

La Place d'Austerlitz :
Répondre au projet d'aménagement de la place d'Austerlitz, en affirmant les fonctionnalités urbaines de la place dans un contexte de développement des mobilités douces

Avril 2009

Table des matières

Introduction.....	3
Pourquoi ce diagnostic ?.....	3
Définir la place.....	3
Identifier la place d’Austerlitz et les enjeux de réaménagement	4
I. Etat des lieux.....	5
1. Historique.....	5
a. Le temps long, la place d’Austerlitz au cours de l’urbanisation	5
b. Le temps du vécu, la place d’Austerlitz et ses activités ponctuelles	6
2. Site et situation.....	8
a. La place dans la ville et ses quartiers.....	8
b. La place dans la ville, son accessibilité en transports en commun.....	8
c. La place dans la ville et ses places.....	9
c. La place dans la ville et ses enjeux.....	9
3. Statistiques	10
a. Données socio-économiques	10
b. Données économiques et flux prévisionnels liés aux activités économiques	11
c. Circulation.....	12
4. Acteurs et perceptions.....	15
a. Acteurs en place.....	15
b. Connaissance du projet	16
c. Evaluation du rôle de la place.....	17
c. Enjeux de réaménagement.....	18
II. Diagnostic.....	23
1. Analyse des potentialités et des faiblesses.....	23
2. Analyse cartographique et identification des enjeux.....	24
a. Identification des fronts et leurs potentialités à l’échelle de la place	24
b. Fonctionnement du territoire en terme de flux.....	26
c. Identification des enjeux à l’échelle de l’agglomération	28
3. Conceptualisation	28
a. Concept d’unicité de la place.....	28
b. Concept d’appropriation de la place	28
III. Propositions d’aménagement	29
Scénario 1 : Réaménagement au fil de l’eau.....	29
Concepts.....	29
Éléments structurants et fonctionnement de la place.....	29
Scénario 2 : Aménagement volontariste	32
Concepts.....	32
Éléments structurants et fonctionnement de la place.....	32
Conclusion	34
IV. Annexes	35
1. Chronologie.....	35
2. Bibliographie.....	35
3. Cartographie.....	35

Introduction

Pourquoi ce diagnostic ?

La place d'Austerlitz, aux limites sud du tissu urbain traditionnel de la ville médiévale a historiquement joué un rôle de porte d'entrée de la ville, dans la continuité de l'axe romain nord-sud traversant la ville. Plus récemment avec le développement de l'agglomération et l'émergence du tourisme de masse, la place d'Austerlitz a accueilli en 1982 une aire de dépose-bus. Elle devient alors la principale porte d'entrée touristique de la ville, avec dès 1993, la piétonisation de la rue d'Austerlitz, marquant ainsi le circuit touristique strasbourgeois.

Depuis le 8 octobre 2007, la suppression de l'aire de dépose-bus et son déplacement au sud du parc de l'Etoile offre de nouvelles perspectives à la place d'Austerlitz. Cette décision a fait perdre la principale fonctionnalité de la place, laissant un vide, tant fonctionnel que physique, malgré des aménagements provisoires dès février 2008. Ce diagnostic s'inscrit dans ce contexte de remise à plat des fonctionnalités de la place.

Définir la place

La place est une unité écologique propre au système urbain (P. KOROSÉC-SERFATY, 1982). Elle dispose de limites visibles à l'intérieur desquelles découlent des comportements spécifiques, fonction du territoire donné. C'est la perception de l'image de la place qui va définir les limites de la place. La place est ainsi vue comme un processus d'appropriation.

La ville est une structure symbolique (K. LYNCH, 1960), un vécu spatial appréhendé de diverses façons par ses utilisateurs. Par l'appropriation individuelle d'un objet par plusieurs utilisateurs se construit l'image collective de cet objet. Ainsi, l'imagibilité d'un lieu est le fruit d'une somme de perceptions individuelles partagées. De plus, la multiplicité des fonctionnalités des lieux est une condition nécessaire à la construction de cette image collective. C'est en répondant aux besoins d'appropriation les plus variés que se construit l'image de la ville, et de la place.

Lieu de rassemblement, ou lieu de carrefour, la place est un cumul de fonctionnalités dans le système urbain. Elle répond historiquement au besoin de rassemblement de l'homme, comme le rappellent Cerdà, « la sociabilité de l'homme est la cause du développement de l'urbanisation » (I. CERDA, 2005). Inversement, la place, lieu de carrefour, est le produit de la prédominance des moyens de locomotion à roues sur le piéton, relégué au trottoir et son étroitesse. Le piéton, conducteur de la sociabilité au sein des espaces publics, s'est ainsi déplacé des espaces publics à ciel ouvert, vers des espaces intérieurs, emportant avec lui une part de la sociabilité des espaces publics et des places.

Spécialisée, chaque place répond à des besoins fonctionnels différents. Si la place en tant qu'espace public se veut comme accessible à tous, son rôle fonctionnel limite sa capacité d'appropriation par différents usagers. L'enjeu de l'aménagement d'une place est de répondre aux besoins d'appropriation des individus, malgré une limite d'usage généralement imposée par sa fonctionnalité.

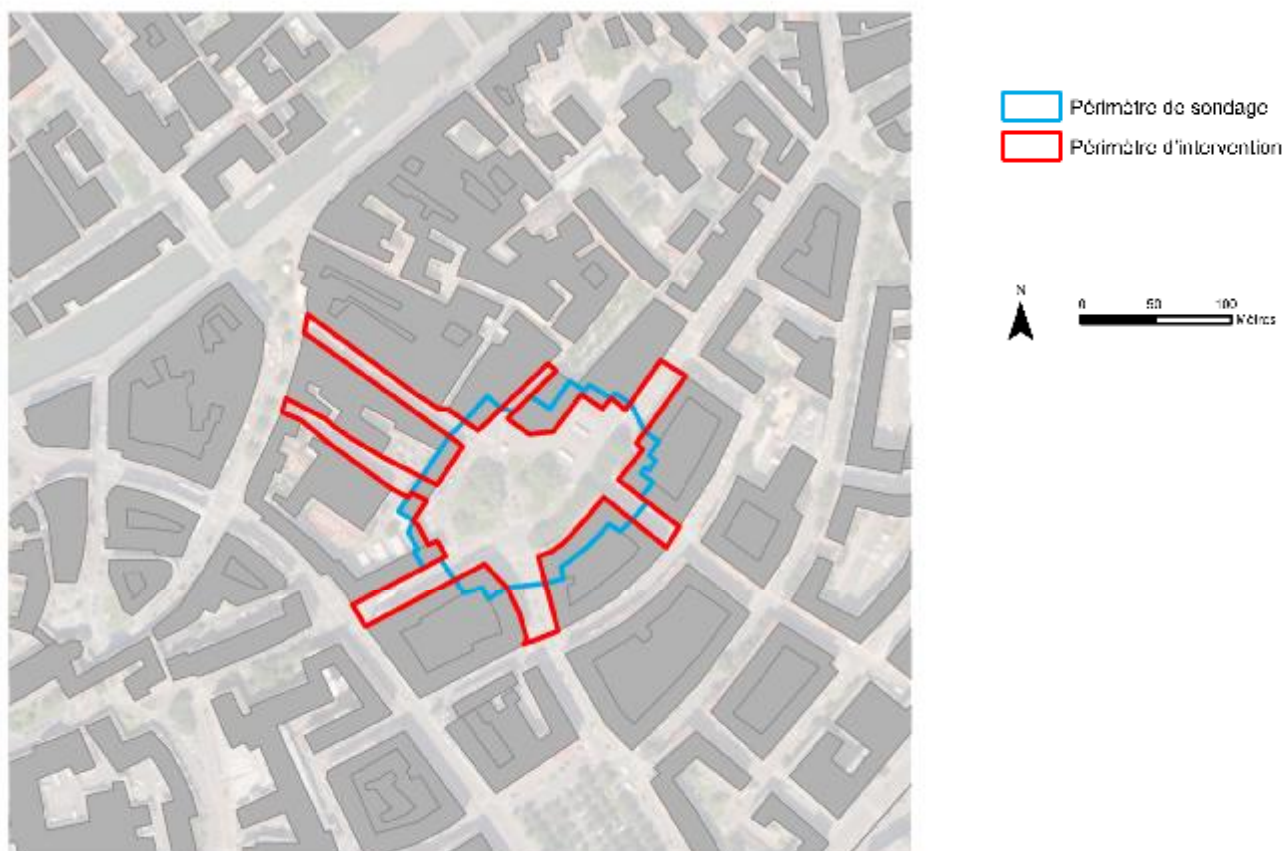
Identifier la place d'Austerlitz et les enjeux de réaménagement

La place d'Austerlitz n'est pas une construction figée dans le temps, elle suit l'évolution de l'urbanisation du sud de la ville de Strasbourg. L'histoire de sa construction urbaine sera définie ultérieurement, il s'agit maintenant de délimiter le périmètre d'étude et le périmètre d'intervention.

Le réaménagement de la place d'Austerlitz s'effectue dans le cadre d'une remise en question de ses fonctionnalités du fait d'espace libéré par la suppression de son activité touristique de dépose-bus. Il s'agit, dans la logique d'appropriation collective de l'espace public, de définir la ou les fonctionnalités de la place d'Austerlitz afin de répondre aux besoins d'appropriation des habitants. De plus, cette redéfinition de la place s'inscrit, tel que défini par les besoins de la collectivité, dans un contexte de développement des mobilités douces à l'échelle de l'agglomération. Ainsi, ce diagnostic aura pour finalité de répondre au projet d'aménagement de la place d'Austerlitz, en affirmant les fonctionnalités urbaines de la place dans un contexte de développement des mobilités douces.

Ainsi, le réaménagement de la place va s'inscrire sur un périmètre restreint, incluant le périmètre actuel de la place et ses fronts bâtis. Dans la logique de la place comme lieu de carrefour, le périmètre d'intervention va inclure les axes menant à la place, ainsi que des emplacements ponctuels répondant aux besoins de structuration de la place à l'échelle de l'agglomération. En effet, dans le contexte de redéfinition des modes de déplacement, les logiques de flux imposent une étude à l'échelle de l'agglomération, prenant en compte l'accessibilité en shunt au centre-ville depuis la RN4 et le parc de l'Etoile, carrefour distributeur ainsi que la question de l'extension du centre-ville et sa zone piétonne vers le sud de l'agglomération. Par conséquent, le périmètre d'étude va inclure les quartiers de la Krutenau, du centre-ville et de l'Hôpital.

Représentation des périmètres d'intervention et d'étude



I. Etat des lieux

1. Historique

a. Le temps long, la place d'Austerlitz au cours de l'urbanisation

La place d'Austerlitz se situe historiquement en limite de la ceinture médiévale de la ville de Strasbourg, au niveau de la porte des Bouchers. Cette ceinture est datée au 13^{ème} siècle. La porte des Bouchers est alors dans la continuité de l'axe nord-sud de la ville historique, et se prolonge en dehors de la ville vers le sud-est.

La place en tant qu'espace libéré n'apparaît qu'au 18^{ème} avec la démolition de la porte des Bouchers et d'une partie de l'enceinte dessinée au 15-16^{ème} par D. Specklin, reprenant les tracés de l'enceinte moyenâgeuse. Les fortifications Vauban vont intégrer l'espace libéré dans l'enceinte de la ville. Enfin, c'est sous l'occupation allemande que la place d'Austerlitz va devenir la porte d'entrée sud de l'agglomération, grâce au tracé d'un nouvel axe rejoignant l'axe de prolongement de la porte de l'Hôpital vers Graffenstaden et Erstein.

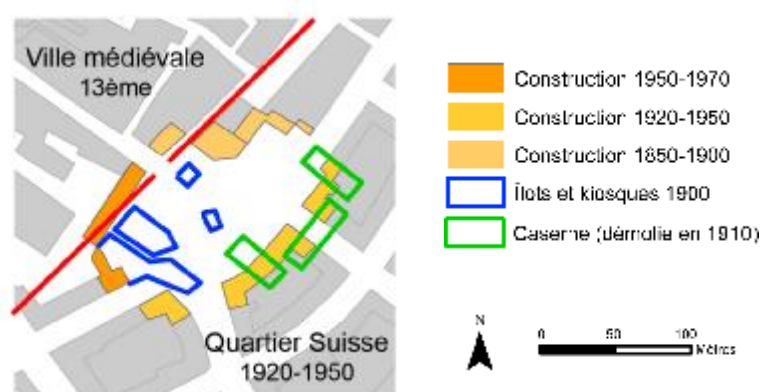
Seul son front nord est urbanisé avec un bâti datant du 18-19^{ème} siècle, son front sud correspond à l'implantation de la caserne d'artillerie de Strasbourg en dehors de la limite du mur d'enceinte de la ville, suivant un axe correspondant à la rue des Orphelins. La partie ouest de la place actuelle est occupée par un îlot d'habitation, réduisant la surface de la place de moitié. En 1910, les relevés de carte indiquent encore la présence de cet îlot, ainsi qu'une poussée de croissance urbaine le long de l'axe de la porte des Bouchers. Sur la place, on observe aussi la présence d'un kiosque et d'une superstructure légère pour le tramway, à l'instar de ce qui existait place Kléber.

Ce n'est qu'à partir de 1910, date du transfert de la caserne d'artillerie aux Quartiers Lizé, que le front sud de la place sera ouvert à l'urbanisation, avec la construction des îlots du quartier Suisse dès 1920. Ces immeubles correspondent à une architecture néoclassique traditionnelle, avec une structure d'îlot traditionnel, peu enfoncé.

Les stigmates de la seconde guerre mondiale vont transformer la place. Premièrement, l'îlot ouest, bombardé, ne sera pas reconstruit. Sur le front nord, de nombreux bâtiments vont être reconstruits. Préalablement, dans le contexte de « Grande Percée » sera réalisée la rue Sengenwald. Après-guerre, en 1956 l'immeuble de la ville de Bâle est construit.

Ainsi, on observe trois états de l'urbanisation de Strasbourg autour de la place d'Austerlitz. D'une part, un tissu historique post-médiéval au front nord-est de la place, daté du 18-19^{ème} siècle. D'autre par un tissu traditionnel néoclassique au front sud. Enfin, un tissu moderne avec des constructions d'après guerre au front ouest.

Evolution du tissu urbain



Au niveau de la toponymie, la place d'Austerlitz ne portera ce nom qu'à partir du 19^{ème} siècle, afin de célébrer la victoire du 2 décembre 1805. Ainsi, le nom de la place correspond dès sa création à son nom actuel. Toutefois, celui-ci est différent du nom de la porte médiévale sur laquelle elle s'est construite, la porte des Bouchers. Elle n'en porta le nom que durant les périodes d'occupation, en raison de la portée historique du terme Austerlitz. Si l'on peut considérer un écart d'appréciation entre la porte des Bouchers et la porte d'Austerlitz, il faut rappeler qu'aucune porte du tissu médiéval n'a donné lieu à un nom de place. Toutefois, il convient de noter que, compte tenu de la large pratique du dialecte jusqu'en 1945, le terme « Metzgerplatz » a été utilisé même pendant les périodes françaises.

La place va suivre l'évolution de l'urbanisation du sud de Strasbourg. Elle va se constituer suite au débordement de l'aire urbaine au de-là du mur d'enceinte historique, et dans la zone de limite de portée de canon. Avec l'extension du premier réseau de tramway, la place d'Austerlitz va aussi devenir un nœud central mettant en relation le centre-ville avec les faubourgs sud de l'agglomération. Fin 19^{ème}, la place d'Austerlitz va desservir avec les lignes 6/16 les quartiers de Neudorf, la Meinau, et Illkirch-Graffenstaden. De même, la place est un nœud important du réseau entre le centre-ville, le Port du Rhin et la Musau. La place accueillit son dernier « premier tramway » en 1960.

Toutefois, la place va perdre sa dimension circulatoire dès les travaux de la « Grande Percée » avec le déplacement des flux nord-sud vers la 1^{ère} Armée, durant l'entre-deux guerres. De plus, la place va perdre son rôle d'interface routière entre le centre-ville et le sud de l'agglomération avec, en 1993, la piétonisation de la rue d'Austerlitz. Elle retrouve un rôle de porte d'entrée avec des flux piétons et touristiques importants. Toutefois, elle conserve un flux automobile conséquent lié au shunt de circulation place de l'étoile / rue de la brigade Alsace Lorraine / rue Sengenwald / rue Paul Reiss et la circulation de transit rue des Orphelins. Par ailleurs, elle joue un rôle important dans les itinéraires cyclables nord-sud de l'agglomération, la rue de la Brigade Alsace Lorraine concentrant le flux cyclable le plus important de la ville, estimé à plus de 11.000 cycles/jour (comptage 2004).

b. Le temps du vécu, la place d'Austerlitz et ses activités ponctuelles

On peut distinguer du temps long, correspond à l'évolution de l'urbanisation de la place, le temps du vécu, correspondant au rythme de vie et fonctionnalité de la place aujourd'hui. Toutefois, ces fonctionnalités ont évolué au cours du temps. La place dispose ainsi historiquement d'un rôle de porte d'entrée sud de la ville, de la porte des Bouchers à la forme du réseau de tramway jusqu'au 20^{ème} siècle. A l'échelle du temps long, elle conserve ce rôle de porte d'entrée, partagée dès la moitié du 20^{ème} siècle avec la porte de l'étoile et le rond-point Mendès-France. Dans les 30 dernières années, ce rôle de porte d'entrée sera aussi renforcé dans un contexte de tourisme de masse.


Les fonctionnalités de la place s'observent aussi à l'échelle de l'année, avec l'accueil temporaire de nombreuses activités. La place accueille ainsi des activités touristiques renforcées en hiver, durant le marché de Noël strasbourgeois et son marché des breddes. De façon plus ponctuelle, elle accueille aussi le parcours de différentes manifestations, tant contestataires (Euromanif, Pouvoir d'achat pour n'en citer que les dernières) que de loisir, dans le cas du carnaval de Strasbourg ou de la fête de la musique.

A l'échelle de la semaine, la place d'Austerlitz a déjà accueilli par le passé un primeur. Mais son emplacement n'a pas été renouvelé au début des années 2000, selon les services de la ville.


Carte de flux et de situation





Etude

 Périmètre de la zone de sondage


Flux et occupation de la voirie

 Zone piétonne

 Flux piéton


 Flux automobile


 Flux automobile principal

 Flux cyclable


Bâti et cadastre


 Bâti


 Passage souterrain

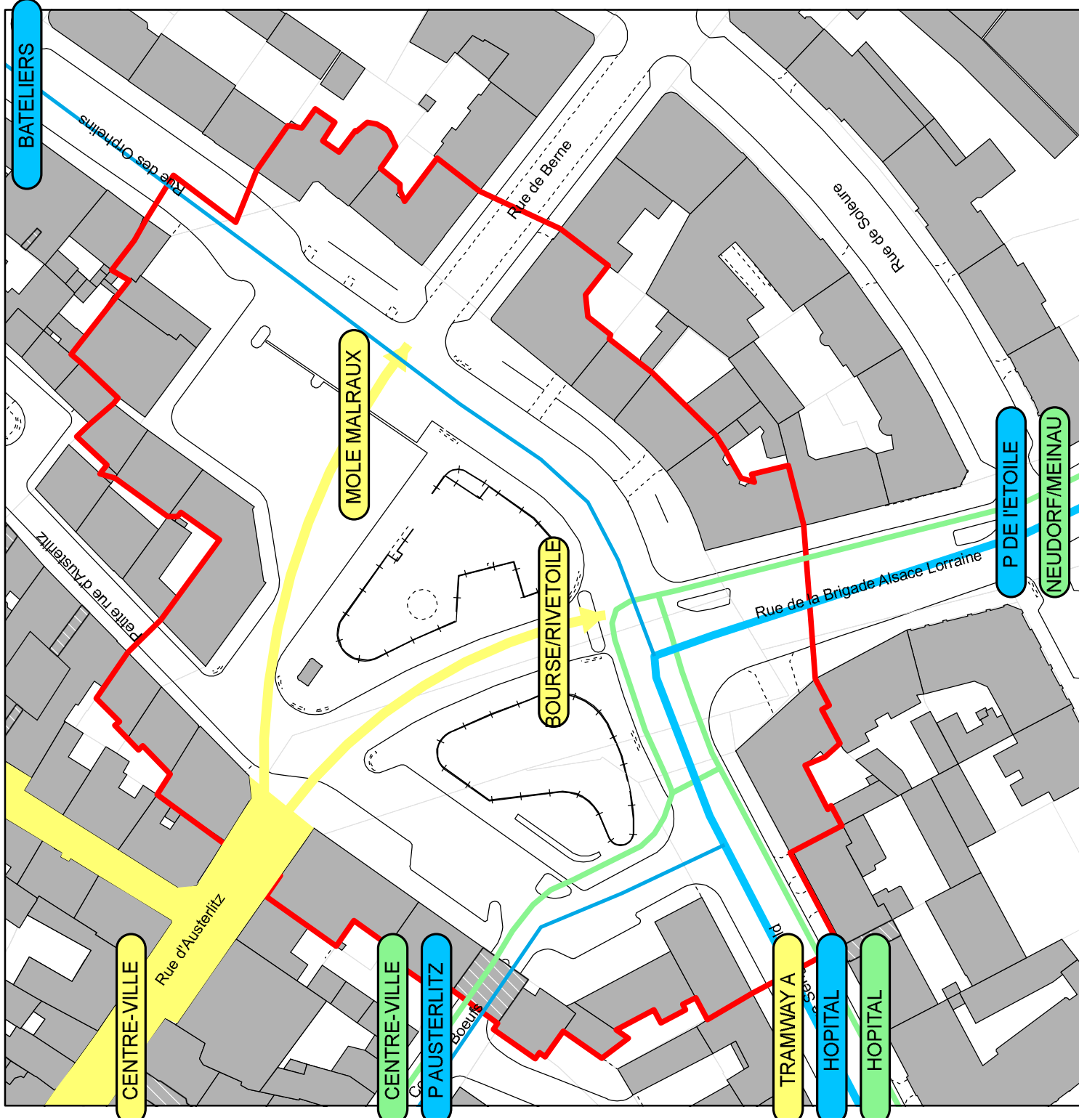
 Parcelles cadastrales

Voirie

 Clôture

 Trottoir

 Revêtement spécifique



2. Site et situation

a. La place dans la ville et ses quartiers

A l'échelle de l'agglomération, la place d'Austerlitz se situe au sud de l'hyper-centre de Strasbourg, entre l'III et les bassins Austerlitz, identifié comme le quartier de la Krutenau. Toutefois, cet ensemble n'est pas homogène, et la place d'Austerlitz se situe en bordure de différents quartiers, correspondant à l'évolution du tissu urbain propre à la place située en bordure de l'enceinte médiévale.

La place d'Austerlitz se situe ainsi à la limite entre les quartiers de la Krutenau, le quartier Suisse, le quartier de la Bourse et le quartier de la Porte de l'Hôpital.

Enfin, selon les délimitations des Conseils de Quartier, la place d'Austerlitz se situe dans le quartier Bourse Esplanade Krutenau, mais à la frontière entre les sous quartiers de Bourse, Suisse et Academie St-Madeleine. Cette distinction suit les dates de construction des fronts, avec le front historique 1850-1900 dans le sous quartier St-Madeleine, et les autres fronts, plus récents, dans le sous quartier Bourse et Suisse.

La place a une surface d'environ 10400 m² pour un périmètre de 460 m. Elle est de surface équivalente et comparable à la place Kléber, mais sa forme, résultant de l'histoire de son urbanisation rend sa dimension difficilement appréhendable.

b. La place dans la ville, son accessibilité en transports en commun

Si la place se situe au cœur de flux automobiles, piétons, et cyclables, elle est relativement à l'écart des réseaux de transports en commun, avec l'absence de point d'accès à moins de 250m du réseau de transports de la CTS. De même, si la ligne de tramway est à moins de 130m de la place, le point d'accès le plus proche est à 280m.

A titre d'indication, la zone de chalandise d'un point d'accès au réseau est estimée à 400m pour un piéton. La place d'Austerlitz se situe en limite de cette zone de chalandise.

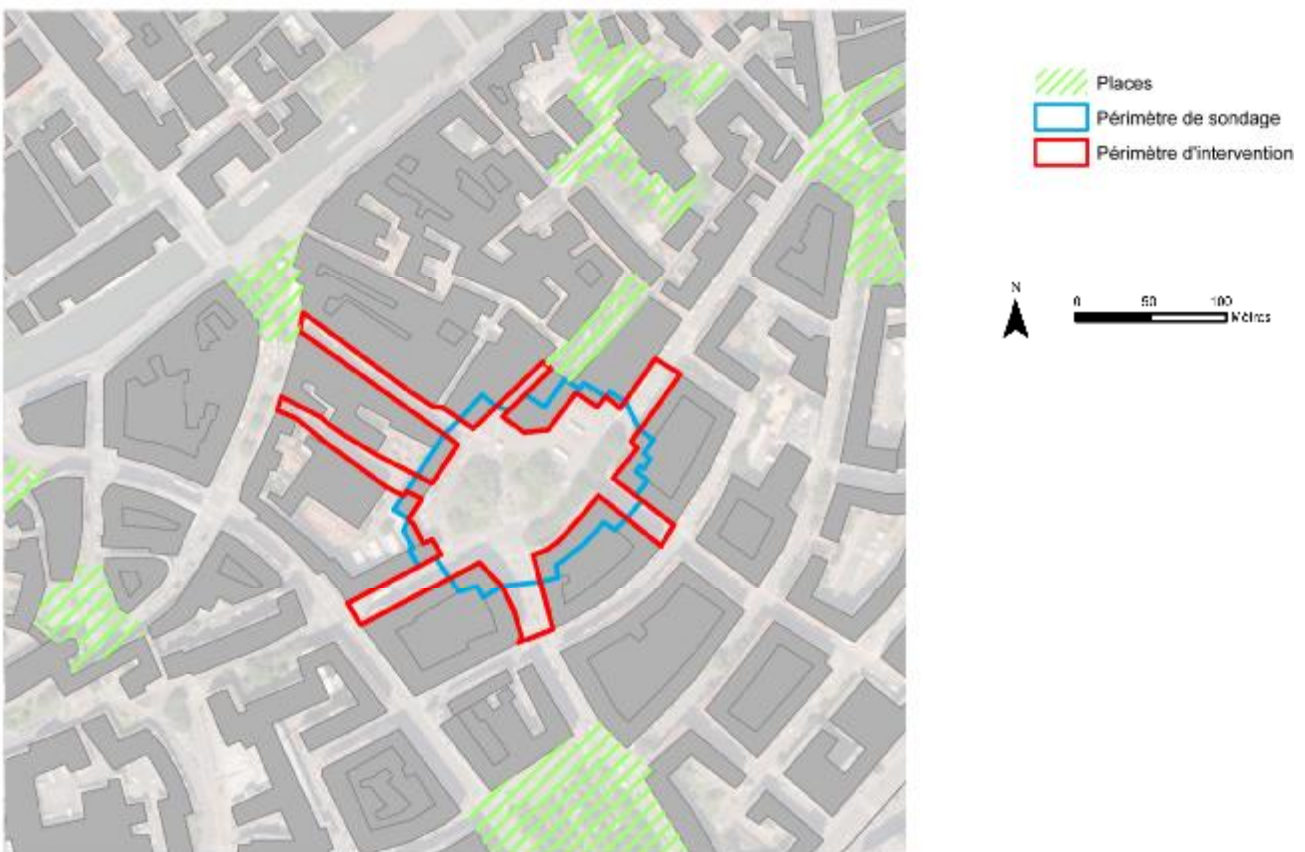
Bus 10	Arrêt Corbeau	250m
Bus 15	Arrêt Sécurité Sociale	250m
Tramway A/D	Arrêt Porte de l'hôpital	280m
Bus 15	Arrêt Etoile Bourse	330m
Tramway A/D	Arrêt Etoile Bourse	380m
Bus 30	Arrêt Krutenau	470m

c. La place dans la ville et ses places

Dans le quartier d'étude, la place d'Austerlitz est entourée de 7 places ayant chacune des fonctionnalités propres. De dimensions inférieures, les places ont un rôle à l'échelle de la vie du quartier, tandis que seule la place de la Bourse peut s'identifier à l'échelle de la ville.

Ainsi, les places de la Porte de l'Hôpital, de la Bourse, et St-Nicolas ont des fonctionnalités dédiées aux stationnements sur voirie. Les places du Corbeau et de la Porte de l'Hôpital ont des fonctions de passage (respectivement entrée sur le centre historique et entrée sur l'hôpital civil), avec une prédominance de terrasses. La place des Orphelins a un rôle de loisir, accueillant principalement une aire de jeux pour enfants, et le CSC du Cardek. La place St-Madeleine, donnant sur deux écoles primaires et maternelles joue aussi ce rôle, ainsi qu'une fonctionnalité de parvis d'église. Enfin, la place du Zurich, avec ses nombreux services de proximité (tabac, Poste, alimentaire) et un marché hebdomadaire, a une fonctionnalité de proximité.

Les places environnantes



c. La place dans la ville et ses enjeux

Le sud de la ville de Strasbourg est un secteur en mutation. Sa principale illustration est l'évolution de l'urbanisation des fronts de Neudorf, notamment avec l'implantation du centre commercial Rivétoile, déplaçant ainsi le centre de gravité du centre-ville strasbourgeois vers le sud. La place d'Austerlitz se situe à mi-chemin entre le centre historique, et la centralité liée à l'évolution des fronts de Neudorf et de la place de l'Etoile.

A l'échelle du quartier, la place d'Austerlitz suit les mutations à venir du quartier de l'Hôpital à l'ouest, de la Cour du Corbeau au nord et de la Manufacture de Tabac à l'est.

3. Statistiques

a. Données socio-économiques

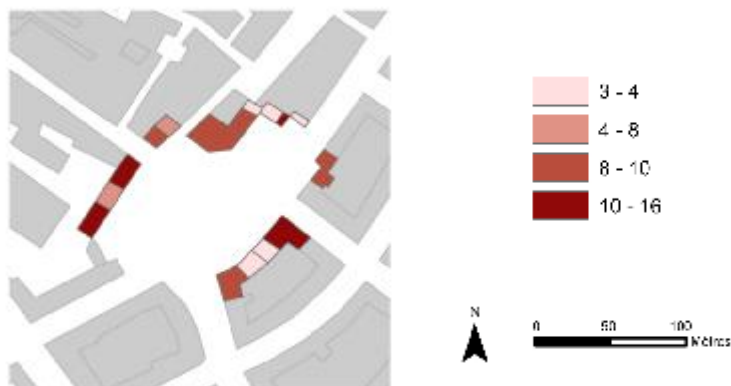
Les statistiques sont issues des données IRIS 2000, échelle infra-urbaine de calcul statistique. Les données sont issues du RGP de 1999. Les statistiques socio-économiques sont calculées par rapport à la Population Active.

Le découpage des îlots IRIS à la Krutenau permet de distinguer 3 îlots concernant la place d'Austerlitz. Le premier îlot, n°1103, comprend le front bâti entre 1850-1900, l'îlot n°1102 comprend le front bâti entre 1920-1950 et l'îlot n°1101 comprend le front bâti entre 1950-1970.

Le sondage effectué a été effectué le 06/03/09 et le 09/03/09 (second passage) auprès des habitants du front de la place d'Austerlitz. Il concerne 35% des logements de la place. Le même sondage a été effectué auprès des commerçants.

A partir d'un sondage, le nombre de logements est estimé à 132 logements sur le front de place. On compte en moyenne 2,3 personnes par logement, soit 303 habitants sur le front de place. Selon les données INSEE, le taux de population résidant dans le même logement depuis 10 ans est de 27,7% pour le front 1850-1900 contre 40,4% et 35,6% pour les fronts 1920-1950 et 1950-1970. La mobilité, plus forte pour le front le plus ancien, s'explique par des logements de surface plus réduite et des logements étudiants (au n° 5). Le taux de vacance des logements varie entre 6,6% (front 1920-1950) et 16,2% (front 1850-1900). Quant au taux de propriétaires et de locataires occupants, on observe un faible taux de propriétaires occupants seulement 13% des logements.

Nombre de logements par immeuble de la place d'Austerlitz

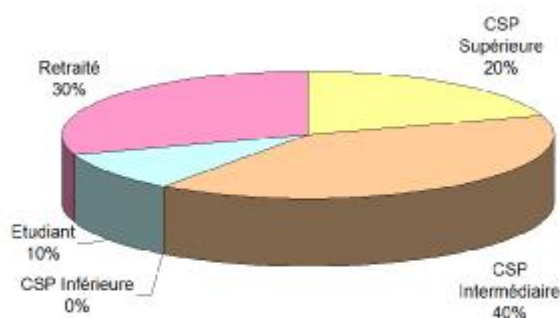


Surface moyenne des logements de la place d'Austerlitz



Au niveau des catégories socioprofessionnelles, le quartier a un profil comportant 21% de CSP supérieures (chefs d'entreprises et cadres), 59% de CSP intermédiaires (professions intermédiaires et employés) et 21% de CSP inférieures (ouvriers et apprentis). Le sondage effectué sur le front de place donne des résultats équivalents. Si l'on prend en compte la Population Active + étudiants + retraités, on obtient ainsi le profil ci-dessous. Le taux de chômage (1999) varie entre 10,2% et 12,6%, avec un taux de 10,2% pour le front 1920-1950, 11,1% pour le front 1850-1900 et 12,6% pour le front 1950-1970.

Catégories Socio Professionnelles



Ainsi, on observe une légère différenciation entre les trois fronts issus de trois périodes d'urbanisation distinctes. On peut ainsi distinguer deux typologies socio-économiques, avec d'une part des immeubles anciens, spacieux, hébergeant une population favorisée, et d'autre part des immeubles plus récents, de taille plus petite, hébergeant une population relativement plus en difficulté. Toutefois, cette différenciation reste à nuancer du fait de l'occupation d'immeubles anciens par une population étudiante, suite à de nombreuses découpes effectuées au sein de la configuration des logements.

b. Données économiques et flux prévisionnels liés aux activités économiques

Selon de récentes analyses (C. LUTTENAUER, 2007), le quartier environnant de la place d'Austerlitz est dynamique en terme d'offre commerciale avec une densité de 35 commerces pour 1000 habitants en 2007. Le quartier répond à une forte spécialisation dans le secteur de la restauration, avec 42% de commerces de proximité dans le secteur de la restauration, 18% dans le domaine de la santé et des services, et 15% dans l'alimentaire.

Concernant les axes convergeant vers la place, la rue d'Austerlitz répond à une spécialisation dans le secteur de l'alimentaire, la rue des Orphelins répond à une offre diversifiée, la rue de Berne à une spécialisation dans les services et la rue Sengenwald à une spécialisation dans les cafés et commerces. Quant à la place d'Austerlitz, elle est proche du profil moyen strasbourgeois avec une offre diversifiée.

La place d'Austerlitz concentre une vingtaine de commerces pesant entre 75 et 85 emplois, selon un sondage effectué auprès des commerçants. Ces derniers estiment leur nombre de clients journaliers à 1250-1500 clients à l'échelle de la place. Parmi ces clients, environ 32% accéderaient au commerce en voiture, soit entre 400 et 480 clients par jour. Toutefois, après correction des données (égalisation des parts modales entre commerces de même secteur) la part de clients motorisés descend à 19%, soit entre 230 et 280 clients par jour. Avec un turn-over de 30 minutes par place de stationnement (cas d'une zone bleue), sur une amplitude 9h-19h, cela représente un besoin en stationnement de 11 à 14 places.

La différenciation du nombre de clients motorisés après correction s'explique par le ressenti d'une crainte sur tout projet d'aménagement piétonnier pour la place. En effet, 40% des commerçants s'expriment contre une piétonisation. Seulement 36% des commerçants estiment qu'une piétonisation aurait un impact positif sur leur activité. Inversement, les estimations de perte des commerçants en cas de piétonisation indiquent une perte d'activité équivalente à 7 emplois pour l'ensemble de la place. Cette estimation de perte n'inclut pas le gain d'emplois lié aux commerçants estimant qu'une piétonisation aurait un impact positif sur leur activité.

c. Circulation

A l'échelle de l'agglomération, la place d'Austerlitz s'inscrit dans le schéma de desserte du sud du centre-ville à partir du carrefour distributeur de la place de l'Etoile. En ce sens, la place d'Austerlitz s'inscrit dans un flux automobile lié au shunt de circulation place de l'étoile / rue de la brigade Alsace Lorraine / rue Sengenwald / rue Paul Reiss.

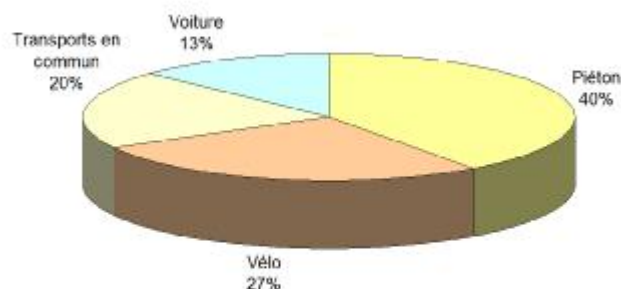
Ainsi, selon des comptages effectués en 2006, un flux quotidien de 11080 véhicules entre rue de la Brigade Alsace Lorraine depuis la place de l'Etoile, mais seuls 6170 véhicules débouchent sur la place d'Austerlitz, la rue ayant un rôle de distribution pour les rues Jacques Peirotes, Soleure et Sédillot. Les deux tiers de ces véhicules empruntent ensuite la rue Sengenwald, un tiers la rue des Orphelins.

La rue des Orphelins est traversée quotidiennement par environ 4000 véhicules par sens. Dans le sens place du Zürich vers place d'Austerlitz, la majorité 4000 véhicules traversent la place en direction de la rue Sengenwald, aucun comptage n'ayant été effectué sur la possibilité de bifurcation vers la rue de Berne. Toutefois, dans le sens opposé, sachant que 2000 véhicules découchant de la rue de la Brigade Alsace Lorraine tournent rue des Orphelins, et que la circulation est de 4000 véhicules/jour rue des Orphelins, on peut estimer le flux sortant de la rue de Berne à 2000 véhicules/jour.

Le flux de desserte de la rue des Bœufs et du parking Austerlitz est de 900 véhicules/jour. Enfin, la circulation sur le prolongement de la petite rue d'Austerlitz est estimée à moins de 500 véhicules/jour.

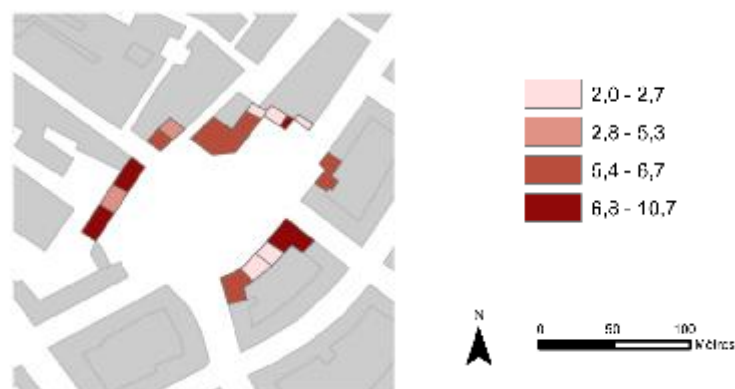
En conclusion, la place d'Austerlitz est alimentée par deux flux automobiles. D'une part, elle est alimentée par un flux de desserte à partir de la place de l'Etoile, selon le shunt décrit précédemment. D'autre part, elle est alimentée par un flux de transit est-ouest lié à la rue des Orphelins. A ces deux axes s'ajoutent la desserte du parking Austerlitz, disposant de 500 places.

Parts modales des habitants de la place d'Austerlitz



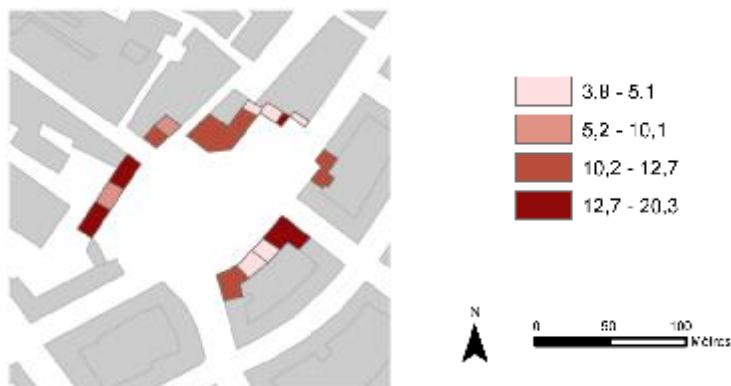
Concernant les flux générés par les riverains, le sondage effectué auprès des habitants du front de place permet de distinguer leurs parts modales. Ainsi, la majorité des habitants (87%) privilégient des modes de transports alternatifs à la voiture. Toutefois, le nombre de voitures estimées est de 88 voitures possédées par les habitants du front de place, soit 2 voitures pour 3 logements.

Nombre de voitures estimées par immeubles



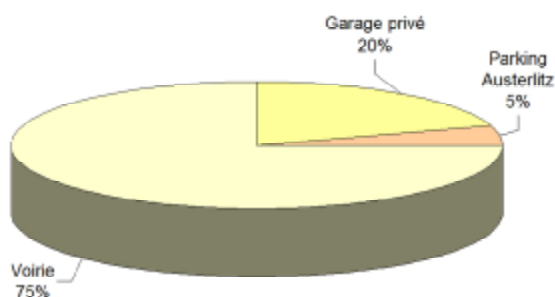
27% des habitants du front de pace déclarent privilégier l'utilisation du vélo comme mode de transport principal dans l'agglomération. On compte en effet 1,25 vélos par logement, soit un peu plus d'un vélo pour deux habitants.

Nombre de vélos estimés par immeubles

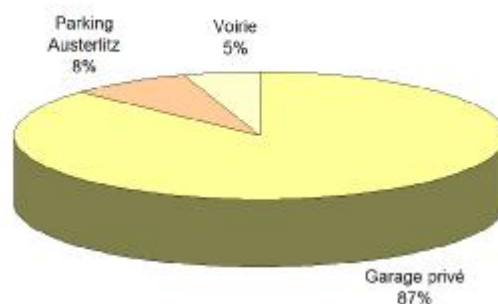


Si la pratique du vélo est bien supérieure à la pratique de l'automobile, seule l'automobile nécessite des besoins de stationnement sur la voirie. En effet, selon les habitants, 75% des voitures sont garées sur la voirie, contre 20% en garage privé et 5% dans le parking Austerlitz. Inversement, les cycles sont majoritairement entreposés en garage privé (cours, terrasses, caves).

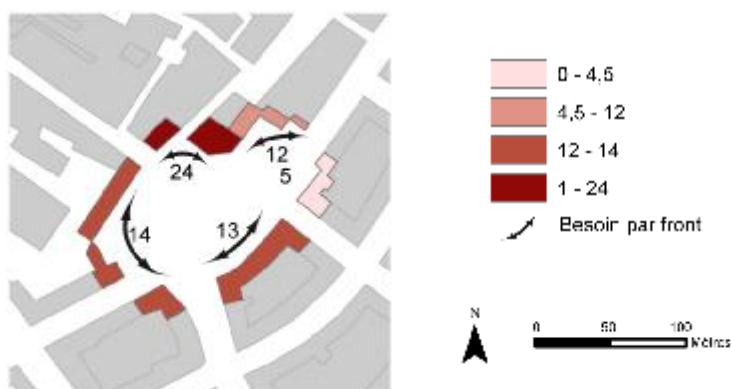
Lieu de garage des voitures des riverains



Lieu de garage des vélos des riverains



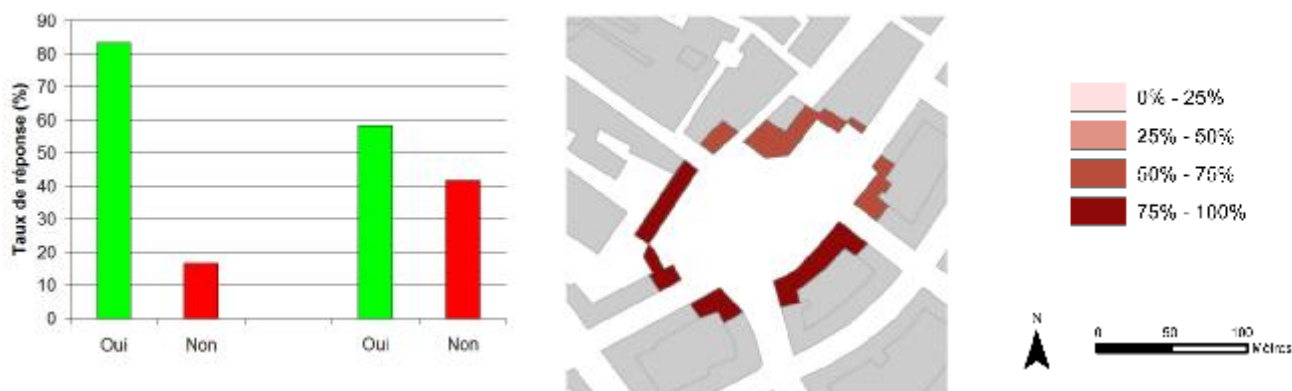
Estimation du besoin en parking sur voirie par front



Les besoins en stationnement riverain concernant l'automobile sont estimés à 68 voitures. A titre d'indication, la place d'Austerlitz dispose aujourd'hui de 52 places de stationnement. Les besoins en stationnement liés aux activités économiques, estimés précédemment, sont de 11 à 14 places.

Concernant la piétonisation de la place, 83% des habitants sondés sont favorables à une piétonisation de la place. Seul 13% souhaitent un maintien d'une desserte automobile. Parmi ces 13% non favorables à la piétonisation de la place, 80% disposent d'une voiture (20% des véhicules estimés pour 13% des habitants) garée sur la voie publique.

Habitants pour la piétonisation de la place



Les commerçants ont un avis plus mitigé sur la piétonisation de la place. En effet, seulement 60% des commerçants s'expriment pour une piétonisation. Les impacts économiques ont été précisés ci-dessus dans ce dossier.

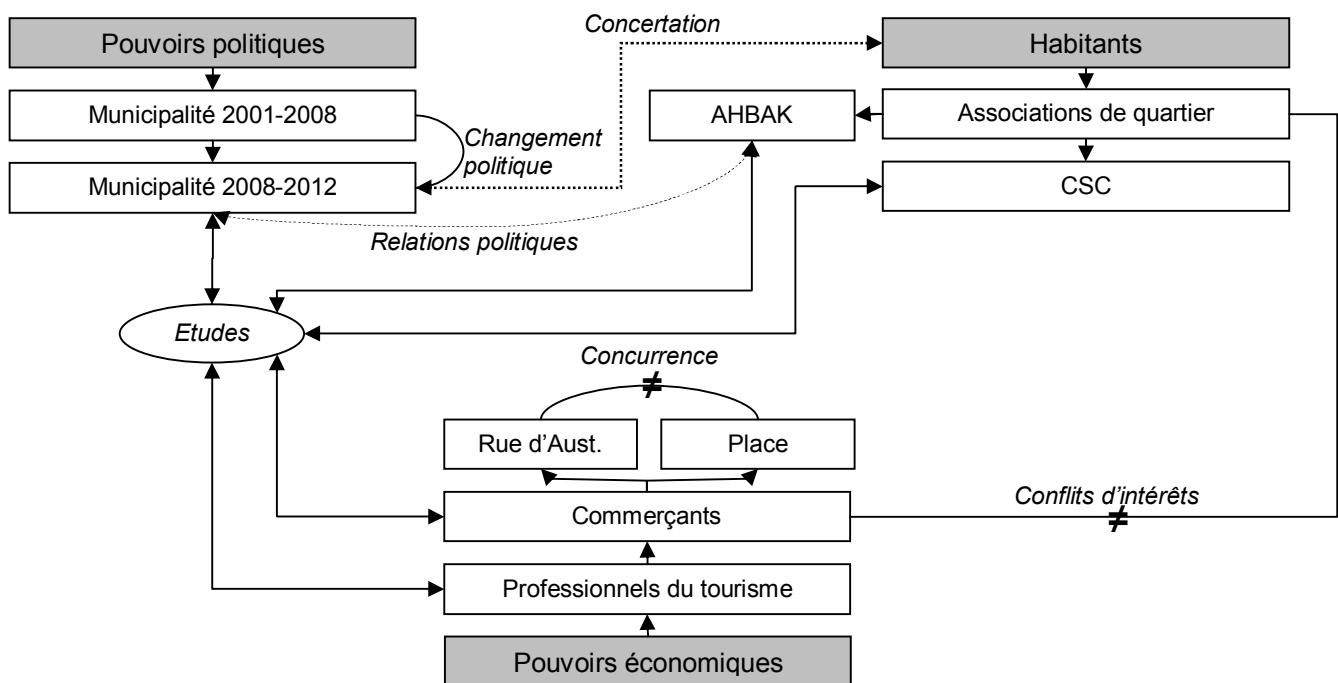
Toutefois, la position des commerçants est à nuancer. En effet, selon un second sondage réalisé auprès des commerçants de la rue d'Austerlitz, piétonisée en 1993, de nombreux des commerçants sont aujourd'hui satisfait du résultat de la piétonisation, alors que ces derniers étaient quasi unanimes contre la piétonisation en 1993.

Commerçants pour la piétonisation de la place



4. Acteurs et perceptions

a. Acteurs en place



La réflexion sur les fonctionnalités de la place d'Austerlitz a débuté en 2003, avec la naissance d'une association d'habitants du quartier, l'Association des Habitants du quartier Bourse, Austerlitz, Krutenau. L'association milita en faveur d'une suppression de l'aire de dépose-bus. La combinaison de d'enjeux électoraux, ainsi que le décès d'un riverain renversé par un car à l'automne 2007 va entraîner une décision de transfert de l'aire de dépose-bus à la place de l'Etoile en octobre 2007.

Toutefois, cette décision ne s'accompagna pas d'une réflexion autour de l'avenir de la place. Riverains, commerçants et professionnels du tourisme déplorent tous l'absence de discussion suite à la suppression de la dépose-bus, laissant un vide tant fonctionnel que physique sur la place. Le temps mort entre la décision de suppression du dépose-bus et la décision de réaménagement sera d'autant plus longue que la place est considérée comme enjeu lors des élections municipales de 2008.

La nouvelle municipalité invita dès mai 2008 les associations de quartiers et les pouvoirs économiques à discuter autour d'un projet de réaménagement de la place. Cette discussion se poursuit en février mars 2009 par une concertation auprès des habitants.

Dans ce schéma à trois acteurs, pouvoir politique, pouvoir des habitants, et pouvoirs économiques, on retrouve différentes relations.

On peut noter une évolution du pouvoir politique lié au changement de municipalité. En effet, la position de l'ancienne municipalité n'était pas fixée quant au devenir de la place, la décision de suppression du dépose-bus étant surtout précipitée par une combinaison de faits expliqués précédemment.

Concernant les habitants, on peut noter l'émergence d'une association de quartier, qui fédère autour du projet de réaménagement de la place. Celle-ci n'est pas sans lien avec le pouvoir politique, tant au niveau des élus présents dans l'association, que dans les engagements électoraux portés par l'association durant les dernières élections municipales. Toutefois, la connaissance de l'AHBAK reste limitée parmi les habitants du front de place, seulement 53% d'entre eux connaissent l'association.

Concernant les commerçants, on peut noter l'apparition d'une concurrence entre l'association des commerçants de la rue d'Austerlitz et les commerçants de la place d'Austerlitz, non structurés en association, bien que certains adhèrent à l'association des commerçants de la rue d'Austerlitz. Les commerçants de la rue d'Austerlitz voient négativement l'émergence d'un pôle attractif au niveau de la place, au risque d'une perte d'attractivité de la rue.

b. Connaissance du projet

La connaissance du projet par les habitants est évaluée à 57% des habitants ayant connaissance du projet de réaménagement de la place d'Austerlitz. On observe une plus forte connaissance du projet pour les habitants des fronts 1920-1950 et des fronts 1950-1970.

La connaissance de l'AHBAK par les habitants est évaluée à 53% des habitants ayant connaissance, au moins de nom, de l'association. On observe une plus forte connaissance sur les fronts les plus concernés par la remise en question de l'aire de dépose bus située au nord-est de la place.

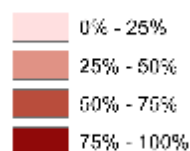
Connaissance du projet



Connaissance de l'AHBAK



Selon les habitants



0 50 100 Mètres

Chez les commerçants, la connaissance du projet est évaluée à 53% des commerçants ayant connaissance d'un projet de réaménagement de la place. De même, 53% des commerçants ont connaissance, au moins du nom, de l'association. On observe aussi une concentration des commerçants ayant connaissance de l'association au niveau du nord-est de la place, au niveau de l'ex aire de dépose bus.

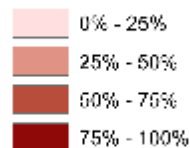
Connaissance du projet



Connaissance de l'AHBAK



Selon les commerces



0 50 100 Mètres

c. Evaluation du rôle de la place

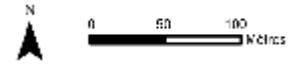
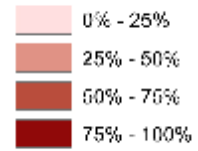
Rôle social de la place



Rôle culturel de la place



Selon les habitants



Fonction de loisir de la place



Rôle économique de la place



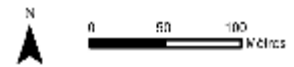
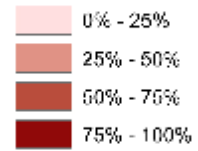
Rôle social de la place



Rôle culturel de la place



Selon les commerces



Fonction de loisir de la place



Rôle économique de la place



Les habitants du front de place n'identifient pas de fonctionnalités à la place d'Austerlitz. En effet, seulement 43% des habitants lui donnent une fonctionnalité sociale, 48% une fonction de loisirs, 19% une fonction culturelle et associative, et 29% une fonctionnalité économique. Ce déficit traduit l'absence d'identification à la place suite à la suppression de sa principale fonctionnalité touristique depuis 1982.

Toutefois, on peut noter la représentation de certains phénomènes spatiaux. En effet, est ainsi identifié un rôle culturel et associatif, ainsi que de loisirs sur les front nord-est de la place, à proximité desquels ont été installées durant l'été 2008 des activités de plein air lié au CSC du Cardek, place des Orphelins. Inversement, l'aménagement de l'aire de jeux à l'ouest de la place ne donne pas d'impact spatial sur ces résultats.

Le même déficit d'identification est observable au niveau de la perception des commerçants. En effet, seulement 44% des commerçants lui donnent une fonctionnalité sociale, 33% une fonction de loisirs, 33% une fonction culturelle et associative, et 56% une fonctionnalité économique.

On peut expliquer la répartition du rôle économique de la place par l'implantation des principales terrasses de café, au nord-est de la place, où la perception de la fonctionnalité économique de la place est la plus forte.

c. Enjeux de réaménagement

Installation d'espaces verts selon les habitants



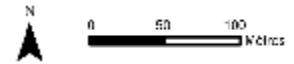
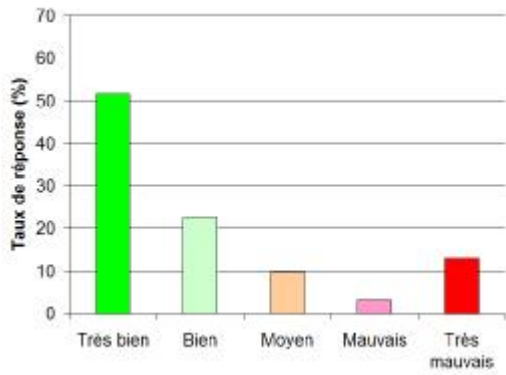
Installation d'espaces verts selon les commerçants



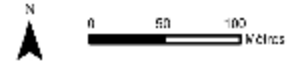
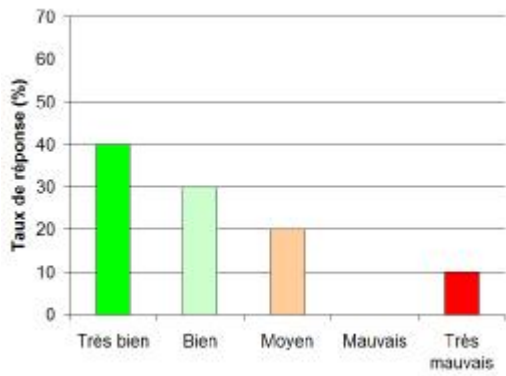
L'installation d'espaces verts constitue la solution plébiscitée par une écrasante majorité des habitants et des commerçants, avec l'absence d'appréciation négative. Toutefois, on observe une relative nuance entre les résultats des habitants et des commerçants, ces derniers étant plus mesurés.

Les résultats concernant les autres possibilités d'aménagement sont commentés en fin de partie, afin de conserver une mise en page offrant une bonne lisibilité à la lecture comparative des résultats.

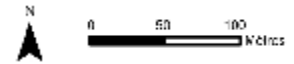
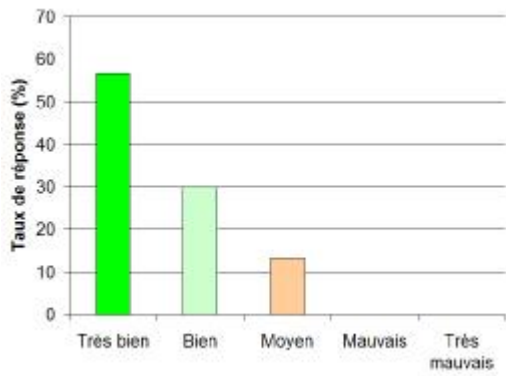
Installation de jeux d'eau selon les habitants



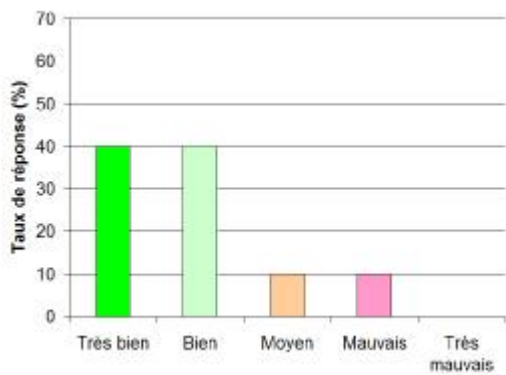
Installation de jeux d'eau selon les commerçants



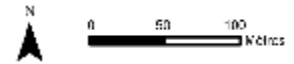
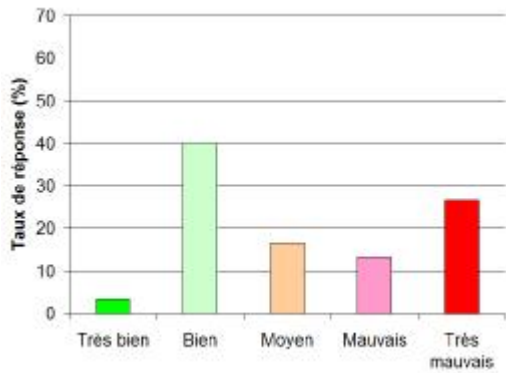
Installation d'espaces publics selon les habitants



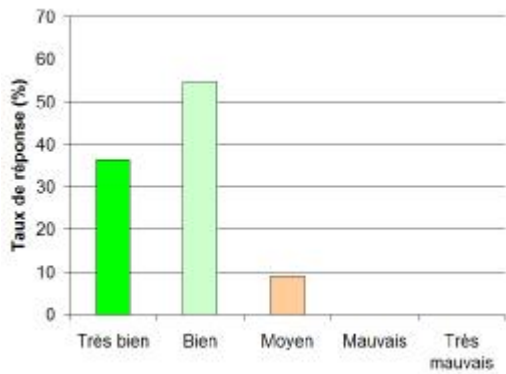
Installation d'espaces publics selon les commerçants



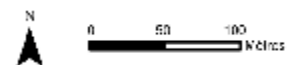
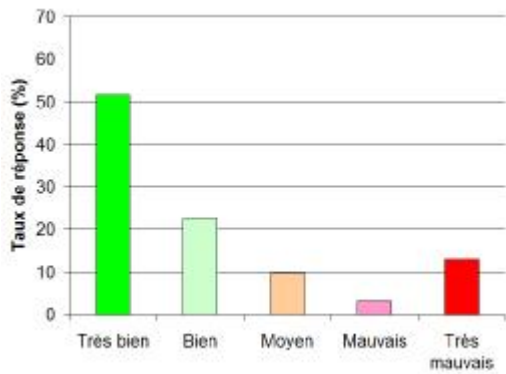
Agrandissement des terrasses selon les habitants



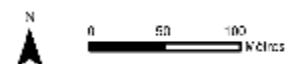
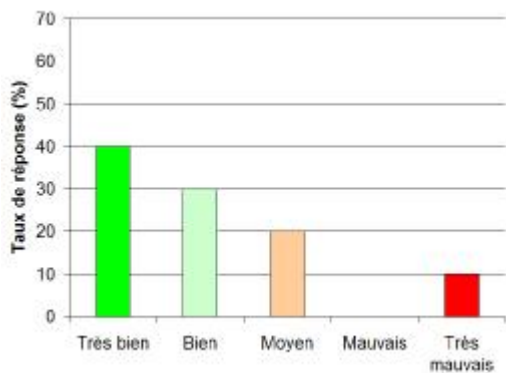
Agrandissement des terrasses selon les commerçants



Installation d'aire de jeux selon les habitants



Installation d'aire de jeux selon les commerçants



Installation d'espace couvert selon les habitants



Installation d'espace couvert selon les commerçants



L'installation de jeux d'eau est plébiscitée par 90% des habitants, et 60% des commerçants. Les habitants du nord-est de la place ont une plus forte volonté d'installation de jeux d'eau. Les commerçants situés à proximité de la fontaine actuelle, en centre de place, ont un avis mitigé sur l'installation de jeux d'eau.

L'installation d'espaces publics, bancs et lieux de rencontre est vue positivement par les habitants (87%) et les commerçants (80%). Suivant la même répartition que pour l'installation d'espaces verts, la distribution des résultats selon les commerçants est plus mesurée.

L'agrandissement des terrasses de café/bar suscite un conflit d'intérêts entre habitants et commerçants. Bien que 43% des habitants soient favorables à leur agrandissement, 40% ont un avis négatif, et 17% un avis neutre. Inversement, 91% des commerçants sont favorables (36% très favorables) et 9% ont un avis neutre. Si en moyenne, les habitants des différents fronts sont mitigés sur cette question, seul les habitants du nord-est de la place ont une mauvaise opinion, bien que ce front ne soit pas directement concerné par les principales terrasses.

La distribution des résultats concernant l'installation d'aire de jeux pour les enfants suit une forme analogue pour les habitants et les commerçants, ces derniers restant plus mesurés. Toutefois, on note une particularité au nord de la place, où les acteurs de la place ont un avis mitigé, voire négatif sur l'installation d'aire de jeux, injustifié selon eux en raison du rôle de la toute proche place des Orphelins.

L'installation d'un espace couvert, de type halle, est perçue positivement par 57% des habitants et par 60% des commerçants. Toutefois, la distribution des résultats montre dans les deux cas l'émergence d'une dualité forte, signe d'un avis tranché sur la question. Au niveau des habitants, ce sont les habitants du front nord-est qui sont les plus favorables.

En conclusion, ces échelles, effectuées sur des rangs de valeurs comparables permettent justement de synthétiser les résultats. Dans l'ensemble, on peut noter que les habitants ont des résultats moins modérés que les commerçants.

Seules les questions concernant les terrasses de café/bar et les espaces couverts sont conflictuelles. Même si une majorité de résultats y sont positifs chez les habitants et commerçants, on note l'émergence d'un pôle opposé marquant un avis tranché. La question des terrasses de café/bar illustre un conflit d'intérêt entre commerçants et habitants.

Au niveau de la répartition spatiale des résultats, on peut noter pour les habitants un plus forte réticente des commerçants au niveau de la Petite Rue d'Austerlitz. Les habitants du front nord-est ont des avis plus favorables, notamment en ce qui concerne l'installation d'espace couvert, d'espace public et de jeux d'eau.

II. Diagnostic

1. Analyse des potentialités et des faiblesses

Forces	Opportunités
<p>Histoire <i>Présence d'éléments patrimoniaux et d'une richesse architecturale.</i></p> <p>Site, situation, environnement <i>Situation centrale dans le quartier Bourse Austerlitz Krutenau.</i> <i>Situation centrale entres projets urbains : Rivétoile, Manufacture de tabac, Hôpital Civil.</i> <i>Présence d'espaces verts / arbres à fort potentiel.</i></p> <p>Données socio-économiques <i>Commerces dynamiques. Activités touristiques.</i></p> <p>Flux et circulations <i>Importants flux piétons et cycles nord-sud liés aux éléments de situation. Flux touristiques.</i></p> <p>Acteurs <i>Présence d'une association de quartier.</i> <i>Cohérence des aspérités entre habitants.</i></p>	<p>Histoire <i>Mise en valeur des fronts et des fondations de la Porte des Bouchers. Mise en valeur patrimoniale.</i></p> <p>Site, situation, environnement <i>Elément de liaison entre les différents quartiers.</i> <i>Elément structurant entre extension du centre-ville vers le sud de l'agglomération.</i> <i>Renforcement d'une centralité.</i> <i>Durabilité.</i></p> <p>Données socio-économiques <i>Potentialité de développement économique.</i></p> <p>Flux et circulations <i>Passage et potentialités commerçantes et d'animation.</i></p> <p>Acteurs <i>Possibilité de concertation constructive. Ouverture des habitants quant aux projets d'aménagement.</i></p>
Faiblesses	Menaces
<p>Histoire <i>Absence de continuité du bâti entre différents fronts d'urbanisation.</i></p> <p>Site et situation <i>Périmètre de la place non structuré.</i> <i>Absence de perception des fonctionnalités de la place, tant par les riverains que les commerçants.</i> <i>Absence de services de proximité et concurrence de places voisines concernant les fonctionnalités de loisirs (Orphelins) et de proximité (Zürich).</i></p> <p>Données socio-économiques <i>Faible diversification sociale.</i></p> <p>Flux <i>Absence de desserte en TC.</i> <i>Conflits d'usages entre modes de circulation.</i> <i>En dehors des nouveaux flux de circulation</i></p> <p>Acteurs <i>Conflit d'intérêt riverains-commerçants.</i></p>	<p>Histoire <i>Perte d'unité de l'ensemble de la place.</i></p> <p>Site et situation <i>Absence d'identification à la place.</i> <i>Risque de vide fonctionnel et de non appropriation de la place.</i> <i>Concurrence entres places du quartier.</i></p> <p>Données socio-économiques <i>Risque de gentrification.</i></p> <p>Flux <i>Absence de centralité. Accessibilité réduite.</i> <i>« Effet tunnel ».</i></p> <p>Acteurs <i>Radicalition des positions. Difficulté de compromis.</i></p>

2. Analyse cartographique et identification des enjeux

a. Identification des fronts et leurs potentialités à l'échelle de la place

Les résultats du sondage font apparaître différents fronts sur la place d'Austerlitz. En ce qui concerne les riverains, on observe une distinction entre les fronts nord-est et le reste de la place, les premiers étant plus ouverts aux différentes propositions d'aménagement, avec une nuance concernant les aires de jeux, jugées injustifiées en raison de la proximité de la place des Orphelins.

Le front nord, propre au bâti de 1850-1900 est composé de logements relativement grands, et de logements étudiants suites à de nombreuses découpes. Le front 1920-1950 est lui aussi composé de logements relativement grands, à l'exception d'un immeuble où une découpe des paliers a été effectuée après-guerre, à l'instar de nombreux immeubles du quartier suisse. Le front 1950-1970 est composé de logements plus petits. Si les immeubles accueillent en leur sein une population relativement favorisée, certains immeubles font exception avec une forte représentation d'étudiants.

En terme de mobilité, il est difficile d'effectuer une distinction entre fronts, les besoins en voiture étant généralement proches. Seule exception concernant des logements hébergeant une population étudiante plus importante, où la motorisation des ménages est plus faible, et le besoin en parking cycle sur voirie plus élevé. Enfin, il faut aussi prendre en compte les phénomènes ponctuels d'implantation de garages et de leurs sorties sur voirie.

Concernant la piétonisation, on observe une distinction entre le nord-est de la place et le reste de la place, ces derniers fronts étant plus favorables à une piétonisation.

Inversement, l'étude des résultats concernant les commerçants fait apparaître un gradient sud-ouest nord-est, où les commerçants sud-ouest ne sont pas favorables à une piétonisation, contrairement aux commerçants du nord-est de la place. Toutefois, l'impact de la piétonisation de la place aurait un impact limité sur les activités commerciales, avec une perte d'activité équivalente à 7 emplois pour l'ensemble de la place, sans prendre en compte les potentialités de développement pour les 36% de commerces estimant que la piétonisation aurait un impact positif sur leur activité.

En terme de stationnement, les besoins en stationnement sont estimés à 14 places de stationnement pour les 280 clients quotidiens utilisant potentiellement une voiture. Emerge ainsi deux fronts, selon le gradient identifié précédemment, avec un front défensif au sud-ouest de la place, où est souhaité un maintien de la circulation automobile, et un front offensif au nord-est. Cette distinction est renforcée par des contraintes de site, notamment en fonction de l'ensoleillement favorisant le front nord-est.

Toutefois, des phénomènes ponctuels apparaissent, avec des besoins d'accès spécifiques pour certains types de commerces, notamment la Pharmacie, nécessitant un accès PMR, et la Mutuelle Intériale, dont la zone de chalandise étendue explique la forte part de clients motorisés.

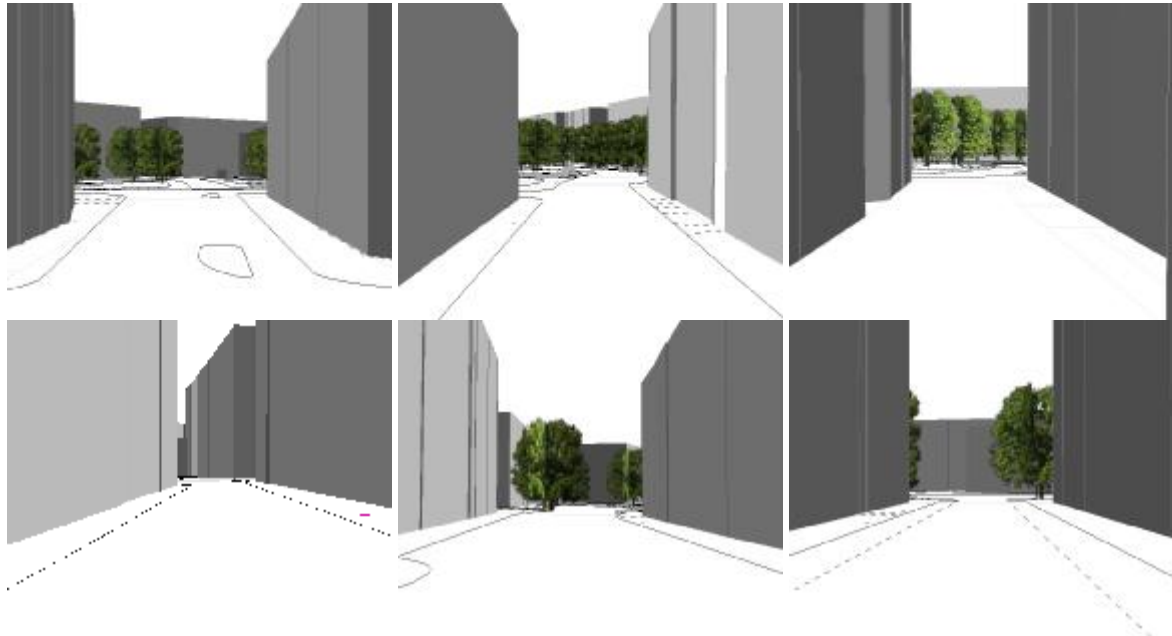
Carte des fronts et potentialités

- Etude**
- Périmètre de la zone de sondage
- Bâti**
- Bâti
 - Passage souterrain
 - Parcelles cadastrales
- Voirie**
- Clôture
 - Trottoir
 - Revetement spécifique
 - Zone piétonne
- Riverains**
- Contre aires de jeux (place des Orphelins)
 - Les plus favorables à la piétonisation
- P** Besoin ponctuel accès voirie
- E** Logement à majorité étudiant
- Commerçants**
- Front défensif
 - Front offensif
 - Besoin ponctuel accès voirie
 - Besoin ponctuel accès PMR



b. Fonctionnement du territoire en terme de flux

La place d'Austerlitz est, d'un point de vue architectural, composée de 3 fronts. Au nord-est, se situe un front composé de bâtiments construits entre 1850-1900, au sud-est se situe un front composé de bâtiments construits entre 1920-1950 suite à la démolition des casernes d'artillerie, et à l'ouest se situe un front composé de bâtiments construits après-guerre, suite à une recombinaison des îlots. Les fronts 1850-1900 et 1920-1950 ont une valeur patrimoniale importante, celle-ci est renforcée par la présence d'une rangée massive de platanes dans le prolongement de la rue des Orphelins. La mise en valeur de ces fronts est un élément architectural à prendre en compte.

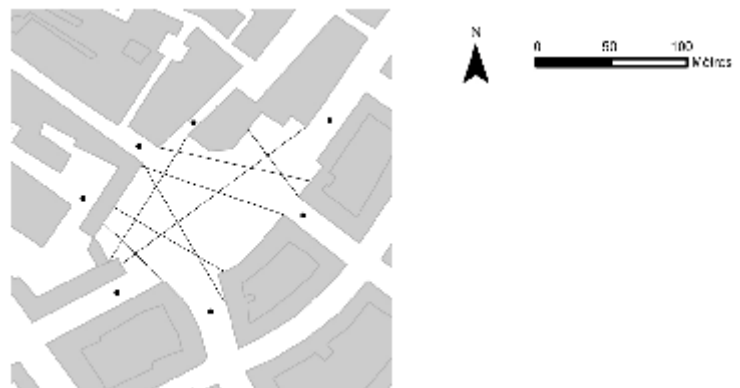


La perception de la place à partir de la rue de la Brigade Alsace Lorraine (1), la rue Sengenwald (2), la rue d'Austerlitz (3), la petite rue d'Austerlitz (4), la rue des Orphelins (5) et la rue de Berne (6).

De plus, ces fronts sont visibles à partir des perceptions de la place à partir des différents axes structurant la place. Ainsi, le front à forte valeur architecturale sud-est est perceptible à partir de la rue d'Austerlitz. Par contre, le périmètre et la structure de la place ne font pas ressortir d'axes structurants. Seuls les axes rue d'Austerlitz / rue de Berne sont réciproquement perceptibles. Les axes rue d'Austerlitz / rue de la Brigade Alsace Lorraine, rue des Orphelins / rue Sengenwald ne disposent d'une continuité.

L'analyse des flux effectuée précédemment met en valeur des flux nord-sud via les axes rue d'Austerlitz / rue de la Brigade Alsace Lorraine et rue d'Austerlitz. Ces flux, piétons et cyclistes sont d'une part liés aux flux touristiques sur la place, et d'autre part sont liés au vecteur sud d'extension du centre-ville de Strasbourg. La visibilité de ces flux à l'échelle de la place est difficilement perceptible. De plus, les flux cyclistes nord-sud sont déviés par la Cour des Bœufs, selon un axe non perceptible à l'échelle de la place.

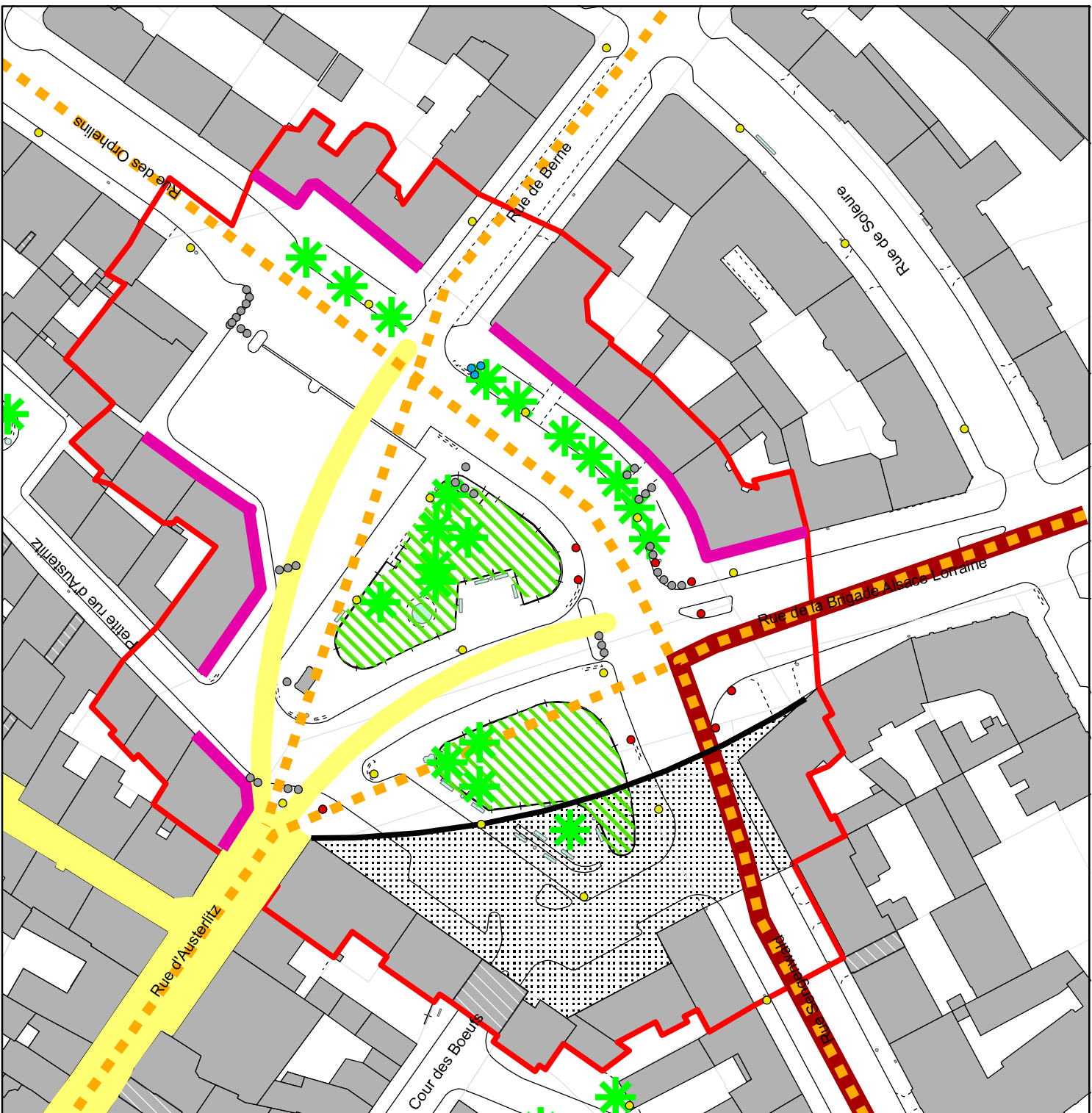
Champ de lisibilité selon les axes structurants



Les principaux flux automobiles, liés au shunt rue de la Brigade Alsace Lorraine / rue Sengenwald / rue Paul Reiss se situent en extrémité de place et ne nuisent pas à l'unicité de la place. Inversement, le flux de transit rue des orphelins / rue Sengenwald coupe la place en deux partie nord-ouest / sud-est. La circulation en îlot sur la place contribue à isoler les fronts de la place.

Carte du fonctionnement de la place

- Etude**
 - Périmètre de la zone de sondage
- Bâti**
 - Bâti
 - Passage souterrain
 - Parcelles cadastrales
- Voirie**
 - Clôture
 - Trottoir
 - Revêtement spécifique
 - Zone piétonne
- Flux**
 - Principaux axes d'échanges
 - Flux automobile principal
 - Flux piétons
- Éléments de perception**
 - Zone ombragée de la place
 - Façades à caractère architectural
- Éléments d'aménagement**
 - Espace naturel à conserver (POS)
 - Arbres
 - Cabine téléphoniques
 - Lampadaires
 - Plots
 - Feux



c. Identification des enjeux à l'échelle de l'agglomération

A l'échelle de l'agglomération, la question des flux pose différentes questions. Premièrement, il s'agit de la remise en question des flux automobiles dans le cadre d'une extension des logiques de circulation en boucle dans le quartier de la Krutenau. En ce sens, les circulations de transit au niveau de la place n'auraient plus lieu d'être, et la place de l'automobile y serait réduite.

Deuxièmement, la question des flux automobiles pose le problème de stationnement. Les résultats du sondage montrent que les besoins en stationnement résidentiel sur voirie sont estimés à 68 voitures pour le front de place. Mais, si 75% des riverains disposant d'un véhicule garent leur véhicule sur la voirie, seulement 13% des riverains déclarent leur véhicule comme mode de transport privilégié. Ainsi, la place est face à un problème de voitures ventouses, avec des cycles de stationnements longs sur la voie publique, malgré la présence de parkings en silo à proximité : parking Austerlitz (130 mètres), parking Bateliers (460 mètres) et parking Hôpital (550 mètres). Ce phénomène peut s'expliquer par la différenciation de tarification entre le parking résidentiel sur voirie et en silo, avec un rapport de coût de 1 à 8.

Troisièmement, dans la logique d'extension du centre-ville vers les nouvelles centralités sud de la ville, l'espace piétonnier a vocation à s'étendre. De la place « carrefour » à la place, lieu de rassemblement, le piéton gagne un espace public perdu avec la montée en puissance des circulations automobiles.

3. Conceptualisation

a. Concept d'unicité de la place

Identifiée comme place à la charnière des quartiers Bourse, Austerlitz et Krutenau, et au centre de gravité entre le centre-ville historique, les nouvelles centralités sud, l'Hôpital Civil et la Manufacture de Tabac, la place d'Austerlitz est un élément de liaison entre ces différents quartiers et enjeux urbains. En ce sens, la place est un élément favorisant l'unité des différents quartiers, et une continuité à travers les différents enjeux urbains.

Cette unité et cette continuité se traduit à l'échelle de la place par des flux traduisant les liaisons entre différents pôles attractifs identifiés précédemment. Ces concepts s'inscrivent dans une approche perceptuelle de la place, où la perception d'une unité d'ensemble se traduit par la visibilité des axes des principaux flux.

L'unité s'inscrit aussi dans le concept de diversité (BRUNET, 2005). Si l'unité de la place s'affiche à l'échelle des enjeux de l'agglomération, elle présente localement des caractères variés, notamment au niveau de ses différents fronts, et leur histoire conséquente. La complexité doit être comprise en terme de variations et de contrastes au sein de la place (R. KÜLLER, 1980).

b. Concept d'appropriation de la place

La ville est un objet perçu, l'image de la ville étant un va-et-vient entre l'observateur et son milieu. Toutefois, l'image perçue n'existe que par la perception d'un observateur. La somme de ces perceptions individuelles conduisent à l'image de la ville (K. LYNCH, 1960). La place et ses fonctionnalités peuvent répondre aux mêmes principes, la somme des perceptions individuelles d'une place conduisent à son image collective.

Ainsi, l'espace conçu doit ainsi avoir la capacité d'être perçu et d'offrir au visiteur l'image collective – l'imagibilité – recherchée. La satisfaction des besoins individuels de perception est l'essence même d'un espace, d'une place. De la place carrefour à la place d'espace public, l'utilisateur piéton gagne un espace public non approprié. L'enjeu de l'étude perceptuelle est de concevoir un espace dont les bornes de perception sont les plus larges possibles, afin d'offrir une imagibilité optimum.

III. Propositions d'aménagement

Scénario 1 : Réaménagement au fil de l'eau

Concepts

Ce premier scénario répond à un réaménagement minimum ne concernant que les éléments d'aménagement et des modifications de voirie. Il répond au concept d'unicité de la place en créant, notamment par l'intermédiaire d'un alignement d'arbres en façade, et la nécessité d'utiliser un revêtement unique pour la place, sur lequel s'interposent différents éléments d'aménagement. Ces éléments d'aménagement ne nuisent par au concept d'unité de la place, avec le maintien d'une large visibilité par rapport aux axes identifiés précédemment.

Ce premier scénario prend en compte les contraintes de site et de situation, en mettant en valeur les différents axes concernant les principaux flux de circulation. Ainsi, les axes rue d'Austerlitz / rue de la Brigade Alsace Lorraine et rue d'Austerlitz / rue de Berne, principaux flux piétons et touristiques dans les enjeux d'extension sud du centre-ville sont mis en valeur. De plus, une trame verte entre les axes rue d'Austerlitz, petite rue d'Austerlitz, rue Sengenwald, rue de la Brigade Alsace Lorraine et rue des Orphelins répond aussi à l'unicité des quartiers composant la place, et intègre la place comme élément structurant du quartier et de sa centralité.

Offrant une place importante aux mobilités douces, ce scénario renforce le rôle de la place dans les flux piétons nord-sud à l'échelle de la ville. L'apport d'un accès au réseau de transport en commun répond à l'éloignement de la place par rapport aux axes de transports en commun. Cet accès correspond à une extension de la navette hôpital sur la boucle rue des Bouchers, rue des Bœufs, rue Sengenwald, rue Paul Reiss, rue de la Porte de l'Hôpital avec deux arrêts place d'Austerlitz et au niveau du parking Saint Nicolas.

Le maintien des circulations est un élément de compromis entre les aspirations des commerçants et des riverains. Celles-ci sont diminuées, ainsi que le nombre de places de stationnement. La réduction des places de stationnement est une réponse au phénomène de voitures ventouses identifié sur la place, pariant sur un report des stationnements sur voirie vers les silos les plus proches, accessibles par transport en commun. Toutefois, elle ne peut être effectuée qu'en cohérence avec une politique tarifaire d'ajustement entre coût d'une place sur voirie et en silo.

Eléments structurants et fonctionnement de la place

Au niveau du plan de circulation, la circulation est coupée sur la petite rue d'Austerlitz, et passe à sens unique rue des Orphelins (sens place du Zurich vers place d'Austerlitz), afin de créer une boucle de circulation avec la rue Jacques Peirottes / rue Saint Gothard. La rue des Orphelins est suffisamment large (3,5 mètres) pour permettre un contre-sens cyclable dans la continuité de la piste rue Sengenwald, tandis que la piste de la rue de la Brigade Alsace Lorraine est continue jusqu'à la rue des Bœufs. La rue des Bœufs passe en sens unique afin d'accueillir une piste cyclable en site propre jusqu'à la rue des Bouchers, afin d'offrir une alternative à la rue d'Austerlitz. La rue des Bœufs est ainsi prolongée sur la place, pour offrir un carrefour orthogonal entre les axes rue des Bœufs, rue des Orphelins, rue de la Brigade Alsace Lorraine et rue Sengenwald.

Au niveau du stationnement, le nombre de places est fortement réduit, dans le cadre d'un réajustement des besoins avec les parkings en silo. Ainsi, 7 places en créneaux sont maintenues dans le prolongement de la rue des Bœufs, 8 places s'ajoutent aux 22 places rue Sengenwald grâce au passage en épi et 3 au niveau du 6C place d'Austerlitz. Les places de stationnement restantes sur la place d'Austerlitz doivent répondre aux besoins de stationnement des clients, et par conséquent soit être en zone bleue, soit passer en zone tarifaire rouge. Par contre, 51 places sont supprimées au niveau de la place et de la petite rue d'Austerlitz, soit une perte nette de 38 places. Toutefois, il faut rappeler que la place comptait 13 places de stationnement en moins dans sa configuration avant aménagements provisoires en 2008.

Les aménagements des espaces verts concernent premièrement les fronts de façade, avec, à l'instar du front sud-est, la mise en place de façade arborées sur la majorité des fronts. Cette rangée d'arbres, à 5 mètres des façades, permet le passage de véhicule d'urgence, et permet de créer une allée, visant à former un espace intime pour les riverains, avec installation de mobilier public : bancs, espaces de rencontres, voir espaces de cuisine d'été. Au niveau du front sud-ouest, cette rangée arborée suit le prolongement de la rue des Bœufs, et se prolonge aussi sur la rue de la Brigade Alsace Lorraine côté pair afin de contribuer à la mise en place d'une trame verte. De même, le même principe d'allée arborée est aménagé rue Sengenwald côté impair et petite rue d'Austerlitz. Ces éléments contribuent à l'unité de la place.

Au niveau du prolongement de la rue des Bœufs, la rangée arborée, et la nouvelle géométrie de la voie libèrent un espace de 750 m² contre 100m² aujourd'hui. Ainsi, cet espace auparavant isolé, aura un fonctionnement propre, en cohérence avec l'ensemble de la place, puisqu'il concentre le futur point d'accès au réseau de transports en commun.

Le cœur de la place devient un espace piétonnier cohérent de 6500m² contre 5000m² aujourd'hui. L'espace piétonnier principal est aménagé avec un revêtement minéral de préférence clair afin de contribuer à une faible réflectance dans une logique de développement durable. Et afin de maintenir l'unité de la place, il est souhaitable que la place dispose de revêtements cohérents et faiblement contrastés.

2800m² de l'espace piétonnier sont couverts de pelouse avec une végétation arborée basse. Ces espaces de pelouse sont répartis sur la place afin de ne pas perturber les principaux axes de circulation piéton et cyclable, ainsi que la visibilité de la place. Toutefois, les arbres actuellement en place et en état bon sont conservés. Les espaces verts classés selon le POS sont légèrement modifiés, mais leur surface en est augmentée. Une modification du POS est possible selon A. Jung, adjoint à l'urbanisme à la Ville de Strasbourg, à l'instar du réaménagement de la place A. Schweitzer à Neudorf.

Les terrasses, élément de conflit entre riverains et commerçants sont déplacées en cœur de place, c'est-à-dire en dehors des allées arborées. En effet, les allées arborées peuvent jouer un rôle tampon, notamment au niveau sonore.

Enfin, pour répondre aux fonctionnalités de la place, et à l'accueil d'activités diverses, seront aménagés deux espaces de jeux d'eau de 400m² (20 mètres sur 20 mètres). Ces espaces, au revêtement minéral, accueilleront des jets d'eau à même le sol, celui-ci étant légèrement incliné afin de contrôler les écoulements. Par ces jeux d'eau, la perception des espaces minéraux est réduite, celle-ci étant généralement perçue négativement.

Ces deux aires, en l'absence du fonctionnement de jeux d'eau peuvent accueillir des activités temporaires, voire des superstructures temporaires correspondant aux cycles de vécu de la place. Les superstructures provisoires ne nuiraient pas à la visibilité des axes de la place, et n'isolent pas la place en éléments distincts en raison de leur taille moyenne et leur implantation sur la place, à proximité des principaux axes.

Scénario 1

Bâti et voirie

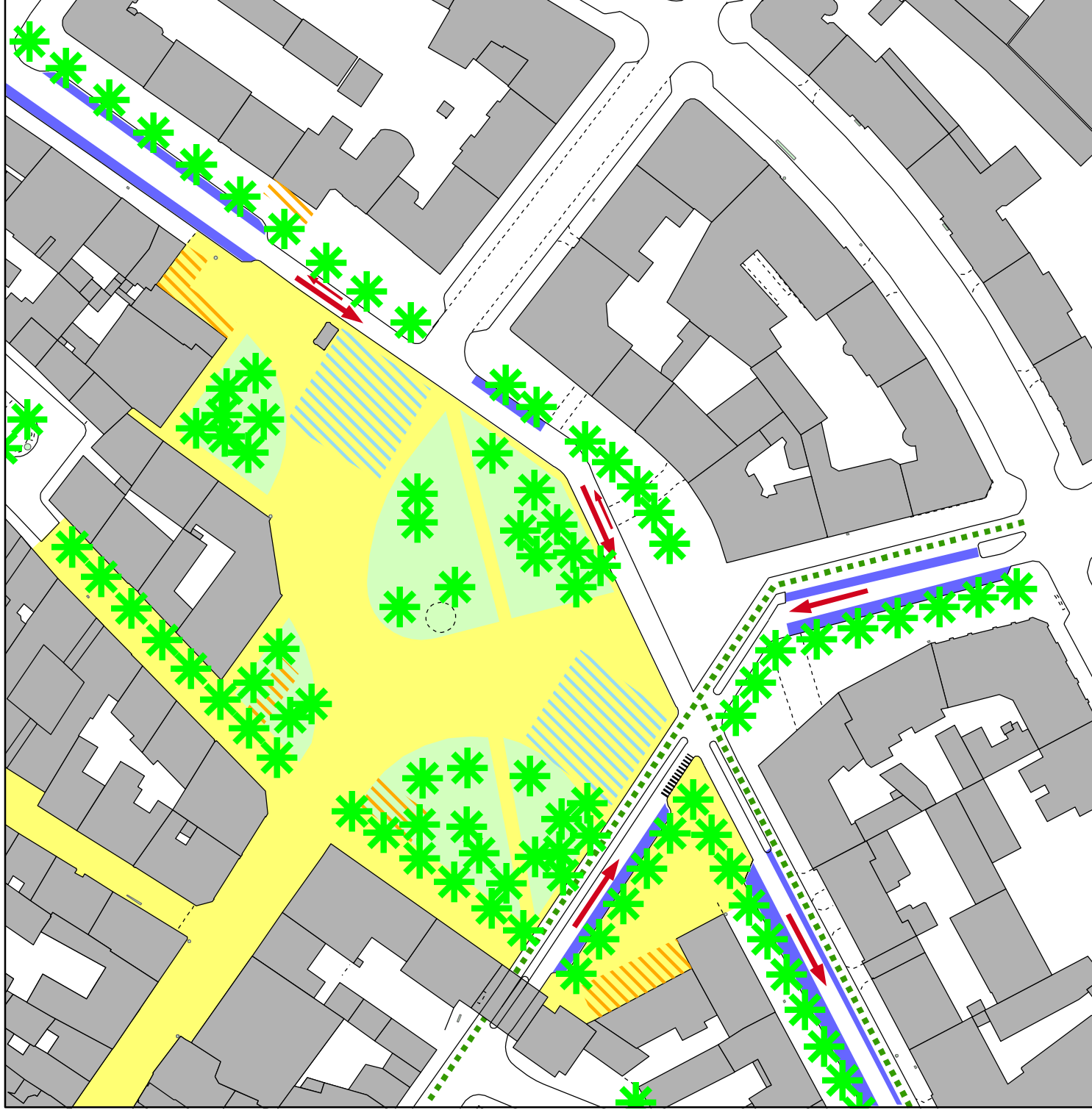
- Bâti
- Trottoir
- Revetement spécifique
- Zone piétonne

Aménagement de la place

- Arbres
- Terrasse
- Jeux d'eau
- Pelouse

Circulations

- Sens unique
- Sens unique avec contre-sens cyclable
- Zone de stationnement
- Arrêt de bus / navette Hôpital
- Piste cyclable



Scénario 2 : Aménagement volontariste

Concepts

Ce second scénario pousse à l'extrême les concepts du premier scénario.

Si l'unicité de la place est conservée avec les mêmes aménagements, le concept d'appropriation est plus développé avec l'aménagement d'une superstructure afin de multiplier les possibilités d'aménagement sur la place. Est ainsi créée une superstructure visible de 400m² au sud-est de la place, afin d'accéder à un espace souterrain de 1300m², de la taille d'une salle de sport multi activité.

La part des mobilités douces est augmentée, avec la piétonisation des rues des Orphelins, de Berne et de la Brigade Alsace Lorraine. L'espace piétonnier central passe à près de 9000m², sans inclure les rue piétonnes créées.

L'espace dédié à la voiture est réduit à la boucle rue des Bœufs, rue Sengenwald, afin de desservir le parking Austerlitz, et l'espace de la place identifié comme le plus menacé par la piétonisation. Ce scénario prévoit la perte nette de 41 places de stationnement. De plus, en raison des constructions nouvelles, de nouvelles places de parking doivent être créées ou mobilisées pour ces constructions. A l'instar de la construction de l'Aubette, où le parking Kléber a été désigné comme parking suffisant, pourraient être désignées des places de parking dédiées à l'équipement au parking Austerlitz.

Ce scénario remet en question les logiques de circulation et de stationnement à l'échelle du quartier de la Krutenau. Se pose aussi la question de la création de nouvelles infrastructures ou superstructures de stationnement et de l'apport de nouveaux réseaux de transports en commun en site propre dans le quartier, dont les axes de TCSP sont uniquement tangents.

Eléments structurants et fonctionnement de la place

En plus des éléments présents dans le premier scénario, ce scénario inclut l'aménagement au sud-est de la place d'une superstructure afin d'accueillir de multiples activités. Avec une surface au sol réduite, et un espace souterrain de 1300m², cette superstructure permet de répondre à des activités à différentes échelles temporelles : marché des breddles à l'échelle de l'année, activités sportives scolaires en journée scolaire, activités sportives de loisirs en soirée, activités culturels ponctuelles. Cet espace, de surface équivalente au gymnase Schoepflin au nord du centre-ville répond au besoin de salle sportive dans le sud du centre-ville, tant pour les besoins des scolaires (écoles Sainte Madeleine, collège Fustel), que de loisirs, le CSC du Cardek ne disposant pas de grands espaces, cette structure doit être considérée comme complémentaire. D'un point de sportif, la volumétrie de cette espace de 9100m³ permet de disposer d'un terrain de handball ou de basket, trois terrains de volley-ball, ou 6 terrains de badminton.

Son intégration souterraine répond au besoin de visibilité sur la place. En effet, bien qu'elle ne représente que 20% de la surface de la place, son implantation en surface aurait nuît à la perception des différents axes. Avec cette superstructure peut être construit une baie vitrée / verrière sur la place. Accessible au piéton qui pourrait marcher au dessus de l'espace souterrain, la surface de la place est agrandie de 10%. En surface, une superstructure de 400m² au sol permet l'accès à l'espace souterrain, et bénéficie d'un accès pour les personnes à mobilité réduite. Cette structure émergente pourra être l'objet d'un concours architectural afin de définir son intégration à la place.

Enfin, la construction d'une telle superstructure va permettre de mettre à jour les traces archéologiques de la place et de la porte des Bouchers. Des éléments d'aménagements, des baies vitrées avec vue sur les fondations pourraient être envisagées en fonction des découvertes.

La piétonisation de trois axes supplémentaires permet de doubler les éléments arborés rue des Orphelins, et de créer rue de Berne et rue de la Brigade Alsace Lorraine deux jardins participatifs. En effet, ceux-ci sont installés sur des rues adjacentes à la place, dans une logique de hiérarchisation des activités. Ces jardins de proximité n'auraient pu être installés sur la place qui a des fonctionnalités à l'échelle de l'agglomération.

La création de rues vertes et jardins participatifs pourrait constituer une proposition à très fort impact de communication sur une volonté politique urbaine orientée vers une transformation de l'usage de la ville. L'impact pourrait être aussi fort que la notion d'éco quartiers.

Scénario 2

Bâti et voirie

- Bâti
- Trottoir
- Revetement spécifique
- Zone piétonne

Aménagement de la place

- Arbres
- Terrasse
- Jeux d'eau
- Pelouse
- Jardin participatif

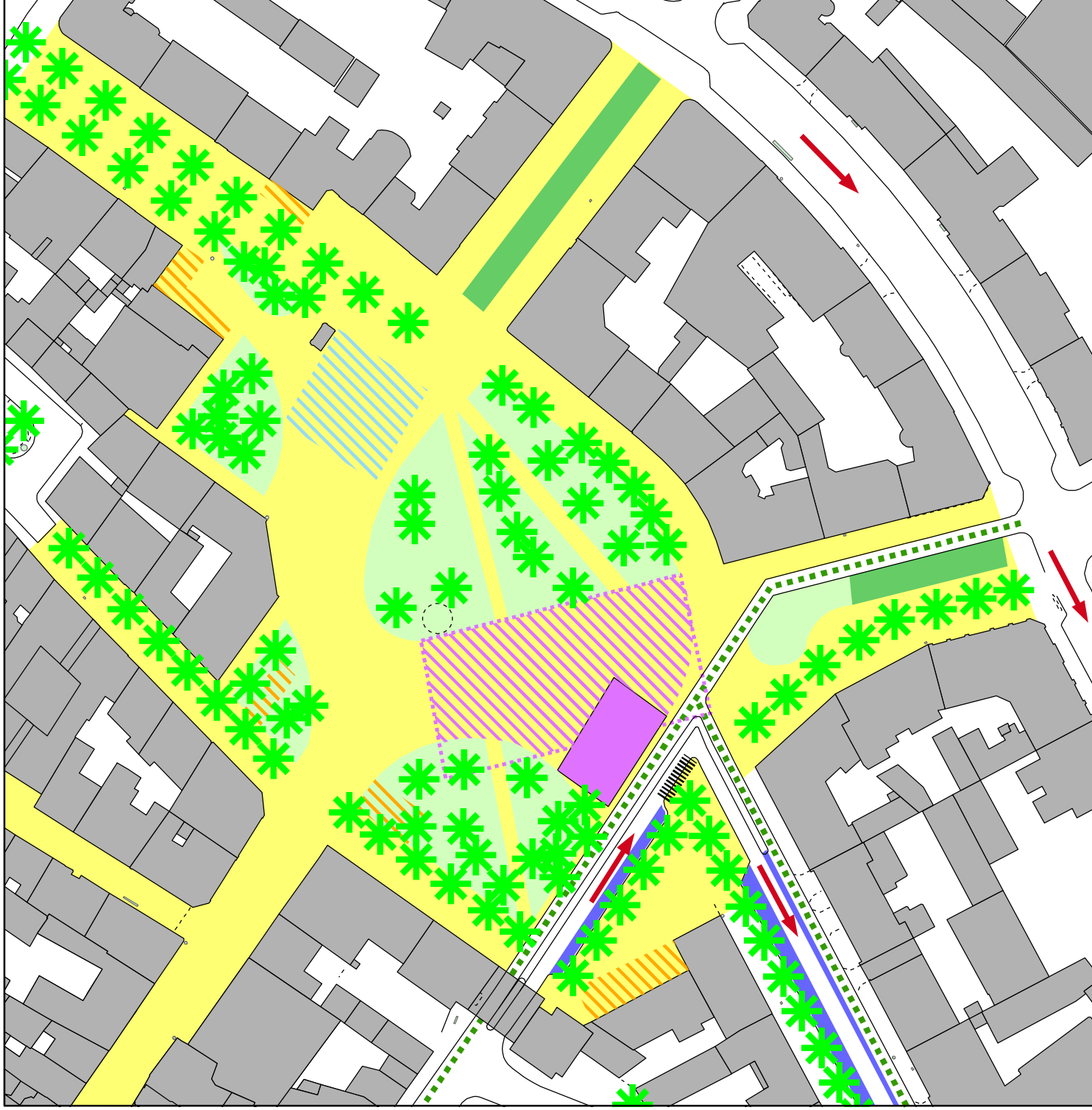
Circulations

- Sens unique
- Zone de stationnement
- Arrêt de bus / navette Hôpital

- Piste cyclable

Superstructure

- Halle souterraine (profondeur -7mètres)
- Halle d'accès (hauteur +3mètres)
- Verrrière visible et accessible



Conclusion

Les deux scénarii présentés constituent des extrêmes en tant que solution d'aménagement. Si le premier se veut modeste, répondant de façon plus limitée par rapport aux enjeux identifiés durant la phase de diagnostic, le second se veut l'aboutissement de la réflexion conceptuelle accompagnant ce dossier, en utilisant les concepts d'appropriation et d'unicité de la place. Mais ces deux scénarii se veulent modulables, et leurs composants peuvent être modulés en fonction des volontés d'aménagements, ou des contraintes temporelles d'aménagement progressif de la place.

D'autres scénarii peuvent aussi être envisagés. L'absence de fonctionnalités identifiées par les habitants, la concurrence des places voisines, et les contraintes de densification urbaine liées aux logiques de planification urbaine durable pourrait aussi permettre d'envisager une réduction de la place avec la construction de deux îlots d'habitations. La réduction, voire la suppression de la place est, en ce sens, une solution.

La multiplicité des scénarii possibles, et les volontés d'aménagement chez les commerçants et les riverains permettent d'envisager de façon positive le futur réaménagement de la place, en attente depuis 2 ans. Les pouvoirs des habitants et les pouvoirs économiques se sont ainsi mobilisés autour de la municipalité afin de définir un cadre d'aménagement de la place.

Le choix de la réalisation d'un concours d'aménagement durant le printemps-été 2009 favorise la multiplicité des aménagements possibles sur la place, sous l'impulsion des acteurs locaux. La nouvelle municipalité s'est engagée dans une démarche de concertation renforçant la démocratie locale et valorisant l'investissement et le travail des habitants et des acteurs économiques. Il reste que pour l'avenir, dans le cadre de la concertation, la Ville se doit se donner également les moyens d'être acteur à la fois en force de propositions mais aussi et en capacité critique des projets et propositions émergents du débat au sein du quartier. Il serait souhaitable qu'une restitution permettant la confrontation et le débat entre propositions de tous les acteurs dont la Ville puisse être organisée à l'effet de rendre « visible » l'orientation globale du projet qui pourrait être retenu, avant d'engager un calendrier institutionnel et opérationnel.

IV. Annexes

1. Chronologie

1982 : Création d'une aire de dépose-bus place d'Austerlitz.

1993 : Piétonisation de la rue d'Austerlitz.

8 octobre 2007 : Déplacement de l'aire de dépose-bus de la place d'Austerlitz au sud du parc de l'Etoile.

Février 2008 : Aménagement provisoire de la place d'Austerlitz.

16 mars 2008 : Changement de municipalité.

Janvier 2009 : Déplacement de l'aire de dépose-bus au nord du parc de l'Etoile.

2. Bibliographie

R. BRUNET, 2005, *Les mots de la géographie*, La Documentation Française, Paris, 518p.

I. CERDA, 2005, *La théorie générale de l'urbanisation*, Edition de l'Imprimeur, 241p.

P. KOROSÉC-SERFATY, 1982, *Images de place*, Université Louis Pasteur, Strasbourg, 106p.

L. KROLL, R. KÜLLER, (B. MIKELLIDES), 1980, *Architecture for people: explorations in a new humane environment*, Holt, Rinehart, and Winston, New York, pp163-169, pp87-99.

K. LYNCH, 1960, *L'image de la cité*, Dunod, 221p.

D. MANGIN, P. PANERAI, 2002, *Projet urbain*, Editions Paranthèses, Marseille, 191p.

M. MOUSSEL, 1995, *Des transports nommées désirs*, Syros, 230p.

F. RUDOLF, 2008, « La place d'Austerlitz : De l'analyse des espaces publics et de l'urbanité primaire dans les villes d'aujourd'hui à leur ménagement... », 6p.

P-A TREVELO, A. VIGER-KOHLER, 2008, *No Limit, Etude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris*, Edition du Pavillon de l'Arsenal, Paris, 328p.

Y TSIOMIS, V. ZIEGLER, 2007, *Anatomie de projets urbains, Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg*, Editions de la Villette, Paris, 336p.

P. VIVIEN, 12/05/1967, *Zone à urbaniser par priorité Strasbourg HautePierre*, SERS.

K. WORPOLE, 2003, *Urban Villages and the Making of Communities*, Routledge, UK, pp118-131.

Consultation des archives de la Ville de Strasbourg et des Dernières Nouvelles d'Alsace.

3. Cartographie

Carte de Kehl, 1910 1/25 000^{ème}, Ministère de l'économie et des finances (Bad).

Carte de Strasbourg, 1869, 1/200 000^{ème}, Daniel Reymann.

Carte de Strasbourg, 1975, 1/10 000^{ème}, SIGCUS.

Carte de Strasbourg, 2002, 1/2 000^{ème}, BD Carto IGN.

Photo aérienne de Strasbourg, 2004, SIGCUS.

Carte de Strasbourg, 2006, 1/10 000^{ème}, SIGCUS.

Les cartes de ce dossier ont été réalisées par D. Herrgott, à partir des fonds de carte et par carto-interprétation de la cartographie ci-dessus, sous ArcGIS 9.2 et Illustrator CS3.

La méthode de discrétisation utilisée pour les cartes thématique est un découpage en moyennes emboîtées selon la méthode de Jenks.