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg, la faculté d'architecture de l'Université d'Adélaïde, la faculté de d'économie et de gestion de l'Université de Strasbourg et la faculté d'architecture de l'Université de Tongji à Shanghai.

INTERDISCIPLINARY JOINT URBAN DESIGN STUDIO

"Share the Rhine port" is the result of the interdisciplinary and international workshop on urban planning resulting from the partnership between the Strasbourg School of Architecture, the School of Architecture and Built Environment of the University of Adelaide, the Faculty of Economics and management of the University of Strasbourg, and the College of Architecture and Urban Planning (CAUP) of Tongji University



Strasbourg, école d'architecture
ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE STRASBOURG



同济大学建筑与城市规划学院

UNIVERSITÉ DE STRASBOURG

FSEG
STRASBOURG



École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg
Strasbourg, School of Architecture

6-8 bd du Président Wilson | BP 10037 | 67068 Strasbourg Cedex - France

Tel +33 (0)3 88 32 25 35

Fax +33 (0)3 88 32 82 41

→ www.strasbourg.archi.fr

→ facebook.com/EnsaStrasbourg

Directeur de publication : **Éric GROSS**
Conception graphique : **Jokine WEHBÉ**
Crédit photos : **Anne JAURÉGUIBERRY**

ISBN : 978-2-906692-26-8