Préambule

Sur le thème du « suburbain », la 7ème session d'Europan a pour objectif de sélectionner des idées et des concepts innovants à l'échelle urbaine et architecturale. Deux périmètres sont ainsi délimités sur les documents graphiques :

- **l'aire de réflexion**, permet aux candidats de développer à l'échelle urbaine un stratégie en relation avec le thème de la session et les enjeux énoncés par la ville.
- **le périmètre d'intervention**, permet la mise en forme d'un projet d'architectural réalisable correspondant aux orientations de programme.

Un panneau sera dédié à des propositions de stratégie urbaine, les deux autres panneaux permettront une formalisation des idées sur le site d'intervention.

Europan recommande la constitution d'équipes mixtes comprenant des jeunes professionnels de différentes disciplines de conception : architecture, urbanisme, paysage, socio économie, économie, arts, ingénierie, etc. Les équipes peuvent donc être librement constituées à condition que le mandataire soit architecte.

Ce dossier a été élaboré par la ville, ses partenaires, et Europan, en fonction des attentes et exigences de chacun. Il ne s'agit pas d'un dossier établi en vue d'un concours opérationnel mais d'un concours d'idées. Il comprend tous les éléments graphiques, photographiques et informatifs **jugés nécessaires et suffisants à une bonne compréhension du contexte aux différentes échelles**.
Il se compose de quatre parties :

1. **La ville et son agglomération**
   Dans cette partie sont présentées les grandes caractéristiques ainsi que les axes de développement de l'agglomération et de la ville, qui permettent de comprendre les orientations en matière de développements urbains et de politique de la ville.

2. **Le site Europan 7**
   Cette partie comprend la description complète du site, les problématiques spécifiques qu'il soulève à l'intérieur du quartier, les objectifs de la ville concernant ce site en matière de liaison, d'image, de rôle à jouer dans le puzzle urbain.
   Les études et les projets en cours, en relation avec le site du concours, sont fournis à titre d'information.

3. **Les orientations programmatiques**
   Les attentes de la ville sont présentées sous forme d'orientations programmatiques, plus qualitatives que quantitatives, plus en termes d'objectifs que de solutions. Ces orientations se veulent ouvertes et doivent permettre un large éventail de propositions.

4. **Les suites données au concours** constituent, à ce jour, un premier engagement des villes vis-à-vis des futurs lauréats.

Sommaire

1. La ville et son agglomération (T4)

1.1 contexte
1.2 bref historique du développement urbain
1.3 situation urbaine actuelle
1.4 les objectifs généraux du développement futur

2. Le site Europan 7 (S7)

2.1 situation dans la ville et dans le quartier
2.2 description du site
2.3 les volontés des collectivités sur le site
2.4 projets ou études en cours

3. Les orientations programmatiques (P1)

4. Partenaires du projet et suites données au concours (P2)

1 La ville et son agglomération

1.1 Contexte

Strasbourg est la capitale de l'Alsace, la préfecture du département du Bas Rhin, le siège du Conseil de l'Europe et du Parlement Européen.
Située à la frontière avec l'Allemagne, l'agglomération comprend aujourd'hui 400 000 habitants. Les communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim, situées en première couronne à l'ouest de la Ville de Strasbourg, sont d'anciens bourgs villageois respectivement de 5 937 et 3 832 habitants.

1.2 Bref historique du développement urbain

L'agglomération strasbourgeoise a connu depuis le XVIIIe siècle un développement urbain essentiellement orienté sur un axe nord-sud, parallèle au cours du Rhin. A partir du milieu du XXe siècle, l'extension vers l'ouest s'est affirmée, dépassant les faubourgs pour absorber les villages proches, comme Eckbolsheim et Wolfisheim. L'urbanisation de la couronne ouest s'est développée essentiellement le long des grandes voies de communication, générant des vides interstitiels laissés à l'emprise de la forêt ou voués à l'agriculture.

La structure urbaine des communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim est composée d'un noyau villageois ancien autour duquel se sont greffées plusieurs étapes de développement. Dans les années 30, un quartier de grosses maisons de type bi-familliale a réalisé à l'est la jonction d'Eckbolsheim avec Strasbourg. Dans les années 50, les communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim ont connu un intense développement, en limite du centre ancien, sous la forme de lotissements conçus à partir de modèles de maisons individuelles et de maisons jumelés. Dans le même temps, l'urbanisation s'est poursuivie le long de la Route Départementale 45. A la fin des années 70 et au début des années 80, l'urbanisation s'est étendue vers le nord, entre cette Route Départementale 45 et la Route Nationale 4, avec la création de quartiers neufs formés de résidences d'habitat collectif et de maisons individuelles.
Le développement des deux communes se poursuit aujourd'hui avec des opérations de remplissage de dents creuses, ou d'extension par des zones pavillonnaires diffuses.
Concernant les activités, la commune d'Eckbolsheim a tiré parti de la création de l'autoroute A 351 en réalisant en limite sud de Hautepierre une zone d'activité économique. Le dynamisme économique du secteur a permis l'extension de cette zone en direction de l'ouest.

1.3 Situation urbaine actuelle

A l'ouest de l'agglomération, on constate un déficit en liaisons périphériques structurantes, inhérent à une urbanisation en doigts de gant. La périphérie des communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim, avec ses lotissements de maisons individuelles et ses zones d'activités, présente aujourd'hui les caractéristiques de la ville diffuse : faible densité bâtie comparativement au centre bourg, quartier dortoir sans polarité, maillage viaire insuffisant entre les quartiers, discontinuité du tissu urbain…

1.4 Objectifs généraux du développement futur

Une Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO) a été projetée dès 1973 pour répondre aux besoins de déplacements, structurer les zones urbaines existantes, remédier au développement diffus des communes de l 'ouest de l'agglomération, et induire un « effet vitrine » pour les villes traversées par une urbanisation valorisante *(cf. schéma muhlbach-s6*). Les prévisions de trafic sur la VLIO (environ 15.000 véhicules/jour) permettent de prévoir une excellente visibilité commerciale, donc la valorisation des terrains qui la bordent pour l'implantation d'activités et de commerces. Ce trafic important induira également des nuisances sonores à prendre en compte dans le concept urbain.

2 Le site du Muhlbach

2.1 Situation dans la ville et dans le quartier

Le site du Muhlbach est localisé entre les communes de Wolfisheim et d'Eckbolsheim, à la rencontre de la Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO) et de l'axe est-ouest Wolfisheim-Kehl. Cet axe est identifié par la Communauté Urbaine de Strasbourg comme le lieu de développement de nouvelles zones d'habitat, d'activités, et d'équipements d'agglomération. *(cf. schéma muhlbach-s6).*

Le site est limité :
- au nord par l'autoroute A 351, la route de Wasselonne (ancienne Route Nationale 4) et par une zone d'activité en cours d'extension ;
- au sud par la rivière Muhlbach et la plaine inondable de la Bruche, intégrés dans une zone naturelle à l'échelle de l'agglomération : la Coulée Verte d'Agglomération de la Bruche ;
- à l'est et à l'ouest par les secteurs d'habitat périurbain des communes d'Eckbolsheim et Wolfisheim.

2.2 Description du site

L'aire de réflexion comprend :
- des terres agricoles situées entre les communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim et au centre desquelles doit passer la VLIO ;
- des secteurs d'habitat périurbain présentant un tissu diffus sur les franges des deux communes ;
- une partie de la Coulée verte d'Agglomération de la Bruche, le long du Muhlbach.

La Communauté Urbaine de Strasbourg souhaite que le concept urbano-architectural développé par les candidats sur le site puisse s'appliquer au-delà des limites du périmètre de réflexion, jusqu'à la route de Wasselonne.

Le périmètre opérationnel recouvre la partie sud de l'aire de réflexion, entre le Muhlbach et la Route Départementale 545 (rue de Wolfisheim), au nord.

Il est constitué essentiellement d'un corridor de surfaces agricoles entre les communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim.
En marge d'un développement urbain diffus, il est resté globalement vierge de toute construction en raison de la présence de lignes haute tension et du projet d'infrastructure de la VLIO, inscrit depuis 1973 dans les documents d'urbanisme.
(cf schéma muhlbach-s6).

Quatre lignes parallèles de 63 kV passent sur le site *(cf. muhlbach-t2)*. Dans le couloir réservé aux lignes électriques (d'une largeur de 65m mètres environ), la hauteur totale des constructions par rapport au niveau moyen d'assiette du bâtiment ne peut excéder 8m, et l'habitat y est proscrit.

Dans le Plan Local d'Urbanisme d'Eckbolsheim, les terrains agricoles du site sont répertoriés en :
- zone naturelle réservée à une urbanisation à long terme (IINA),
- zone naturelle autorisant la construction de la VLIO (IINAx),
- zone réservée aux activités (UX),
- zone naturelle à protéger en raison de l'intérêt du site existant ou à créer (ND).

Le document d'urbanisme sera révisé et prendra en compte les résultats du concours Europan et les nouvelles orientations de construction autour de la VLIO.

Le Muhlbach, situé au sud du site, est une dérivation de la rivière la Bruche, elle même doublée par le canal de la Bruche. Le canal est un ouvrage déclassé qui sert de support aux promenades pédestres ou cyclistes pour toute la population de l'ouest de l'agglomération.
Les terrains situés au sud du site Europan sont en zone inondable dite « bleue » (remontée de nappe) *(cf. schéma muhlbach-s6)*. Des aménagements spécifiques (remblais…) doivent y être réalisés afin de mettre les installations sensibles hors d'eau (cote 142 .00 NGF).

Le Muhlbach est marqué par une végétation caractéristique des zones humides. Le sol particulièrement fertile a permis l'implantation de jardins familiaux.

La topographie du site est globalement plane. Des talus marquent le cours du Muhlbach au sud du site.
Le site est en majorité en propriété privée. Une enquête parcellaire est en cours et la Communauté Urbaine de Strasbourg procédera aux premières acquisitions en 2003.

2.3 Les volontés des collectivités sur le site

Le site du Muhlbach est la dernière zone de développement urbain pour la commune d'Eckbolsheim.
Ce site concentre à la fois des contraintes importantes dues aux infrastructures existantes ou à venir et aux zones inondables, mais aussi un potentiel important de développement autour de la future VLIO.

a. Inventer un concept urbano-architectural qui valorise l'espace public de la nouvelle voie de liaison inter-communale et les constructions projetées en limite.
La Communauté Urbaine de Strasbourg souhaite que le projet d'infrastructure s'accompagne d'un concept d'urbanisation autour de la voie afin :
- d'éviter les implantations anarchiques de constructions, comme c'est souvent le cas aux entrées des villes, le long des grandes voies de communication ;
- de constituer de nouveaux quartiers mixant activité et habitat et permettant l'intensité sociale ;
- de mettre en valeur les communes traversées et d'induire un « effet vitrine » ;
- de constituer une « porte de ville », au sud sur la rivière Bruche à proximité de l'aéroport d'Entzheim, et une autre au nord sur la Route Nationale 4 et l'Autoroute A 351. Ces deux portes urbaines devront donner une image valorisante de l'agglomération à ses visiteurs.
- de traiter l'impact phonique de la future VLIO par une conception urbaine et architecturale adaptée, en évitant les dispositifs de protection de type routiers.

b. Concevoir une densité bâtie et un maillage viaire qui structurent et assurent une continuité entre les deux communes.
Les projets devront remédier au mitage actuel des franges des communes d'Eckolsheim et Wolfisheim par :
- la réalisation des jonctions manquantes entre les quartiers existants ;
- l'amélioration des dessertes entre quartiers ;
- le travail sur la densité urbaine ;
- l'atténuation de la coupure constituée par la VLIO ;
- la transition avec la morphologie du tissu existant.

c. Concevoir un traitement diversifié et hiérarchisé des espaces publics et des polarités.
Les espaces de la VLIO et de la Coulée Verte de la Bruche seront traités comme des espaces très publics, à l'échelle de l'agglomération. Le projet devra également permettre la définition d'espaces publics plus intimes, liés aux nouveaux quartiers résidentiels.
L'implantation des équipements, des commerces et des activités, devra permettre de créer de nouvelles polarités (autour de la VLIO et dans les nouveaux quartiers résidentiels), tout en prenant en compte les polarités existantes dans les centres bourgs. Il s'agit d'établir des complémentarités afin de ne pas nuire à la vie des cœurs de village.

d. Proposer un habitat attractif.
L'urbanisation autour de la VLIO est l'occasion de proposer une offre de logements susceptible de concurrencer celle du centre de Strasbourg ou des secteurs pavillonnaires périphériques : qualité de vie urbaine, typologies innovantes et adaptées aux modes de vie contemporains, environnement naturel préservé.

e. S'inscrire dans une démarche de qualité et d'innovation architecturale, paysagère et environnementale, dans une perspective de développement durable

Pour valoriser le cadre de vie des nouveaux quartiers et protéger les espaces naturels, le projet devra traiter l'articulation entre la future urbanisation et la zone naturelle de la Coulée Verte d'Agglomération par un rapport équilibré entre les espaces bâtis et les espaces naturels, et par un réseau de liaisons paysagères.
Le projet devra mettre en valeur les composantes et le potentiel paysager de la partie sud du site, identifiée comme territoire d'attraction, à l'échelle de l'agglomération.
L'exemplarité du projet devra porter sur la qualité, l'originalité de l'architecture et des espaces publics, mais aussi sur une approche environnementale dans le traitement de l'espace et dans sa gestion : utilisation de matériaux recyclables, utilisation d'énergies renouvelables, récupération de l'eau de pluie, tri sélectif, place de la voiture bien optimisée (stationnement résidentiel et stationnement visiteurs, encouragement au déplacement piéton, …).

2.4 Les projets ou études en cours

a. La Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO)
Objectif de l'opération
La VLIO s'inscrit dans le système de réseaux structurant des divers modes de transports de l'agglomération strasbourgeoise dans le cadre du Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) et du Plan de Déplacements Urbains (PDU).

L'intérêt du projet pour les populations sera de :
- Soulager les centres des villages du trafic de passage en améliorant la sécurité, la tranquillité des riverains, la qualité de l'air et plus globalement le cadre de vie.
- Favoriser l'accès aux transports en commun avec des parkings relais et une restructuration des réseaux de bus urbains et interurbains.
- Favoriser le développement des pistes cyclables à l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise.
- Améliorer l'accessibilité aux zones d'activités et favoriser la création d'emplois.
- Favoriser les relations entre les communes et les zones d'urbanisation sur la première couronne de l'agglomération strasbourgeoise.
- Structurer l'urbanisation à l'ouest de l'agglomération.

Caractéristiques principales de la solution proposée
Les vitesses de référence sont de 70 ou de 90 km/h en secteur non urbanisé et de 50 km/h en secteur urbanisé.
Le profil en travers est 2x1 voie avec une chaussée de 7 m de largeur et des accotements de 2 m de largeur.
Les carrefours sont à niveau sauf à l'embranchement de l'autoroute A 351. *(cf. schéma muhlbach-s6)*
Le tronçon de la VLIO situé sur le site Europan ne prévoit pas de piste cyclable, compte tenu de celles qui sont prévues dans le secteur. Les candidats sont libres d'en proposer le long de la voie ou ailleurs dans le nouveau quartier.
Sauf cas exceptionnels, les transports en commun ne seront pas en site propre.
La VLIO sera dimensionnée pour supporter les convois exceptionnels et les transports de matières dangereuses. Selon les tronçons, la VLIO supportera un trafic de l'ordre de 4.000 à 20.000 véhicules/jours (horizon 2005).
Sept ouvrages d'art, de 8 à 90 m, sont nécessaires pour permettre le franchissement des cours d'eau, de l'autoroute A351 ou pour rétablir les écoulements hydrauliques en zone inondable.

Principaux impacts sur l'environnement et mesures compensatoires proposées :
- Eaux souterraines et superficielles :

Outre le principe de récupérer et de traiter avant rejet toutes les eaux de ruissellement, la protection des ressources en eau est renforcée au passage des zones sensibles grâce à l'étanchement des fossés et de la plate-forme routière. Le profil en long de la voie a été abaissé au maximum pour minimiser l'impact sur les zones inondables.

- Milieu naturel :

Le tracé retenu permet d'éviter la zone écologiquement sensible de la Bruche et de franchir son lit dans son secteur le plus étroit. Les aménagements prévus sont des talus engazonnés ou plantés, des

boisements le long du Muhlbach et de la Bruche, la reconstitution de lisières boisées, l'augmentation de la portée de l'ouvrage sur la Bruche pour assurer la continuité de la flore qui borde les cours d'eau.

- Milieu humain :

Dans les zones urbanisées (traversée des Routes Départementales 545 et 45) des protections spécifiques seront mises en œuvre pour protéger du bruit.

Echéancier et phasage

L'enquête publique a été réalisée en 2000, conduisant à la Déclaration d'Utilité Publique et à l'enquête parcellaire. Les premières acquisitions foncières interviendront en 2003. Les études détaillées du projet sont en cours.

b. Le Transport Routier Guidé (TRG)

(cf. schéma muhlbach-s6)

Piloté par le Conseil Général, il s'agit d'un projet de ligne de transport en commun en site propre reliant l'ouest de l'aire urbaine à Strasbourg intra-muros, depuis Wasselonne. Différentes variantes de tracé sont aujourd'hui à l'étude, dont l'une qui concernerait l'aire de réflexion Europan, le long de l'avenue du Général De Gaulle. La réalisation de la ligne pourrait être phasée en deux temps, avec un premier tronçon entre l'agglomération strasbourgeoise et Marlenheim (horizon 2006/07) et un second jusqu'à Wasselonne (horizon 2008/09). Des précisions sur la localisation définitive de cette ligne pourront être données lors de la visite organisée sur le site Europan et des réponses aux questions des candidats.

c. La Coulée Verte d'Agglomération (CVA) de la Bruche

(cf. schéma muhlbach-s6-g et muhlbach-s6)

Le « Plan Vert » de 1974 a défini l'intérêt de mettre en place plusieurs Coulées Vertes d'Agglomération autour des principaux cours d'eau. Elles permettront à terme d'intégrer l'ensemble du patrimoine végétal et aquatique au fonctionnement de l'agglomération.

Objectifs généraux

- Structurer l'agglomération par le végétal en s'appuyant sur le réseau hydrographique.
- Affirmer l'identité de ces CVA dans l'agglomération, développer leur cohérence.
- Gérer le risque d'inondation, dans un but de protection des personnes et des biens.
- Offrir des sites attractifs à la population, qui manifeste un intérêt grandissant pour les espaces de détente et de loisirs, et une plus grande sensibilité environnementale.
- Faire correspondre les pratiques de gestion des espaces agricoles, urbains et périurbains de l'agglomération à la demande sociale et favoriser des activités entre le monde rural et urbain (marché, cueillettes, fermes pédagogiques, ventes à la ferme, horticulture, vergers…).

Particularités de la Bruche

La CVA de la Bruche s'étend de la Montagne Verte à l'est, jusqu'aux limites ouest de la Communauté Urbaine de Strasbourg à Holtzheim. Ce territoire s'appuie sur deux cours d'eau : la rivière de la Bruche, aux caractéristiques torrentielles et dotée de nombreux petits bras de dérivation, nommés « Muhlbach » ; et le canal de la Bruche qui n'est plus navigable. Un projet envisage sa réouverture pour des petites embarcations de loisir à condition de remettre en service les écluses.

Le patrimoine naturel de la Bruche est remarquable, avec notamment sa « ripisylve », classée en Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF). Le canal est souligné par des arbres d'alignement (platanes, érables). Le paysage ouvert est composé traditionnellement de prairies inondables parfois remplacées par la culture de maïs. Enfin, de nombreux jardins familiaux sont disséminés en groupes le long de cette CVA, y compris dans le secteur d'étude EUROPAN.

Programme d'aménagement spécifique

- Mettre en valeur le caractère original de la Bruche, à savoir sa forte identité rurale et naturelle ,
- Valoriser les cours d'eau et le patrimoine végétal existant,
- Aménager la CVA en lien étroit avec le tissu urbain environnant,
- Créer un réseau de circulations douces structurant à l'échelle de la Communauté Urbaine de Strasbourg : piétons, cycles, …
- Connecter la CVA aux infrastructures de l'agglomération.

Planning
Les premiers projets de la Coulée Verte d'Agglomération devront être présentés début 2005.

d. Délocalisation du parc des expositions et création d'un zénith
Un équipement d'agglomération de type parc des expositions accompagné d'un zénith est prévu sur les terrains appartenant à la commune d'Eckbolsheim, au nord de l'A 351. La superficie de l'ensemble pourrait atteindre 25 hectares et les travaux devraient être engagés en 2004 pour permettre une ouverture en 2006.

3 Les orientations programmatiques

Le site pourrait constituer un lieu d'expérimentation d'opérations mixtes, liant le parc locatif (public et privé) et l'accession à la propriété, groupées avec des activités commerciales et de services.

a. L'habitat
Les orientations adoptées par le conseil de la Communauté Urbaine de Strasbourg en juillet 2002 concernant le logement se déclinent selon les axes stratégiques suivants :
- Rééquilibrer le territoire,
- Privilégier la qualité des logements et du cadre de vie en intégrant le développement durable,
- Participer à la valorisation du patrimoine social,
- Renouveler les interventions en faveur du parc privé.

La typologie de l'habitat à privilégier sera une typologie intermédiaire entre la maison individuelle et l'immeuble collectif, optimisant les espaces verts collectifs et privatifs et proposant des unités d'habitation structurées autour d'espaces publics, à proximité d'équipements.

La forme d'habitat retenue devra prendre en compte la valorisation du milieu naturel de la Bruche comme élément structurant et identitaire des deux communes.

Il s'agit également de répondre aux besoins spécifiques en introduisant un habitat adaptable au handicap et à la dépendance des personnes âgées, en proposant de grands logements, en initiant des actions visant à favoriser l'accession sociale à la propriété (location/accession, maîtrise des coûts de construction, …).

La Loi Solidarité et Renouvellement Urbain préconise un pourcentage de 20% de logements sociaux.

b. Les activités
Le parc d'activités d'Eckbolsheim, situé entre l'autoroute A351 et la route de Wasselonne (Route Nationale 4) est en phase d'achèvement. Il comprend des Petites et Moyennes Entreprises, principalement dans le domaine du service.
Le long de la VLIO, les candidats pourront implanter des bâtiments de bureau, hôtels d'entreprise… Une réflexion devra être menée sur l'articulation les activités potentielles à implanter le long de la nouvelle voie et le secteur d'activités situé au nord.

c. La polarité et les équipements
Le développement de logements générera des besoins nouveaux en équipements qu'il faudra donc satisfaire sur le site.
Afin de ne pas s'inscrire dans une logique de périphérie urbaine «dortoir» ou strictement active, il conviendra de réfléchir aux polarités à offrir ici pour les résidents, les actifs dans le quartier, ou les personnes de passage. Il s'agira de s'appuyer sur l'implantation d'équipements, de services, d'activités et d'espaces publics, à différentes échelles :
- échelle du quartier : articulé par exemple autour d'une école, de places, d'espaces collectifs, de commerces de proximité ;
- échelle intercommunale.

L'ouest de la commune d'Eckbolsheim est quasiment dépourvu de tout commerce de proximité, imposant des déplacements longs aux résidents de ces quartiers, soit vers le centre de la commune, soit vers le centre commercial d'agglomération tout proche de Hautepierre.

4 Partenaires du projet et suites données au concours

Les partenaires du projet :

- Maîtrise d'Ouvrage : Communauté Urbaine de Strasbourg, Service de l'Urbanisme
- Financement de l'étude : Communauté Urbaine de Strasbourg
- Partenaires : Communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim
  Conseil Général du Bas-Rhin
  Direction Départementale de l'Equipement
  Bailleurs sociaux
  Chambres consulaires

Les suites données au concours :

Le concours EUROPAN permet de développer des concepts pour l'urbanisation du secteur du Mulhbach autour de la VLIO.

Les travaux de la VLIO étant prévus entre 2005 et 2010, la Communauté Urbaine de Strasbourg et les communes concernées par sa traversée lanceront des études pré-opérationnelles avec les équipes primées, sur le site même d'Europan, ou éventuellement sur d'autres lieux stratégiques le long de la VLIO. Il pourra être suivi d'une réalisation expérimentale.