# L'ESPRIT DU FLEUVE

**GAZETTE D'UNE VILLE-PORT, STRASBOURG** 

28 AVRIL - 7 MAI 2017

On parle beaucoup du rapport du port à la ville et de la ville à son port, à Strasbourg et ailleurs, dans d'autres villes en bord de mer ou d'un grand fleuve. Ici, il est au cœur du projet d'aménagement urbain des Deux-Rives. Les enjeux sont de taille, valorisation des terrains désindustrialisés, rationalisation des transports, extension de la ville vers le Rhin, développement économique du port. Mais souvent, les échanges concernent les élus, les acteurs industriels, les experts en urbanisme, plus rarement le quidam, sauf lorsque celui-ci vient habiter les quartiers nouvellement aménagés.

Proposer une autre forme de conversation et d'échanges sur cette thématique en se laissant porter par le regard des artistes que le port a inspirés, c'est l'objectif de ce hors-série édité par L'Ososphère, en partenariat avec le Port autonome de Strasbourg qui croise les propos de ceux qui travaillent à l'aménagement de ce morceau de ville et la présentation d'œuvres. Il amorce ainsi une dynamique qui sera donnée à vivre lors de l'édition 2017 de L'Ososphère à La Coop, avec l'exposition des œuvres évoquées, des Cafés Conversatoires pour une conversation fluide et conviviale sur la thématique « port ville / ville port » et «villes productives » et une préfiguration de ce rapport renouvelé de la ville à son port, avec un Port Center éphémère installé au cœur du Pop Up District de L'Ososphère.



# LE PORT EST AU CŒUR DU RÉCIT DE LA VILLE, IL FAUT JUSTE LE RÉVÉLER.

« Il me faut bien admettre que j'ai rarement vécu un truc aussi fort que le simple fait d'écouter Godspeed You Black Emperor, Joy Division/ New Order ou Kraftwerk à fond les ballons dans un coin reculé du port ou aux abords de la vieille centrale EDF. Et dire qu'aucun film/ cinéaste / photographe digne de ce nom n'a jamais tiré parti de la puissance d'évocation et de la force visuelle de ces coins... »

Dans leur spontanéité, ces propos d'un déambulateur, explorateur de Strasbourg, incarnent un rapport au Port autonome qui sans doute constitue l'une des faces cachées de l'identité strasbourgeoise, l'un de ses trésors enfouis. Longtemps sans doute le Port et la Ville se sont-ils tournés le dos, pour des raisons que les historiens, les sociologues et surtout les personnes qui travaillent au sein du Port expliqueront mieux que moi.

Mais aujourd'hui, porté par un faisceau de pratiques culturelles nouvelles que la ville elle-même doit admettre comme constitutive de son identité, le Port autonome est un élément important de la personnalité de Strasbourg, l'une de ses facettes les plus riches.

Le Port Autonome est un élément majeur de la personnalité de Strasbourg, et nous ne parlons pas là uniquement de sa place sur l'échiquier portuaire international. Il symbolise aussi un rapport renouvelé au Rhin, considéré comme frontière autant que lien culturel, naturel et mythique vers la mer et vers un réseau de territoires connectés de multiples facons à Strasbourg.

Le Port représente un territoire d'inouïs et d'expériences visuelles et sensitives inédites, de paysages qui renouvellent le point de vue sur notre ville. Le Port est le lieu de vie de personnes aux histoires singulières, communautés industrieuses dans une ville aux apparences bourgeoises.

Nous poursuivons cette complicité avec le Port autonome de Strasbourg dont les territoires, les paysages visuels et sonores ont toujours été pour L'Ososphère une source d'inspiration et d'investigations artistiques.

Événement dédié aux pratiques artistiques émergentes – notamment celles qui s'emparent des questions liées au numérique et à l'espace urbain – L'Ososphère propose chaque année depuis dix ans une série d'actions artistiques qui viennent « mettre en mouvement » l'espace urbain de la ville de Strasbourg: ce sont par exemple des projections vidéos sur des façades de bâtiment, des œuvres visuelles ou sonores qui jouent avec le contexte, des constructions éphémères.

Cette année, du 28 avril au 7 mai, sur le splendide site industriel de La Coop, au Port du Rhin, L'Ososphère crée une machine à ville, artistique, festive et participative, qui accompagne la mutation urbaine de Strasbourg et y présente son Pop Up District.

Pour cette édition, ce Pop Up District prend naturellement, en complicité avec le Port autonome de Strasbourg et la SPL Deux-Rives, une fonction de Port Center éphémère articulé à Strasbourg s'affirmant désormais ville-port.

Ainsi, par les œuvres présentées tout au long du parcours artistique et au sein du Port Center éphémère, L'Ososphère associe production industrielle et production artistique, design industriel et impact plastique: ce croisement est au cœur des pratiques artistiques émergentes qui s'inscrivent dans la réalité de la société industrielle (et de ses déclinaisons qui s'inventent aujourd'hui) et cherchent à la rencontrer.

Le Port offre l'occasion d'inscrire également Strasbourg dans ce réseau de cités marquées par une identité industrielle (Manchester, Mineapolis, Detroit, Rotterdam, Hambourg...) et qui pour toute une partie de la population strasbourgeoise marquée par les cultures pop du XXe et XXIe siècles constituent une série de références en terme d'habitat urbain.

Thierry Danet

# LE PORT DANS LA VILLE

# Entretien avec Jean-Louis Jérôme, directeur général du Port autonome de Strasbourg.

Comment le port s'inscrit-il dans l'extension de la ville vers le Rhin et l'Allemagne?

Depuis plusieurs années, nous travaillons avec la ville sur le schéma directeur qui conduit la ville vers le Rhin, notamment à travers la commande commune à la collectivité et au port au cabinet Reichen & Robert. L'idée, en collaborant avec les entreprises présentes sur le port, était de parvenir à concilier au mieux les impératifs de développement de l'habitat et de la liaison avec Kehl, aux impératifs de développement industriel, logistique et de communication entre les parties nord et sud du port. Le port est un morceau de ville!

Les Strasbourgeois n'ont pas toujours eu et n'ont pas toujours conscience de l'existence d'un port dans la ville, comment faire pour changer la donne ?

En communiquant, notamment avec les quartiers : le quartier du Port du Rhin mais aussi tous les quartiers de la ville. Le point de départ a été la grande opération des 90 ans l'année dernière, nous avons accueilli près de 15 000 personnes qui ont pu découvrir un certain nombre de choses. Nous entendons poursuivre ce travail. Dans ce sens, L'Ososphère est l'occasion pour nous de tester l'idée d'un Port Center - un lieu d'interprétation du port - et de montrer la réalité de la vie dans le port. Cette notion de Port Center existe surtout dans les ports maritimes, pourquoi pas pour le Port autonome qui est un port fluvial?

Montrer la réalité de la vie dans le port sous-entend casser les fantasmes, quels sont-ils?

L'image du port est très liée à la présence de friches urbaines et à des installations lourdes - le port au pétrole par exemple - qui ont moins bonne presse aux yeux des habitants. Le port, on le sait, est très associé à ces images datées. On entend encore beaucoup parler d'histoires d'odeurs provenant de l'entreprise Stracel; ces images nous collent à la peau. Beaucoup d'habitants oublient que le principe d'un port est de faire naviguer la marchandise : un bateau qui reste à quai est un bateau qui perd de l'argent. L'imaginaire autour d'un port est très lié à l'image d'une capitainerie avec beaucoup de

bateaux immobiles, de péniches à quai. Cette image est précisément celle d'un port en train de mourir. On peut aussi parler de pollution atmosphérique : aujourd'hui le problème n'est pas celui des rejets industriels mais plutôt de la polluurbains. Les entreprises du port ont aussi fait beaucoup d'efforts et investi des centaines de millions d'euros pour moderniser leur que ce sont des choses qu'on ne

Strasbourg avec celui de Hambourg qui est le 3e port européen et qui est bien intégré à la ville. Les habitants sont très fiers d'avoir cet outil à côté de chez eux. Il faut de notre côté qu'on fasse un effort pour que les gens reconnaissent qu'ils ont un outil formidable et assez peu courant à deux pas du centre-ville. C'est un centre d'importation, d'exportation et de production considérable. À une époque où on parle beaucoup de désindustrialisation, je suis frappé de voir qu'on n'a pas vu de grosses fermetures d'entreprises depuis plusieurs années, cela montre l'intérêt d'une telle infrastructure. Il faut que les habitants se rendent compte que le port de Strasbourg génère un trafic qui ressemble à celui de ports mythiques comme celui de Bordeaux ou de La Rochelle.

Dans le cadre du réaménagement de la ZAC Deux-Rives, qu'est-ce qui est important pour vous?

Notre problématique est celle des voiries : ferroviaire, routière et fluviale. Il est important que l'on conserve ce cordon ombilical nord/ sud qui est aujourd'hui vital pour les entreprises qui sont situées sur le port. Le deuxième élément, c'est de faire en sorte qu'on ne crée pas une promiscuité entre des entreprises qui continueront à générer des nuisances et des habitants qui ne supporteront plus, et c'est naturel, ce genre de choses. La proximité n'est pas la promiscuité. Il y a aussi la nouvelle signalétique. Il faut modifier l'image et le paysagedu port par des aménagements : refaire la rue du Port du Rhin qui est dans un état catastrophique, refaire des aménagements qui modernisent

tion générée par les déplacements process en termes de recyclage ou d'énergies propres. Mais c'est vrai voit pas et qu'il faut valoriser. Comment souhaitez-vous, désormais, que la ville et ses habitants vous regardent? Que doivent-ils voir ? Je compare souvent le port de

> Ce port est un lieu de mémoire mais aussi un centre d'innovation et de créativité, comment réaffirmer cette position tournée vers l'avenir? On le réaffirme via un certain nombre d'initiatives. Je vois l'autorité portuaire que nous sommes, le Port autonome de Strasbourg, comme un catalyseur. Nous devons aider les acteurs sur la plateforme à fédérer et susciter les initiatives qu'ils ne prendraient pas seuls, parce qu'on a tous le nez dans le guidon. Il y a beaucoup d'initiatives qui concernent l'écologie industrielle: l'idée principale est d'envisager des solutions ensemble et de mutualiser certaines ressources. Il y a aussi la logistique urbaine et de proximité. On teste de nouvelles choses, par exemple, entre Strasbourg et Saverne, nous essayons de faire transiter les marchandises par le canal. On va aussi travaille sur les nouvelles technologies. To

la vision que l'on peut avoir de la

plateforme. Il y a beaucoup de tra-

vail à faire avec les entreprises sur

les clôtures par exemple, ça passe

par des détails mais qui peuvent se

révéler être très importants. Autre

pistes cyclables dans le port, c'est

aussi un moyen de créer une forme

de découverte douce du port qui,

est important de favoriser l'entrée

dans le port.

aujourd'hui, n'est guère possible. Il

élément : compléter le réseau de

Il y a les entreprises entre elles, mais aussi les ports entre eux. Qu'en est-il du cluster qui réunit 9 ports sur

que nous rencontrons, notamment autour du transfrontalier : l'accès difficile par voies ferroviaires, l'étranglement ferroviaire qui peut exister, le passage des frontières en train... On se penche actuellement sur les nouvelles technologies du numérique pour optimiser la chaîne de transports : on sait par exemple de manière précise où sont les bateaux en temps réel. Ces projets sont soutenus par la Commission

terminer quels sont les problèmes

sonnait à un certain moment, juste à côté de la Capitainerie. Ce projet est pour nous assez emblématique de la transformation de l'autorité portuaire qui sera situé entre l'habitat et les parties industrielles et artisanales. L'inauguration est prévue pour 2020.

Propos recueillis par Cécile Becker



l'intérêt d'avoir une plateforme avec une autorité portuaire c'est a pouvoir faire le lien avec l'Eurométropole et la Région, faire en sorte que les entreprises parlent entre elles, que les centres de recherche sur le port puissent travailler entre eux et avec les universités.

le Rhin?

La coopération Upper Rhine Ports, c'est l'idée de réunir 9 ports entre Bâle et Mannheim. La première phase a consisté à apprendre à nous connaître, à dresser une photographie des potentiels de chacune des plateformes, à s'interroger sur les possibilités de développement, à mutualiser les moyens. Il fallait avant tout dé-

européenne. Il s'agit de faire en sorte que les ports fonctionnent ensemble et d'arriver successivement à avoir des lieux d'échanges et de gouvernance pour éviter de vivre chacun dans notre coin et mieux utiliser les voix ferrées et le fleuve.

Vous êtes partenaire de L'Ososphère, pourquoi ce choix?

Il nous faut montrer que le port est un acteur du développement de la ville, que c'est une zone en devenir. Le festival Ososphère et l'inauguration de la ligne de tram sont des éléments qui nous permettent de montrer que l'on participe activement à la vie de la cité. Je ne vois pas comment on aurait pu ne pas participer. Depuis plusieurs années, L'Ososphère est traversée par une question : quelle ville sommes-nous ? Notre réponse, -t qu'elle est une ville portuaire.

> oi ressembleront, vous, le port et la ville Jemain ?

Il y aura la création d'un quartier artisanal rue du Havre, mais aussi la modernisation des entreprises, l'amélioration des déplacements... Je crois beaucoup à une forte évolution du ferroviaire, à l'optimisation des chaînes logistiques entre les secteurs comme Strasbourg, Saverne, Molsheim ou Sélestat. Le temps où chaque secteur géographique organisait son activité sans se poser de questions sur la circulation des marchandises sera révolu. Dans les 20 prochaines années. on va voir apparaître des schémas logistiques dont on n'a pas encore idée! Dans un futur plus proche, nous avons lancé un concours d'architecture autour du déménagement du siège historique du port situé rue de la Nuée Bleue - ce qui en dit long sur la façon dont on rai-

# **Focus**

Jean-Louis Jérôme est Directeur général du Port autonome de Strasbourg depuis 2003.

Le Port autonome est un établissement public à caractère administratif créé par une loi du 26 avril 1924 ayant homologué une convention du 20 mai 1923 conclue entre l'Etat et la Ville de Strasbourg qui a pour mission principale d'assurer l'entretien et l'exploitation du port rhénan de Strasbourg et de ses dépendances et d'exécuter les travaux d'extension et d'amélioration de ce port reconnus nécessaires pour les besoins du commerce et de l'industrie. Il dispose, dans sa circonscription portuaire, d'un patrimoine immobilier composé de terrains non bâtis, d'entrepôts et immeubles bâtis divers, d'installations diverses de manutention, l'ensemble étant desservi par la voie d'eau, par la voie terrestre routière et par la voie ferroviaire.

Depuis le 1er janvier 2016, le Port autonome de Strasbourg a deux filiales: Batorama, le service de visite de Strasbourg en bateau-promenade (715 000 passagers en 2016) et Rhine Europe Terminals qui gère les deux terminaux conteneurs.

Catherine Trautmann en est la présidente.



photo. Philippe Grosliei

# Regards d'artistes sur le port, ses territoires, ses trajectoires

# **DU RHIN** À LA VILLE

# **PIERRE FILLIQUET**

La vidéo Du Rhin à la ville retrace le trajet par voie fluviale depuis le Port autonome de Strasbourg jusqu'au Rhin, puis le retour jusqu'aux armements Seegmuller. Ce trajet, bien qu'essentiel à l'économie de la ville depuis le début de son histoire, est encore peu connu de ses habitants.

La vidéo, réalisée à partir d'images argentiques en noir et blanc, propose de redessiner cette perspective historique et contemporaine de manière subjective. Produite dans le cadre de L'Ososphère 2011, elle porte la marque de son temps et donne à voir des espaces depuis métamorphosés.



En 2011, L'Ososphère déroulait sa première édition hors les murs de la Laiterie, au Môle Seegmuller, activant nouvellement ce bout de ville. Depuis, ces terrains situés en bordure d'eau et à la frontière entre le centre et Neudorf, sont devenus véritablement quartier de Strasbourg, avec des équipements culturels d'importance – le paquebot de la médiathèque André Malraux, le silo du cinéma UGC Ciné Cité, les archives départementales, Le Vaisseau - des programmes d'habitation classiques ou novateurs - l'EHPAD Le Danube, l'éco-quartier à venir, la maison universitaire internationale, le complexe Rivetoile - en résille dense avec des activités économiques et commerciales.

Et là, poussées un jour de grand vent à la pointe de la presqu'île, deux grues métalliques à la fois sémaphore et vestiges d'un passé industriel, rappellent le lien au port.

1882, les activités portuaires quittent le centre de Strasbourg pour s'installer sur le bassin de l'Hôpital, au Heyritz, évitant ainsi aux bateaux d'emprunter l'Ill grâce à un nouveau canal qui contourne Strasbourg par le sud pour relier ceux du Rhône au Rhin et de la Marne au Rhin. Mal équipé et trop modeste eu égard au développement de la navigation rhénane, le port se déplace dès 1892 et s'organise autour de la presqu'île



Malraux et du nouveau bassin d'Austerlitz avant de se développer le long de l'actuel bassin Dusuzeau où se concentre alors l'essentiel de l'activité charbonnière. À l'orée du XXe siècle, le port s'installe pleinement sur le fleuve avec la construction des bassins du Commerce et de l'Industrie, galvanisant le trafic portuaire mais s'éloignant du centre de Strasbourg et de ses habitants et visiteurs.

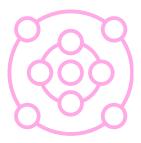


Diplômé de l'École Supérieure des Arts Décoratifs de Strasbourg en 1997 (DNSEP option art) Pierre Filliquet vit et travaille en France et au Japon. Il a notamment exposé au Musée de l'Hospice Comtesse à Lille, au National Art Studio Goyang à Séoul, à la Fondation de l'Architecture à Luxembourg.

« Photographe, dessinateur et vidéaste, Pierre Filliquet est profondément engagé dans un travail de représentation des espaces souvent envisagés sous l'angle de la vanité. La construction rigoureuse de l'image et la maîtrise de la lumière sont les moyens d'une interrogation métaphysique du temps et de la mémoire, de l'entropie et de la disparition. » (Claude Rossignol,

Cette œuvre est présentée dans la cabane de projection Court-Toit des Courtisans au voisinage du Port Center éphémère, à l'occasion de l'édition 2017 de L'Ososphère









# **ZONING SEEN FROM THE SHY** CYPRIEN QUAIRIAT

Le zoning est un découpage de territoires en zones fonctionnellement différenciées. Si l'urbanisme tend vers une vision globale du territoire, les villes sont encore parsemées de zones attribuées à des fonctions spécifiques. L'industrie, l'écologie, l'esthétique et autre schéma directeur se contredisent, se confrontent et malgré tout cohabitent.

Cette installation donne au spectateur le pouvoir de révéler, à son rythme, différentes projections - ou anticipations élucubratives - de réaménagement du territoire où se rencontrent Strasbourg et Kehl, ville et port.

sément à capter un environnement dans sa globalité en donnant à voir de façon détournée et satellitaire une terre vue du ciel en métamorphose avancée. Sans grand discours, Cyprien Quairiat, rassemble, découpe, agence, transforme et élabore de nouveaux environnements. C'est ainsi, que les territoires du Port se transforment successivement. Différents éléments extraits de différentes villes du monde sont ici rassemblés par famille pour donner de nouvelles fonctions au territoire. Par un simple survol de la main, le bout de ville que nous connaissons devient une base de loisir, un site industriel ou encore un



# « Territoires transitoires »

Artiste du nord de la France, là où les reconversions d'activités humaines se conjuguent avec ruptures urbaines et architecturales, Cyprien Quairiat interroge à Strasbourg le tissu urbain au cœur duquel il installe Zoning seen from the sky. Adepte des systèmes de programmation complexes ou les arborescences informatiques et mathématiques semblent supplanter le geste artistique, Cyprien Quairiat n'en propose pas moins une œuvre évidente, tactile et interactive où il est question de placer le visiteur en position de spectateur-acteur de son environnement de vie et de l'environnement de l'œuvre. Proche de la question des apparences, Zoning seen from the sky interroge précisément « l'épiderme» strasbourgeois vu du ciel. Plus précisément, Cyprien Quairiat fait du Port autonome de Stras-(son) terrain de jeu. Approche urbanistique plutôt qu'approche architecturale,

bourg et des espaces alentours, un l'œuvre présentée s'intéresse préci-

complexe sportif. Création d'environnements fictifs autant que critique d'une pratique urbaine de laquelle Cyprien Quairiat s'affranchit, Zoning seen from the sky recompose des paysages et invite à emprunter des chemins en transition.

Après des études au Fresnoy où depuis 2007 il expertise et accompagne des projets multimédia, Cyprien Quairiat s'est installé à Roubaix. Son travail porte d'abord sur un questionnement de la temporalité, l'attente et le mouvement à travers la photographie, la vidéo et l'installation numérique. À l'occasion de voyages et résidences, il engage des réalisations sur des thématiques propres à chaque territoire. Il travaille depuis quelques années avec Aurélie Damon sur des installations interactives questionnant les notions de paysage, d'urbanisme et architecture.

Cette œuvre est présentée dans le Port Center éphémère, à l'occasion de l'édition 2017 de L'Ososphère

# D'UNE RIVE L'AUTRE

Fin avril 2017, le tram traverse la frontière vers Kehl. Dans le même temps, le premier weekend de L'Ososphère se consacre avec ses Cafés Conversatoires à la ville qui se fabrique à l'est. Strasbourg est-elle désormais une ville rhénane, une ville frontière ou une ville transfrontalière? Regards de ceux qui la vivent, la construisent, de part et d'autre du Rhin : Henri Bava.

# Strasbourg, ville rhénane?

Strasbourg n'est pas réellement une ville rhénane, mais une ville sur l'III. Ce lieu d'échange qu'est le port, qui se cristallise comme un centre, se déplace de la ville médiévale vers l'est, de plus en plus à chaque fois. Avec la période industrielle, le port se met en place sur le Rhin. Toute la question, c'est: est-ce que le port est Strasbourg? Je pense que oui.

Le lit du Rhin est très ample, c'est une réalité physique. Au nord et au sud, à la Robertsau et sur l'île du Rohrschollen, il y a encore la forêt alluviale, la présence originelle d'une nature rhénane. La canalisation du Rhin au XIXe siècle par Tulla, transformation radicale, éradique en partie les forêts mais garde d'une certaine manière de logique du Rhin. Tous les canaux du port sont parallèles au fleuve et redessinent de manière stylisée les entrelacs d'origine, qui sont transformés mais perdurent. La relation entre Kehl et Strasbourg ne se fait pas seulement d'est en ouest par le tram et les voies piétonnes, cette géographie nord-sud fait aussi le lien. Elle a une forte empreinte sur le site et que le projet qu'on porte va amplifier.

On a aussi beaucoup travaillé sur le rapport à l'eau, qu'on accompagne le plus possible par des parcs. On aimerait qu'il y ait un retour dans certaines parties du quartier de roseaux, d'une biodiversité qui permette de faire comprendre ce corps de métropole comme un territoire rhénan.

# Strasbourg, ville frontière?

C'est une ville charnière plutôt, un carrefour. Cette situation en fait une ville très ouverte, où l'on sent l'appétit culturel. Le fait de parfaire ce long quartier qui s'étend depuis le Heyritz, la place de l'Étoile, la presqu'île Malraux, qui continue avec Citadelle, Starlette, les rives du Rhin... lui permet de s'ouvrir vraiment sur le Rhin, autrement que seulement par le port. Le tram est l'expression d'un besoin pour les habitants de Strasbourg et de Kehl, que marque déjà la succession de ponts. Il inaugure aussi un nouveau rapport de proximité entre le centre ville et Kehl et rend ce rapprochement plausible. À partir de ce sentiment, il devient possible de construire cette ville. C'est un éclaireur et, avec les promenades piétonnes et cyclables, la colonne vertébrale du projet.

# Strasbourg, ville-port?

Les gens ont désormais envie d'investir le port. Le quartier n'est plus loin du centre, et il devient crédible que le développement se fasse ici. C'est intéressant que le port s'hybride ; que l'activité reste au nord et sud, et qu'au cœur il y ait une hybridation. Ça, c'est unique. Comment résoudre cette question ville-port ? En combinant la ville avec des infrastructures portuaires, qui doivent adapter leur fonctionnement : forcément il y a des négociations âpres, mais on y arrive toujours! C'est une question de sécurité mais aussi de particularité : on aura une identité très forte. Nous n'inventons pas une ville nouvelle sur une carte, on tisse à partir de l'existant : il faut le comprendre et lui donner de la valeur. L'architecture est déjà là, avec des bâtiments industriels très intéressants, un jeu de matériaux tout à fait inspirant. On retrouve dans les constructions des matériaux semblables à ceux du centre, et on peut créer un rapport entre quartiers grâce à cela, pas seulement grâce aux infrastructures. On ne regarde pas seulement la parcelle sur laquelle on travaille mais on regarde autour. On fait le point des dialogues en présence. Michel Corajoud [paysagiste, ndlr] dit qu'entrer dans un projet c'est comme entrer dans une conversation qui a commencé. Il y a plusieurs manières de le faire, on s'est inséré en douceur. Les autres habitants doivent sentir que ce quartier n'est pas une autre ville, mais qu'il leur appartient. Ça, c'est notre ambition depuis le départ. Que les Strasbourgeois et Kehlois se sentent appartenir à cette métropole transfrontalière.

# Strasbourg, ville transfrontalière?

Je ne la limiterais pas à cela, c'est une ville européenne, attractive pour gens issus de tous les pays. Le fait d'être bien implantée, d'être associée à l'image de ville culturelle et de se déployer désormais sur sa géographie puissante va en faire une métropole rhénane, comme Bâle, comme les villes en Hollande. Le Rhin fait 250m d large, sans compter les quais, entre Citadelle et Starlette, le canal fait 140m. Ici, vous regardez l'horizon, vous êtes en ville et vous avez le sentiment de grands espaces. Ceci dit, nous travaillons avec les élus de Kehl pour penser tout le territoire ; il y a un projet de Kehl sur la partie nord de la ville, il s'agit de s'accorder. On regarde Kehl depuis le départ, les deux rives du Rhin. C'est un site qui respire d'est en ouest, on ne peut pas le regarder d'un seul côté.

Henri Bava est paysagiste / agence TER, en charge du projet d'urbanisation de la ZAC Deux-Rives.

Propos recuellis par Sylvia Dubost pour Zut!



# HISTOIRE DU PORT ET ÉVOLUTION

Preuves de l'existence d'un port gallo-romain à Strasbourg

# -1331

Fondation de la Corporation de l'Ancre

Édification de l'Ancienne Douane, ou Kaufhaus

Monopole de la navigation sur les rivières alsaciennes et sur le Rhin jusqu'à Mayence, confié aux bateliers de Strasbourg (Il se maintient jusqu'en 1681)

Construction du premier pont fixe sur le Rhin

Rattachement de Strasbourg au royaume de France

Le traité de Ryswyck fait du Rhin une frontière politique

# **— 1804**

Traité de l'Octroi du Rhin, premier document international organisant la navigation rhénane et la centralisation de la perception des droits ou taxes

# **— 1815**

Le Congrès de Vienne confirme la liberté de navigation sur le Rhin et crée la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

# -1831

La convention de Mayence supprime les privilèges issus de l'Ancien Régime mais maintient les droits et taxes de navigation sur

# -1832

Ouverture du canal du Rhône au Rhin

Convention franco-badoise de correction du Rhin entre Strasbourg et Bâle

# **— 1841-1876**

Travauxd'aménagement du Rhin entre Bâle et Strasbourg

Ouverture du canal de la Marne au Rhin

# **— 1868**

L'acte de Mannheim abolit les droits et taxes de navigation sur le Rhin

# **— 1882**

Ouverture du bassin de l'Hôpital sur le canal de dérivation sud. Le port de Strasbourg quitte le coeur de ville

Ouverture à la navigation du bassin d'Austerlitz. origine du port moderne

# **— 1894-1923**

Travaux de régularisation du Rhin

1er pont-route entre Strasbourg et Kehl.

# \_ 1901

Le creusement des bassins du Commerce et de l'Industrie marque l'ouverture directe sur le Rhin

# **— 1906-1924**

Reprise des travaux de régularisation du Rhin

# \_ 1919

Le siège de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin est déplacé à Strasbourg

# **– 20** mai 1923

Convention entre la Ville de Strasbourg et l'Etat français pour assurer portuaires

L'établissement public « Port autonome de Strasbourg» est créé en application de la convention du 20 mai 1923

# **— 1927-1931**

Réalisation du Port aux Pétroles (étendu en 1963), de l'écluse sud, des bassins des Remparts, Vauban et René Graff

Réalisation des avant-ports Nord et Sud

# **— 1939-1945**

Arrêt de l'activité portuaire, l'administration du Port autonome de Strasbourg se replie à Paris, Périgueux puis Lyon

Destruction des ponts sur

# \_ 1947

Début du service touristique de bateauxpromenades du port, qui deviendra Batorama

Le trafic rhénan dépasse pour la première fois 6 millions de tonnes

# — À partir de 1963

Travaux d'aménagement de la zone sud et des zones annexes de Marckolsheim à Lauterbourg

Inauguration du terminal conteneurs et de son premier portique dans le port Sud

Ouverture de la plate-forme routière Eurofret sur le terminal Sud

Inauguration du 1er portique au terminal conteneurs

Mise en service du terminal multi- vrac au bassin du

Inauguration du 2e portique au terminal conteneurs Sud

Augmentation à 460 tonnes de la capacité du portique colis lourds au port de Strasbourg

# **- 2010** Mise en service du 2e

portique du terminal conteneurs Nord

# -2013

Année de fréquentation record pour Batorama, avec près de 800 000 passagers

# **- 2014**

Mise en service du portique ferroviaire du terminal conteneurs Nord

# -2016

Le Port autonome de Strasbourg fête ses 90 ans. Filialisation des activités Batorama et conteneurs (Rhine Europe Terminals – ŘET)



# Au fil de l'eau, au fil du Rhin, à l'échelle de l'homme: propos d'artiste et d'architecte



# RAIN AGAIN **NICOLAS** SCHNEIDER

Rain again est un ensemble en cours de constitution de dessins et vidéo réalisés lors d'un voyage virtuel en Google Street le long du Rhin, de sa source à son embouchure. Ce travail sédentaire, interroge le nomadisme. Les dessins à l'encre et aquarelle représentent le paysage mental et virtuel que l'artiste perçoit dans les paysages presque idéalisés - pas de nuit, pas d'humains – proposés par Google Street.

Ils sont à retrouver sur rain-again.eu.

Lors de L'Ososphère 2017, ils seront accompagnés d'une vidéo réalisée sur le balcon d'un immeuble où un carnet de dessins sera animé par le seul vent venant du Rhin.

En 2015, à l'occasion de Jardin d'Hiver, Nicolas Schneider montrait Rain is silent, un grand ensemble de croquis sous forme de diaporama augmenté d'un journal en libre-service. L'ensemble de ces dessins réalisés sur le trajet entre Rhin et campus constituait les composants d'une cartographie artistique et intime, quotidiennement éprouvée au fil des trajets entre lieux de vie et lieux d'action et révélatrice

du redéploiement à venir - et déjà entamé - de Strasbourg vers l'Est.

Artiste vivant entre Strasbourg et Marsal, Nicolas Schneider crée le plus souvent à partir de petits dessins faits dans la rue, dans des espaces d'attente tels les aéroports, les trains, les bancs publics.

Production: Quatre 4.0 pour L'Ososphère Cette œuvre sera présenté au R1 de la Cave à vin, à La Coop, à l'occasion de l'édition 2017 de L'Ososphère

# LE PORT, UN NO MAN'S LAND?

Novembre 2015, en partenariat avec l'Université de Strasbourg, L'Ososphère crée un Jardin d'Hiver pour activer le campus de l'Esplanade nouvellement aménagé. À cette occasion, elle inaugure une nouvelle forme de rendez-vous, le Café Conversatoire, qui vise à donner suite au flux d'idées, d'impressions, d'échanges que l'expérience quotidienne de la ville nous inspire, et pose la question: « dessiner des instants de ville?»

Parmi ceux qu'elle invite à construire la conversation, Mathias Romvos et Pascale Richter, architectes, intervenant et enseignante à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville, viennent relater le workshop mené avec un groupe d'étudiants en immersion au port du Rhin. Mathias Romvos définit ainsi le paysage découvert par les étudiants en partant de La Coop, ce lieu un peu étrange et en mutation, à Strasbourg. L'exploration des abords du Rhin a révélé des territoires délaissés, dans lesquels on retrouve des traces importantes stigmates de transports, des talus, des voies, avant d'accéder au Rhin. Avec une situation étrange, en dépit d'efforts importants pour aménager les berges et créer de magnifiques espaces verts : d'un côté, à l'Est, face à Strasbourg, une ville en bord de Rhin et sur l'autre rive, aucune habitation visible, pas de vis-à-vis, comme un no man's land. C'est à cet espace que les étudiants ce sont intéressés lors de leur séjour, entre l'Ill et le Rhin, Strasbourg et Kehl.

Rick d'Ascia est l'un d'entre eux. Il a réalisé son projet de fin d'études sur ces lieux. Comme d'autres, la question du rapport à l'eau l'a inspiré, celle du Rhin, de l'Ill, jadis banal, aujourd'hui perdu. Il n'est qu'à voir ces passants qui, à Bâle, se jettent à l'eau et se laissent porter par le courant, bavardant, leurs vêtements à l'abri dans des bouées hermétiques pour se demander pourquoi, à Strasbourg et Kehl, ces pratiques ont disparu. Rick d'Ascia s'est interrogé sur ce rapport à l'eau et sur la relation au port et aux bassins industriels, difficiles d'accès pour le passant, hormis pour quelques pêcheurs à la sauvage. Et il a imaginé réintroduire l'homme au milieu de cet environnement de bassins industriels, lui rendant une échelle humaine. Davantage qu'un exercice de diplôme, il s'est agit pour lui d'un travail sur la symbolique. En posant là une piscine, un bassin pour les hommes au milieu des bateaux et de ces grandes cathédrales industrielles, il a ramené le port et le Rhin à une échelle humaine, appréciable, il en a restitué la poésie. Symboliquement, il en a fait un lieu hospitalier et non un no man's

Le podcast des échanges est à écouter sur Radio En Construction: Conversations.radio, la webradio éphémère du Jardin d'Hiver www.radioenconstruction.com





Extrait du projet de fin d'études de Rick D'Ascia, 2015 École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville

# MON VOISIN LE PORT

Strasbourg se rapproche de son port, mais il demeure encore un peu un étranger. Un territoire qui s'étend sur une dizaine de kilomètres du nord au sud, géré par le Port autonome, qui a fêté en 2016 ses 90 ans. L'occasion de contribuer à faire connaître ce voisin et ses enjeux, au travers d'une visite en sept stations.

# Le Port aux pétroles

Le voisinage ville-port est rarement une évidence, à Strasbourg comme ailleurs. D'une part parce que, de manière générale, industrie et résidents cohabitent difficilement, d'autre part parce qu'à Strasbourg, la ville s'est construite contre le Rhin (et donc loin du port), car c'est de là que venait à l'époque le danger. Canalisé depuis le milieu du XIXe, le fleuve est désormais inoffensif et c'est du port que vient désormais, selon certains, le danger... Tout au Nord du territoire, la zone du Port aux pétroles, aux abords du quartier de La Robertsau, illustre bien cette cohabitation complexe. Le long du Rhin et de part et d'autre du bassin Albert Auberger, tout près de Kehl, se succèdent des entreprises de stockage de produits chimiques ou d'hydrocarbures. Parmi elles, Rubis terminal, spécialiste et leader produits liquides en vrac. Régine Aloird, directrice de la société, la décrit comme « un hôtel à produits », qui distribue notamment des hydrocarbures aux stations-services et aux particuliers. Pour les entreprises, l'emplacement est stratégique, à la croisée de tous les modes de transports, fleuve, train et route. « Les produits arrivent souvent par barge, explique Régine Aloird, surtout du nord, de la zone Amsterdam-Rotterdam-Anvers, et parfois en train. Ils repartent par camion pour effectuer les derniers kilomètres. » Ici s'applique le PPRT, le Plan de Prévention des Risques Technologiques, décrété après l'explosion de l'usine AZF en 2003, qui concerne également une partie du quartier de La Robertsau. Preuve, pour les riverains, que ce voisin est bien dangereux. Il est pourtant un équipement indispensable, puisque ses réserves permettent aussi de ravitailler les services de secours en cas de pénurie. Et pour Émilie Gravier, directrice de développement et de la promotion portuaires, « il est plus logique de densifier les zones dangereuses plutôt que de créer des zones de sécurité à différents endroits. »

# Le Terminal conteneurs Nord

C'est sans doute l'un des lieux les plus emblématiques du port, le plus impressionnant visuellement et celui qui fait le plus vibrer l'imaginaire. Des centaines de conteneurs sont empilés dans les allées, par jour de départ nous explique-t-on. Au bout du bassin, la capitainerie est aujourd'hui fermée. En fonctionnement jusqu'à la fin des années 90, chaque bateau devait s'y enregistrer. Désormais, les cargaisons sont gérées par les entreprises de transport. « À l'époque il y avait beaucoup plus de trafic sur les bassins, rappelle Émilie Gravier, notamment avec des marchandises en vrac. » Ce jour-là, on ne croisera que les deux barges amarrées le long du Bassin du Commerce, en cours de déchargement par l'un des trois énormes portiques, dont le dernier

a été inauguré en 2013. « Ici, on décharge de une à dix barges par jour, indique Damien Nerkowski, directeur de Rhin Europe Terminals, la filiale du Port autonome qui gère désormais les terminaux. Le portique décharge 20 conteneurs à l'heure, et certaines barges contiennent 400 conteneurs. » Des reach stacker, impressionnants véhicules déplaçant les conteneurs, circulent dans les allées et les emmènent vers les camions ou les voies ferrées « La moitié du trafic de conteneurs se fait par la route, 30% par barge et 20% par le fer. De manière générale, il a augmenté entre le début des années 2000 et aujourd'hui, et a été multiplié par quatre à Strasbourg, grâce notamment à ce terminal, inauguré en 2004. » « Le Pont de l'Europe est bas, précise Émilie Gravier, et décharger au nord, avant le pont, permet de mettre quatre couches de conteneurs plutôt que trois, et donc de rentabiliser le transport. »

# Rue de la Minoterie

Vu d'ici, les Grands Moulins de Strasbourg, construits au début du XXe siècle et installés de l'autre côté du bassin du commerce, à côté du terminal, ressemblent à une cathédrale industrielle. Derrière nous, résonnent les bruits métalliques du ferrailleur Derichebourg. En face, on aperçoit la façade colorée de OVH, aka On vous héberge, un data center en partie installé dans des conteneurs empilés, en hommage au lieu sans doute. Ici sont rassemblés 27873 serveurs, professionnels et particuliers. Le port est en effet une zone stratégique, où se croisent deux lignes de fibre optique - Paris-Strasboura et Francfort-Strasbourg, une nouvelle ligne vers Milan étant prévue pour bientôt - et qui peut répondre à son besoin de grande capacité électrique.

En tout, 320 entreprises, de la multinationale au petit artisan, sont installées sur les terrains loués par le Port Autonome. « Ces ressources nous permettent d'entretenir et d'investir dans les infrastructures [voies ferrées, terminaux, routes... nldr1 et d'avoir une autonomie financière, explique Nicolas Teinturier, directeur de la valorisation du domaine. Aujourd'hui on est plein à 98%, mais on essaye de reconquérir un peu de disponibilité foncière. » L'activité de la zone représente 8 à 10 000 emplois, estime Régine Aloird, également présidence du Groupement des Usagers du Port (GUP), qui regroupe XX entreprises. C'est la première zone d'activité de l'Eurométropole et de la région Alsace.

# La Coop

De l'autre côté de la rue du Port du Rhin, le terrain de la Coop cristallise actuellement un grand nombre de questions concernant l'extension de la ville vers le Port. Son avenir reste flou. Aujourd'hui,



la SPL Deux-Rives, chargée de piloter l'aménagement de la zone entre le Bruckhof et la gare de Kehl, et l'urbaniste Paul Chemetov réinterrogent ce territoire. « On a des discussions avec eux pour viser un développement harmonieux de la ville avec le port », nous dit avec beaucoup de diplomatie Nicolas Teinturier. Régine Aloird atteste quant à elle de l'inquiétude des entreprises. « On sait que riverains et industrie ne fait pas souvent bon ménage. Si on veut mettre de l'habitat sur le môle de la Coop, cela posera des difficultés à toutes les industries en face. On a tendance à être trop dogmatique et à privilégier le confort des habitants. Mais on a beaucoup de chômeurs aussi. Pour avoir des loisirs, il faut d'abord gagner sa vie. »

# Le Terminal Sud

Plus éloignée du centre, la zone Sud est sans doute la moins bien connue des Strasbourgeois. Après Blue Paper - le fabricant de papier qui a repris Stracel en 2014 -, le chantier de la chaufferie biomasse qui alimentera bientôt le quartier de l'Esplanade, le pôle céréales (les industries sont plus ou moins regroupées par secteur d'activité), la rue de Saint-Nazaire débouche sur le terminal Sud, le long du canal d'Alsace. C'est le plus ancien : il a été inauguré dès 1969 alors que le conteneur a été inventé en 1956 et qu'il n'a pas franchi l'Atlantique avant 1966. Sa particularité, c'est qu'il permet de charger des colis lourds : de très grosses pièces qui ne peuvent être transportées en conteneurs, comme des locomotives, des rotors ou des turbines. « Alstom et General Electric, qui fait venir des pièces de Belfort, sont de gros utilisateurs de ce terminal », souligne Émilie Gravier.

# Punch Powerglide

En 1967, General Motors s'est installé sur cette immense parcelle, en partie recouverte de forêt, à l'extrême sud du territoire portuaire. En 2013, le site est racheté par Punch Metals International, qui devient Punch Powerglide Strasbourg. Sur 910.000 m2, la société fabrique des boîtes de vitesses automatiques à 6 et 8 rapports pour la société allemande ZF, qui en équipe des voitures haut de gamme comme la BMW série 5. Plus de 1000 boîtes sortent chaque jour de ces chaînes de fabrication,

la totalité est exportée et part essentiellement par camions, mais aussi par voie fluviale. Avec plus de 1000 salariés, PPS est le plus gros employeur du Port.

Devant l'entrée du site, des salariés attendent le bus. L'arrêt est desservi par une ligne gratuite propre de PPS, et par la ligne 27 du réseau CTS, modifiée en 2014 par le PEPS, le plan de déplacement entreprises du Port de Strasbourg. Cette grande opération co-pilotée par le Port Autonome a pour objectif d'améliorer les transports dans la zone, en créant notamment un réseau cyclable, pour les salariés et plus largement pour les Strasbourgeois. « Cela permet une perméabilité plus grande entre ville et port », déclare Nicolas Teinturier. « Améliorer l'aspect du port avec des pistes cyclables, faire en sorte que l'environnement soit plus joli, créer des services pour la zone portuaire, comme des crèches, des restaurants... évidemment c'est très bien, confirme Régine Aloird, Mais il ne fait pas non plus occulter l'activité économique. » Le GUP a d'ailleurs développé un projet avec le Pôle Emploi du quartier du Port du Rhin, pour favoriser l'emploi de proximité. « On a quand même réussi à employer une cinquantaine de personnes : à l'échelle de la zone c'est pas mal. »

# Le pôle déchets

À l'extrémité sud, face à la réserve naturelle de l'île du Rohrschollen, c'est l'autre zone de friction entre la ville et son port. Une ville qui paraît pourtant bien loin... Ici, différentes entreprises traitent ou recyclent différents matériaux, mais c'est surtout l'incinérateur qui fait débat. Ce jour-là, les volutes qui s'en échappent indiquent qu'il est en fonctionnement. Pour Nicolas Teinturier, c'est là encore une interface entre la ville et le port. Manière de voir les choses... « Les déchets ménagers vont à l'usine d'incinération, la vapeur est ensuite envoyée vers les entreprises mais aussi vers les habitations. De manière générale, beaucoup de biens de consommation passent pas le port : ordinateurs, fringues, denrées alimentaires... les ports sont des nœuds par lesquels passent les biens de consommation. Le problème du port aujourd'hui vis-à-vis des habitants, c'est son acceptabilité. Nous avons organisé pas mal de visites avec les conseils de quartier: quand vous les emmenez

et que vous leur expliquer ce qui s'y passe, vous leur enlevez une partie de leurs a priori. » C'est un fait : depuis quelques années, le vaste projet urbain de la municipalité amène les Strasbourgeois à s'intéresser de plus en plus à leur port, qu'ils connaissent effectivement mal. Du côté du Port Autonome, ce même projet génère certes des contraintes, mais aussi l'occasion de mieux faire comprendre son activité et donc, peutêtre, de la préserver. L'industrie recule toujours quand les habitants s'installent; Strasbourg a peutêtre ici une opportunité unique de renverser ce postulat et de faire du port un vrai voisin.

Sylvia Dubost pour Zut!





# Paysages et visages du port cadrés par...

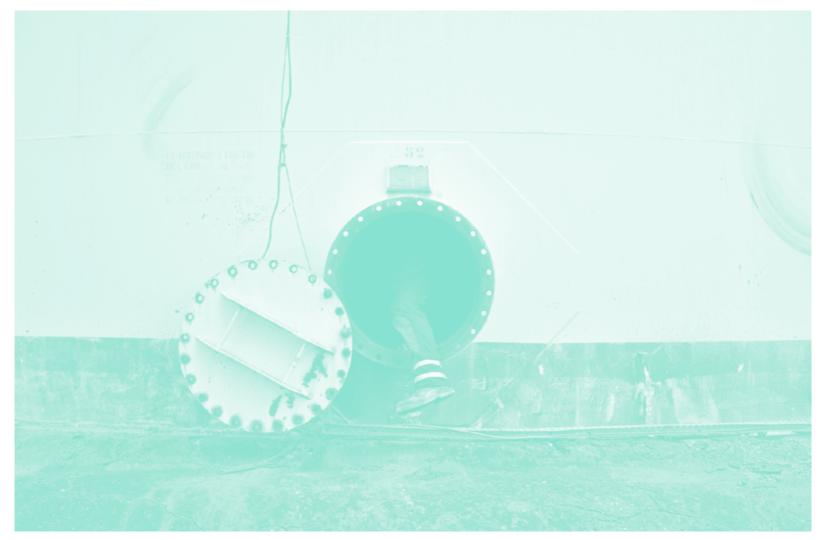
# SÉRIE DE PHOTOGRAPHIES CHRISTOPHE BOGULA

Photographe amateur, Christophe Bogula est technicien de maintenance chez Rubis Strasbourg depuis une dizaine d'années.

Séduit par l'architecture industrielle ancienne, son esthétique, ses formes et l'usure du temps qui la transforme, Christophe Bogula décide, dans les années quatre-vingtdix, de faire poser ses collègues sur leur lieu de travail avec en tête de partager son univers professionnel avec ses proches, mais aussi de montrer que certains métiers manuels restent figés dans le temps, évoluant peu. Son travail s'inspire de celui d'August Sander.

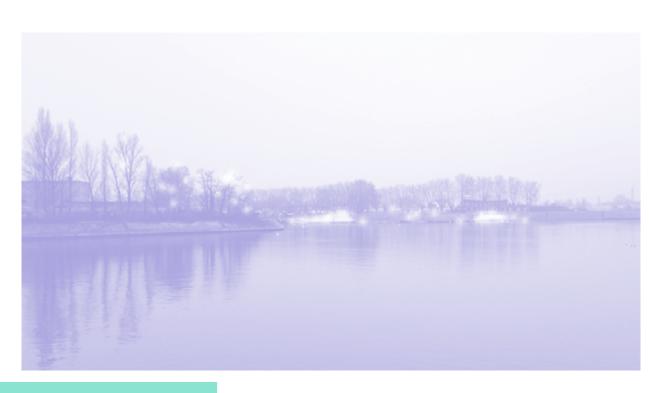
Avec le soutien de Rubis Mécénat Cette œuvre est présentée en conteneur, à l'occasion de l'édition 2017 de L'Ososphère

Rubis Terminal, leader européen indépendant dans le stockage de produits pétroliers, chimiques, agroalimentaires et engrais est implanté à Strasbourg au Port aux pétroles ou bassin Albert Auberger. Il assure l'alimentation de la région en hydrocarbures, au rythme de deux millions et demi de mètres cubes par an livrés par quelques 900 barges. En 2011, le groupe Rubis crée un fonds de dotation, Rubis Mécénat, qui participe notamment au soutien de projets artistiques.









# EN VIGIE THIERRY FOURNIER

série de vidéos in situ, depuis 2014

En Vigie est une série de vidéos in situ qui créent des situations de suspens du regard et de l'écoute à partir des plus infimes évènements qui surgissent dans un paysage. Mis en évidence par des surbrillances saturées comme des lucioles, les mouvements captés dans le paysage commandent le déplacement d'une tête de lecture dans un crescendo d'orchestre, qui ne cesse de varier et dont le climax ne se produit jamais. Le regard et l'écoute s'entraînent mutuellement dans une attente et une observation du moindre détail. En Vigie fait l'objet d'une nouvelle édition pour L'Ososphère : l'œuvre s'installe au Cap du Pylône, lieu privilégié de contemplation au cœur du Port du Rhin. Les mouvements du port, de la ville et de la nature deviennent

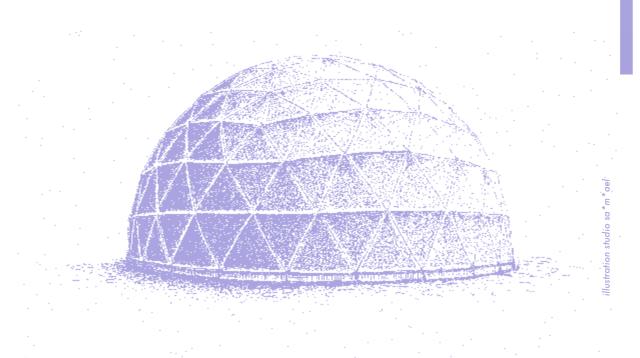
le motif d'un suspens cinématographique qui ne se résout jamais.

Production: Thierry Fournier, Bipolar, Région Languedoc-Roussillon Coproduction: Quatre 4.0 pour L'Ososphère

Thierry Fournier est artiste et dépendant. Son travail aborde notamment les limites de l'humain, de l'altérité et de la socialité et la manière dont ces questions se rejouent profondément dans un contexte marqué par les technologies. Ses installations, objets, vidéos, photographies et performances interrogent ainsi les relations entre individus, société, nature et artefacts. Il est également responsable du groupe de recherche EnsadLab Displays sur les formes de l'exposition. Une longue complicité, nourrie de réflexions et d'émotions communes lie L'Ososphère à sa trajectoire.

Cette œuvre est présentée dans le Port Center éphémère, à l'occasion de l'édition 2017 de L'Ososphère

# UN PORT CENTER ÉPHÉMÈRE AU COEUR DU POP UP DE L'OSOSPHÈRE



# Pop Up District

Conteneurs-signatures posés au pied de la Cathédrale et sur les places de Strasbourg, architectures pop-up à La Laiterie, à Seegmuller ou à La Coop, sur le Campus Central de l'Université de Strasbourg ou au Alter Schlachthof de Karlsruhe – depuis sa création, L'Ososphère explore et expérimente les formes d'architecture éphémères, nomades et modulables pour participer à la fabrique de la ville par l'activation artistique.

Entre scénographie urbaine et architecture renouvelable, les dispositifs proposés par L'Ososphère sont nourris de cette trajectoire, de ses recherches et expérimentations, de ses liens avec une scène d'architectes issus des écoles strasbourgeoises et qui a produit de nombreux collectifs présents au niveau national et engagés dans les exigences de l'invention d'une architecture consciente des enjeux du XXIe siècle.

L'Ososphère synthétise désormais cette action dans un nouveau dispositif-programme intitulé Pop Up District, amené à devenir nomade et transfrontalier, pour relier des énergies au fil du Rhin et du Grand Est mais également en répondant aux invitations d'autres territoires. Le programme Pop Up District est co-écrit avec l'atelier d'architecture CNB, développant des axes de co-production avec le Port autonome de Strasbourg (autour des conteneurs) et le collectif AV Exciters (autour des dômes géodésiques).

En activant les lieux par un dispositif modulaire et modulable d'architectures éphémères conçu sur mesure, le Pop Up District intègre la flexibilité, le réemploi, le partage des espaces et des dispositifs, pour y inventer, selon la formule de Jean-Luc Nancy, des « instants de ville » communs et ouverts. Il intègre conteneurs, dômes géodésiques, constructions ad hoc en échafaudage ou matériaux trouvés in situ.

Pour cette édition, en complicité avec le Port autonome de Strasbourg et la SPL Deux-Rives, ce Pop Up District prend naturellement une fonction de Port Center éphémère articulé à Strasbourg s'affirmant désormais ville-port.

# Port Center éphémère

À l'instar du Havre, d'Amsterdam, d'Anvers ou de Montréal, Strasbourg, en tant que ville portuaire, pourrait s'enrichir d'un lieu-outil permettant une nouvelle ouverture et de nouveaux liens entre zone portuaire et habitants de la ville-port. Un lieu représentatif d'une dynamique locale singulière, basée sur un savoir-faire fluvial, ferroviaire et industriel souvent méconnu du grand public qui pourtant l'interpelle, un lieu qui vienne souligner l'extraordinaire potentiel d'imaginaires et d'identités qui se niche entre les darses, les silos et les conteneurs, un lieu qui se propose de favoriser d'autres opportunités de rencontres entre le monde des entreprises et celui du grand public.

Forts de leur relation construite dans la durée et de leurs échanges et réflexions communes et poursuivant les initiatives prises au moment du 90e anniversaire du Port, L'Ososphère et le Port autonome de Strasbourg ont imaginé déployer un Port Center éphémère comme cœur du Pop Up District. Cet espace de médiation entre le Port et la ville présente une exposition sur la thématique du Port et les inspirations artistiques que suscitent ses paysages, ses imaginaires et sa vocation, se saisit des enjeux d'avenir au sein d'une installation artistique interactive, se penche sur son passé et ses devenirs. Un Food Lab portuaire y déniche un rapport créatif aux saveurs. Un livre géant pour les enfants raconte les aventures imaginaires de Sawyer, le conteneur jaune, autour du monde.

Il intègre des œuvres qui sont autant d'ouverture à la réflexion sur notre lien au port et, à partir de lui, au Rhin : Zoning Seen from the Sky de Cyprien Quairiat, En Vigie de Thierry Fournier, Du Rhin à la ville de Pierre Filliquet, Contenus d'Addictive TV, European Sound Delta et les photographies de Christophe Bogula.

L'Ososphère et le Port autonome de Strasbourg mettent la question de la ville-port ou du port-ville au centre des conversations et organisent un Café Conversatoire.

# Conversations

Par le programme des Cafés Conversatoires, L'Ososphère rejoint la tradition urbaine du café comme espace public et lieu singulier de construction de la cité par la conversation, forme pop de production de la pensée qui poursuit la tradition des cafés de l'Europe rhénane, des Stammtisch strasbourgeois. Articulé à une ligne éditoriale ouverte et alimentée par les partenaires qui s'en saisissent, il propose des situations artistiques d'espace commun et de conversations.

Chaque Café Conversatoire est l'occasion de retrouver des conversants invités pour l'occasion et de partager la parole pour participer à une grande conversation multi-canal (in situ, radio, print).

Le déroulement en est simple : chaque thématique ou questionnement est activé par une forme artistique, l'expérience est partagée pour faire conversation en mêlant points de vue experts et expériences intimes, prolongée ensuite sur le web, par des éditions print et radio.

Dans cette configuration d'échanges et de partage de points du vue, le Port autonome de Strasbourg et L'Ososphère mettent la question de la ville-port ou du portville au centre des conversations.

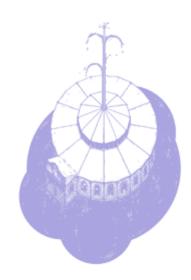


illustration studio sa\*m\*ael

# PROGRAMME DES CAFÉS CONVERSATOIRES

DIMANCHE 30 AVRIL - 16H GRAND DÔME DU POP UP DISTRICT, LA COOP

# Café Conversatoire Port ville / Ville port

Le port comme porte d'entrée et de sortie de la ville vers le monde. Le port comme territoire d'activité et d'imaginaire au cœur de la ville et la ville comme proposition d'habiter le port. Poursuivre l'incessante découverte de la passionnante identité portuaire de notre ville.

## Invités

Un représentant du Port autonome de Strasbourg, Séverine Bailly, Lynn Pook et Philippe Somnolet (Paradox[a]), Gaëtan Gromer (Paradox[a], Les Ensembles 2.0), Cyprien Quairiat (artiste, auteur de Zoning seen from the sky), Isabelle Moulin (Europan) et d'autres en cours de confirmation au moment de l'édition de cette gazette En complicité avec le Port autonome de Strasbourg et Paradox[a] Modération Jean-Louis Fournier, Or Norme

Précédé d'une balade dans le quartier du Port du Rhin « Tu (t')entends comment (avec) ta ville ? » avec Pauline Desgrandchamp, le Groupe Conversons et Horizome de 14h30 à 16h, départ de La

Murray Schafer, créateur de la notion de paysage sonore (soundscape), le définit comme « une composition de différents plans sonores évoluant au gré du moment, du milieu, du climat... en débordant du cadre de la représentation esthétique vers la perception multi-sensorielle ». Il en différencie deux types : le paysage sonore vécu, celui qui se diffuse in situ, et le paysage sonore fabriqué, celui qui est modifié, transformé, traduit par le créateur sonore pour construire un récit inédit.

L'idée de ces balades est d'interroger notre rapport au son du paysage urbain. Sous forme d'initiation à l'écoute, c'est une balade analytique au cœur des sonorités du Port qui vous est proposée avec tout à la fois l'écoute des paysages réels mais également de ceux fictifs.

Suivi à 18h d'une performance Noise Level – Live de Gaëtan Gromer

Gaëtan Gromer crée en direct la musique en modifiant des paysages sonores, exotiques ou communs, issus de sa collection personnelle. Les sons concrets, enregistrés par ses soins en différents endroits du monde, offrent une infinie palette de timbres et de textures qui servent de matière première à de nombreuses explorations et improvisations. C'est d'ailleurs cet aspect « interaction en direct et dans l'instant » qui fait la singularité de cette performance en perpétuelle évolution.

JEUDI 4 MAI – 14H GRAND DÔME

# Café Conversatoire Villes productives

Dans la ville-port, la production voisine l'habitation. La production s'invite aussi dans la ville par l'économie sociale et solidaire, dans un mouvement où les individus redeviennent, à leur tour, producteurs, makers, artisans de leur quotidien, habitants surtout, au lieu de se complaire dans un statut d'usager d'une proposition de services et d'agréments. La ville, territoire de multiplicité des usages, où la question de la production rencontre l'écologie et le développement durable.

Invités
Philippe Barre (Darwin, à confirmer), Gérald Rouvinez (Alter
Schlachthof), Cédric Bischetti (Makers for Change), Anne Jauréguiberry (agence aupa), Éric Betton (Eurométropole de Strasbourg), un représentant du Port autonome de Strasbourg et d'autres en cours de confirmation au moment de l'édition de cette gazette
En complicité avec KaléidosCOOP et Start Up de Territoire
Modération Cécile Becker ou Sylvia Dubost, chicmedias

# INFOS PRATIQUES

Le parcours artistique de L'Ososphère et le Port Center éphémère au cœur du Pop Up District seront ouverts :

- Samedi 29 avril de 14h à 20h
- Dimanche 30 avril de 14h à 20h
- Du mardi 2 au vendredi 5 mai de 12h à 22h
- Samedi 6 mai de 10h à 23hDimanche 7 mai de 10h à 20h
- Jour de fermeture :

1er mai Fête du travail

L'accès au parcours et au Pop Up District est libre et gratuit



# Ours

Cette gazette est une réalisation de L'Ososphère et du Port autonome de Strasbourg.
Rédaction et direction de la publication: Thierry Danet / Coordination Agence Candide
Sur proposition de Cécile Becker et Sylvia Dubost, chicmedias
Design graphique: Claire Muth Imprimerie Gyss
Contact: pavillon@ososphere.org
© Tous droits réservés, avril 2017.