

# QUARTIER LUMIÈRE

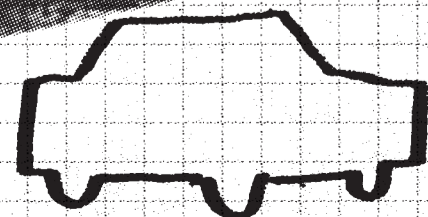
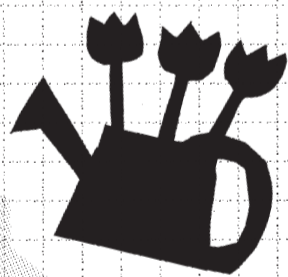


N°1

## Les souvenirs de Port du Rhin

«Les souvenirs de Port du Rhin» est le premier numéro de *Quartier lumière*, journal itinérant de quartier en quartier, curieux de connaître l'histoire des lieux et des souvenirs qu'ils détiennent. Les souvenirs personnels des habitantes et des habitants y croisent les récits historiques des lieux du quartier.

Dans ce numéro, les souvenirs s'illuminent au travers de projections lumineuses qui auront lieu le soir place de l'Hippodrome. Vous pourrez également les retrouver sur des panneaux place de l'Hippodrome. L'espace urbain livre ainsi les souvenirs vécus par celles et ceux qui le côtoient.



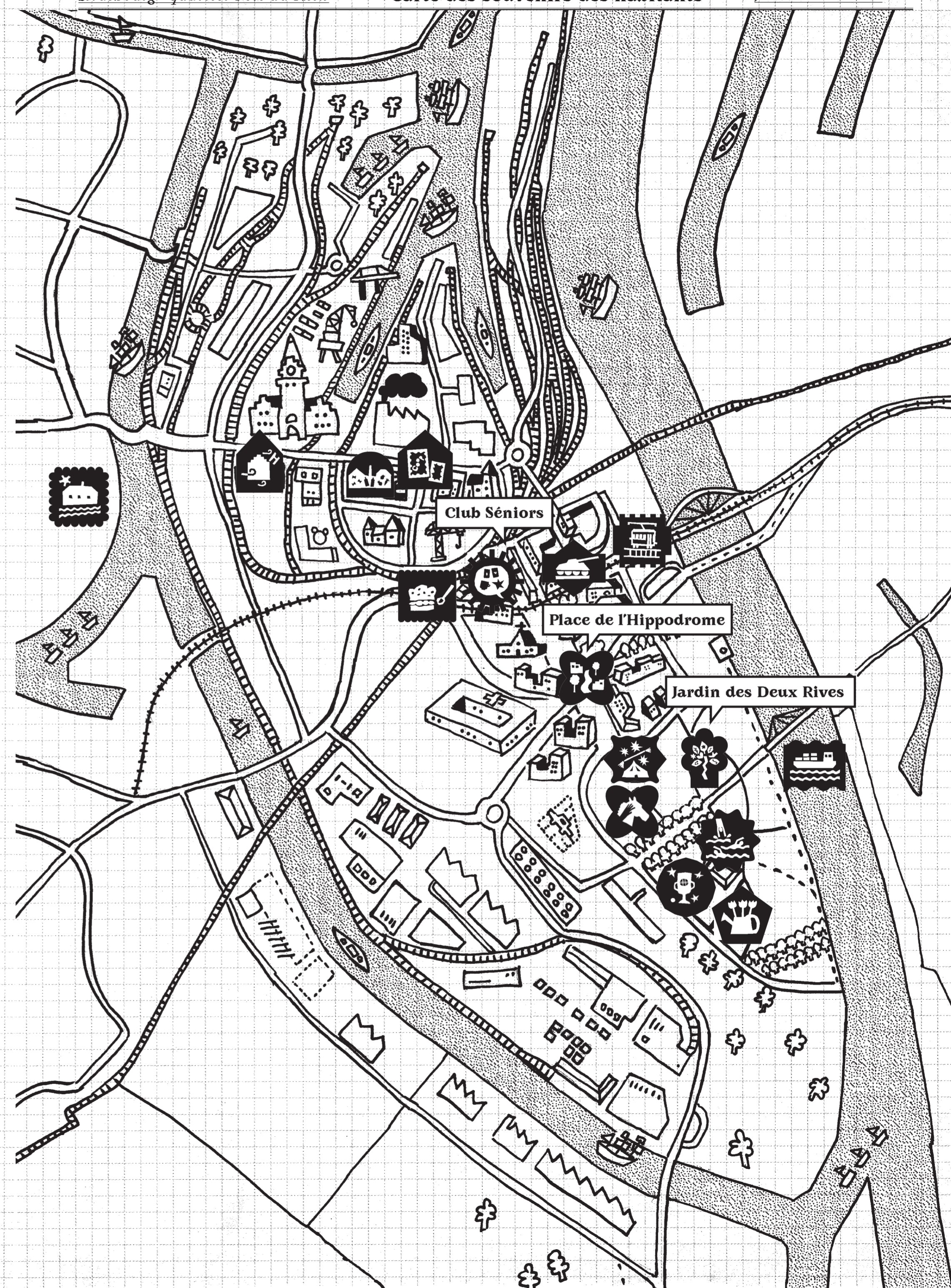
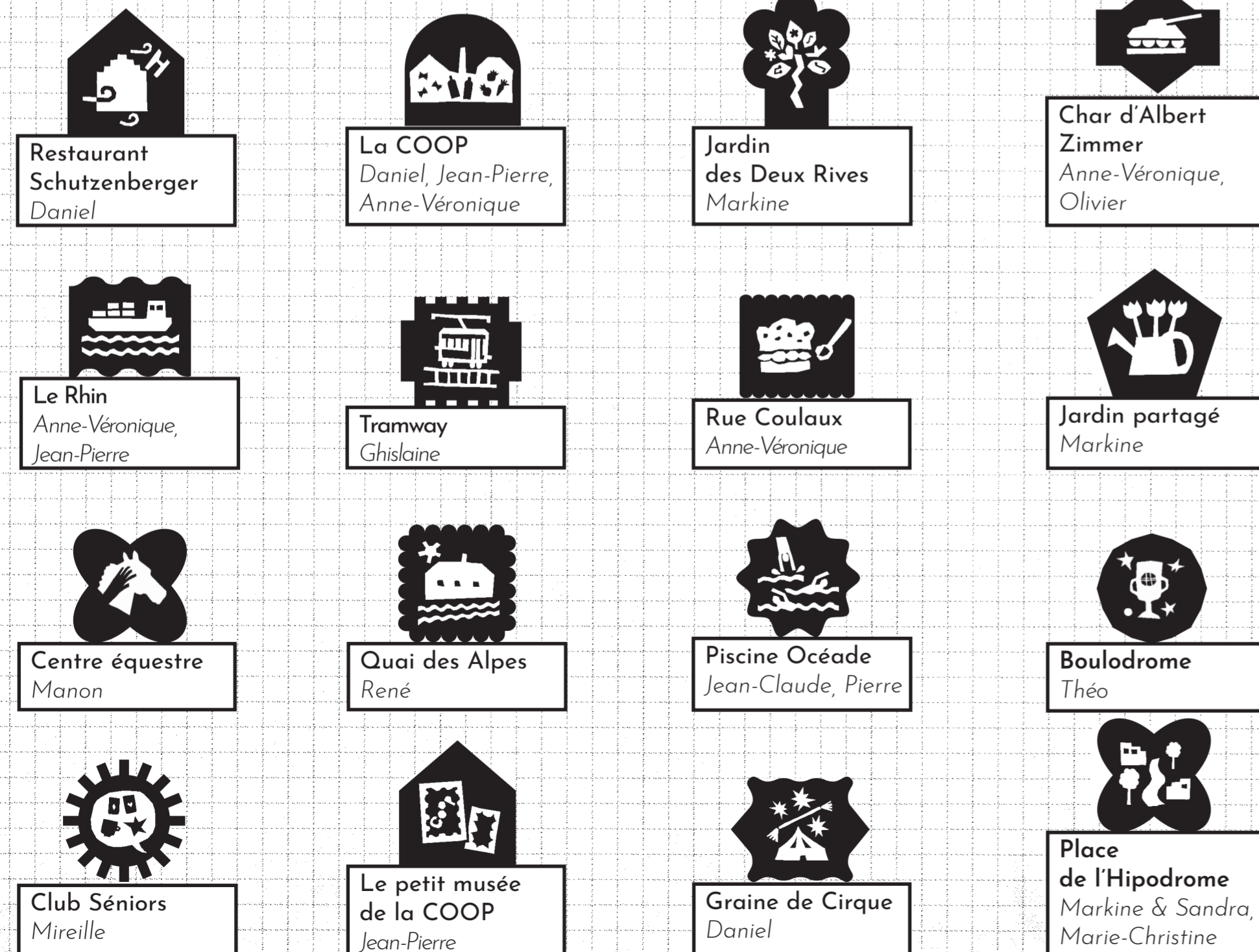
# Les souvenirs de Port du Rhin

## La signalétique des souvenirs

« La signalétique des souvenirs » est née au gré des rencontres avec le Club Séniors et les habitants du quartier Port du Rhin. Nous avons collecté des souvenirs personnels et des archives historiques du quartier afin de les diffuser dans ce journal et de les présenter sous la forme de projections lumineuses et de panneaux souvenirs qui seront visibles par les passants et les habitants du quartier. Reprenant le principe de signalétique urbaine dont le rôle est généralement de guider ou d'informer, nous avons décidé d'en proposer une version sensible qui vise à rendre l'espace public plus personnel grâce à la présence des souvenirs de ses habitants. Nous vous proposons de lire dans ce journal l'ensemble des anecdotes personnelles récoltées ainsi que des textes issus des archives du quartier. Ces souvenirs, anciens ou récents, racontent tous à leur manière la vie du quartier, l'existence de lieux emblématiques, toujours existants ou disparus.

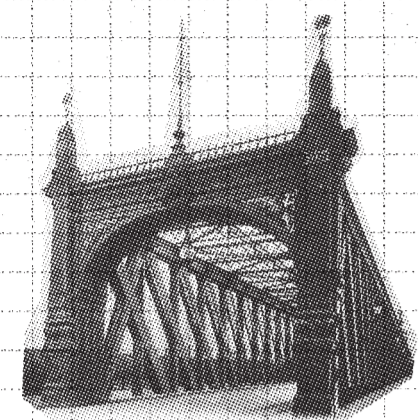
- P•3** → Carte des souvenirs des habitants
- P•4-10** → Souvenirs personnels et historiques
- P•11** → Carte des lieux historiques
- P•12** → Vos souvenirs

## Les panneaux souvenirs



## Ponts sur le Rhin

1388-2017



en 1797 lors du Siège de Kehl pour empêcher l'arrivée des Autrichiens. Il sera remplacé par le Pont impérial construit de 1803 à 1808. Celui-ci, réalisé en sapin et en chêne, mesurait 440 mètres de long avec à son extré-

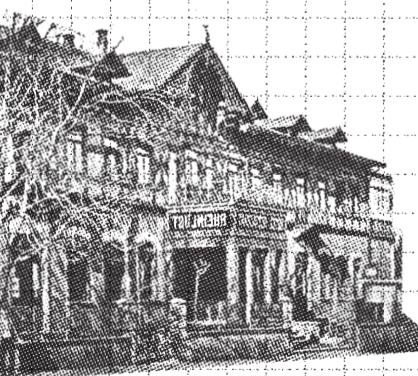
mité française un arc de triomphe érigé par la Ville de Strasbourg pour la réception de Napoléon 1<sup>er</sup> après la victoire d'Austerlitz. Cet ensemble monumental fut en partie détruit en 1815 après l'abdication de Napoléon 1<sup>er</sup>. À partir de 1816, des ponts destinés aux trafics piéton et routier se succéderont jusqu'en 1939. De 1861 à 1939, un second pont à côté du premier relie Strasbourg à l'Allemagne par le chemin de fer. En prévision de l'offensive allemande et alors que la France est en pleine *blitzkrieg* contre l'Allemagne, les troupes françaises dynamitent les ponts. À la suite de l'annexion de l'Alsace-Moselle au Troisième Reich, les deux ponts sont reconstruits. Ils sont de nouveau détruits en 1944 et remplacés grâce aux Alliés par un premier pont provisoire en bois en 1946 puis un second pont provisoire en treillis métallique en 1951. En 1960, a lieu l'inauguration du « Pont de l'Europe » tel que nous le connaissons aujourd'hui pour signifier la réconciliation franco-allemande. Une nouvelle passerelle destinée au tramway a été achevée en 2017. Celle-ci prolonge la ligne Strasbourgeoise jusqu'en Allemagne.



« Pendant mes belles années, quand j'avais 15 - 17 ans, on allait à la Piscine de Kehl en traversant le Rhin à la nage en file indienne. Il fallait faire vite quand il y avait un bateau. C'était une belle et grande piscine, il faut dire qu'elle n'était pas donnée. Elle était toujours propre, ça, c'est les Allemands! » *Jean-Pierre, Le Rhin, ~1961*

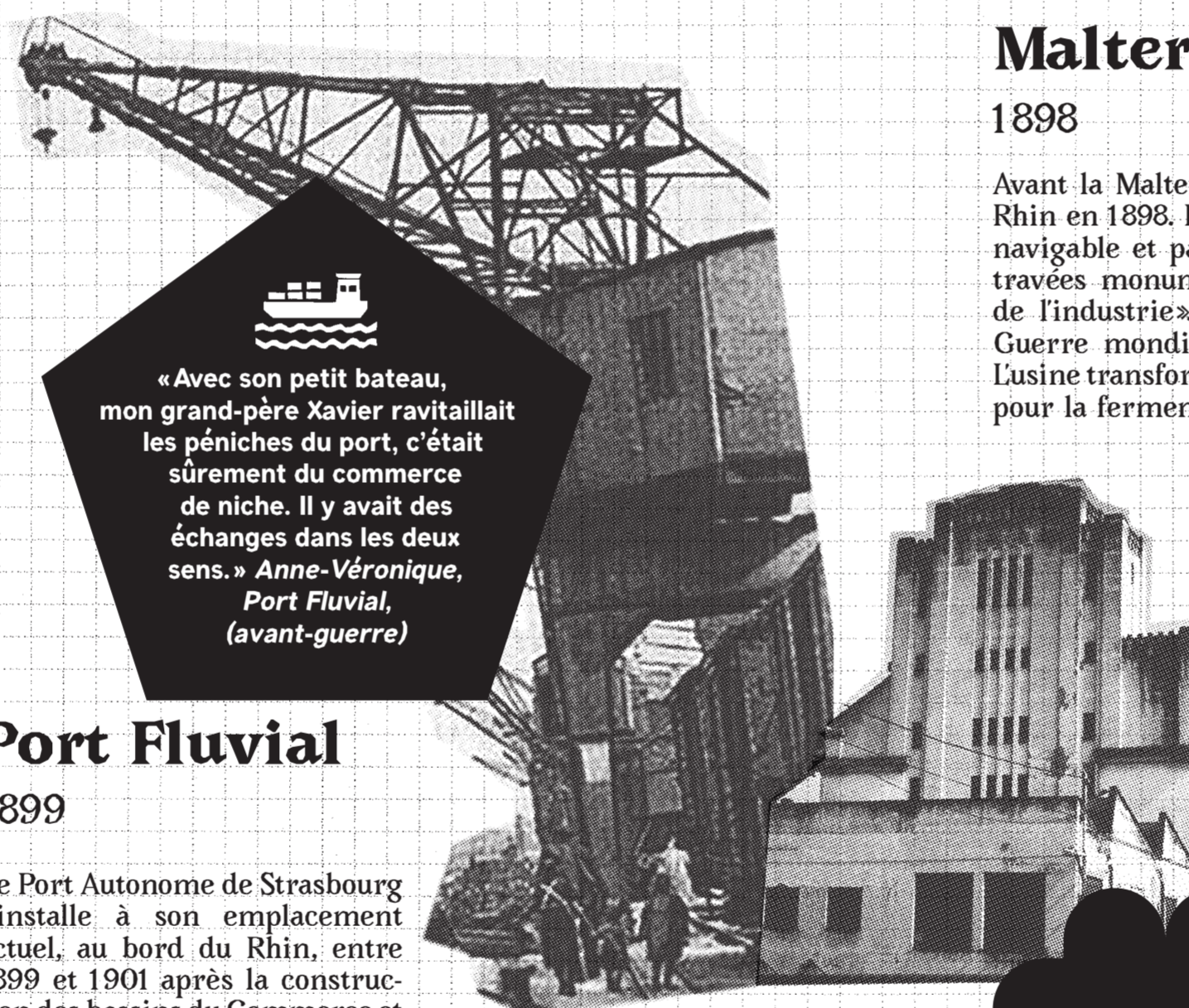
## Le Rheinlust

1878



Au XIX<sup>e</sup> siècle, les restaurants sont nombreux à Strasbourg et jouent un rôle important dans la vie sociale. Les restaurants étaient très fréquentés le dimanche et les jours de fête. Tous les faubourgs de la ville avaient leurs brasseries de plein air. Le *Rheinlust*, taverne à proximité du pont de l'Europe et du bord du Rhin existe depuis 1878. En 1883, l'hôtel-restaurant est transformé en un somptueux établissement de fêtes et de divertissements. Il prend le nom de « Brasserie Alsacienne » en 1918, puis de « Jardin Beaugard » en 1920. D'accès facile grâce au tramway, cet établissement très en vogue à l'époque, est prisé des Strasbourgeois, de la bourgeoisie, mais également des habitants de Kehl conduits par les guides touristiques. On y trouvait une importante clientèle. Un grand parc l'entourait, avec un « jardin d'été », des jeux pour enfant ainsi qu'une salle de concert. Très endommagé pendant la Seconde Guerre mondiale, le bâtiment est ensuite démoli.

mité française un arc de triomphe érigé par la Ville de Strasbourg pour la réception de Napoléon 1<sup>er</sup> après la victoire d'Austerlitz. Cet ensemble monumental fut en partie détruit en 1815 après l'abdication de Napoléon 1<sup>er</sup>. À partir de 1816, des ponts destinés aux trafics piéton et routier se succéderont jusqu'en 1939. De 1861 à 1939, un second pont à côté du premier relie Strasbourg à l'Allemagne par le chemin de fer. En prévision de l'offensive allemande et alors que la France est en pleine *blitzkrieg* contre l'Allemagne, les troupes françaises dynamitent les ponts. À la suite de l'annexion de l'Alsace-Moselle au Troisième Reich, les deux ponts sont reconstruits. Ils sont de nouveau détruits en 1944 et remplacés grâce aux Alliés par un premier pont provisoire en bois en 1946 puis un second pont provisoire en treillis métallique en 1951. En 1960, a lieu l'inauguration du « Pont de l'Europe » tel que nous le connaissons aujourd'hui pour signifier la réconciliation franco-allemande. Une nouvelle passerelle destinée au tramway a été achevée en 2017. Celle-ci prolonge la ligne Strasbourgeoise jusqu'en Allemagne.



« Avec son petit bateau, mon grand-père Xavier ravitaillait les péniches du port, c'était sûrement du commerce de niche. Il y avait des échanges dans les deux sens. » *Anne-Véronique, Port Fluvial, (avant-guerre)*

## Port Fluvial

1899

Le Port Autonome de Strasbourg s'installe à son emplacement actuel, au bord du Rhin, entre 1899 et 1901 après la construction des bassins du Commerce et de l'Industrie. Ces deux premiers bassins directement en contact avec le Rhin deviennent le centre de l'activité portuaire dans les années 1900 auxquels s'ajoutent de nouveaux bassins ouverts dans les années 1930 puis 1950 et 1960 sur près de 100 km le long du Rhin. Ils engendrent de nombreuses installations de production sur les plaines voisines. Silos à céréales, usines et ateliers mécaniques forment, en l'espace de peu de temps, l'ébauche du port actuel au Port du Rhin. Le trafic du port de Strasbourg passe de 300 000 tonnes en 1896 à 635 000 tonnes en 1910 et 1,2 million de tonnes en 1914. Charbon, bois, produits métallurgiques, gaz, alcool et céréales constituent l'essentiel du trafic. Aujourd'hui, les bassins sont équipés de terminaux à conteneurs et colis lourds permettant de procéder aux manutentions de marchandises depuis le bateau ou le train, ainsi qu'à des opérations de stockage. Avec un trafic de 10 000 000 tonnes par an, le Port de Strasbourg représente le deuxième port fluvial de France.



« On sortait du bus, on rentrait dans le char, il y avait une entrée cachée par le dessous. Il y avait plein de manettes à l'intérieur! Ensuite, on allait au spot de ricochet, sur les berges du Rhin, près des anciens bunkers. » *Olivier, le char, ~1976*

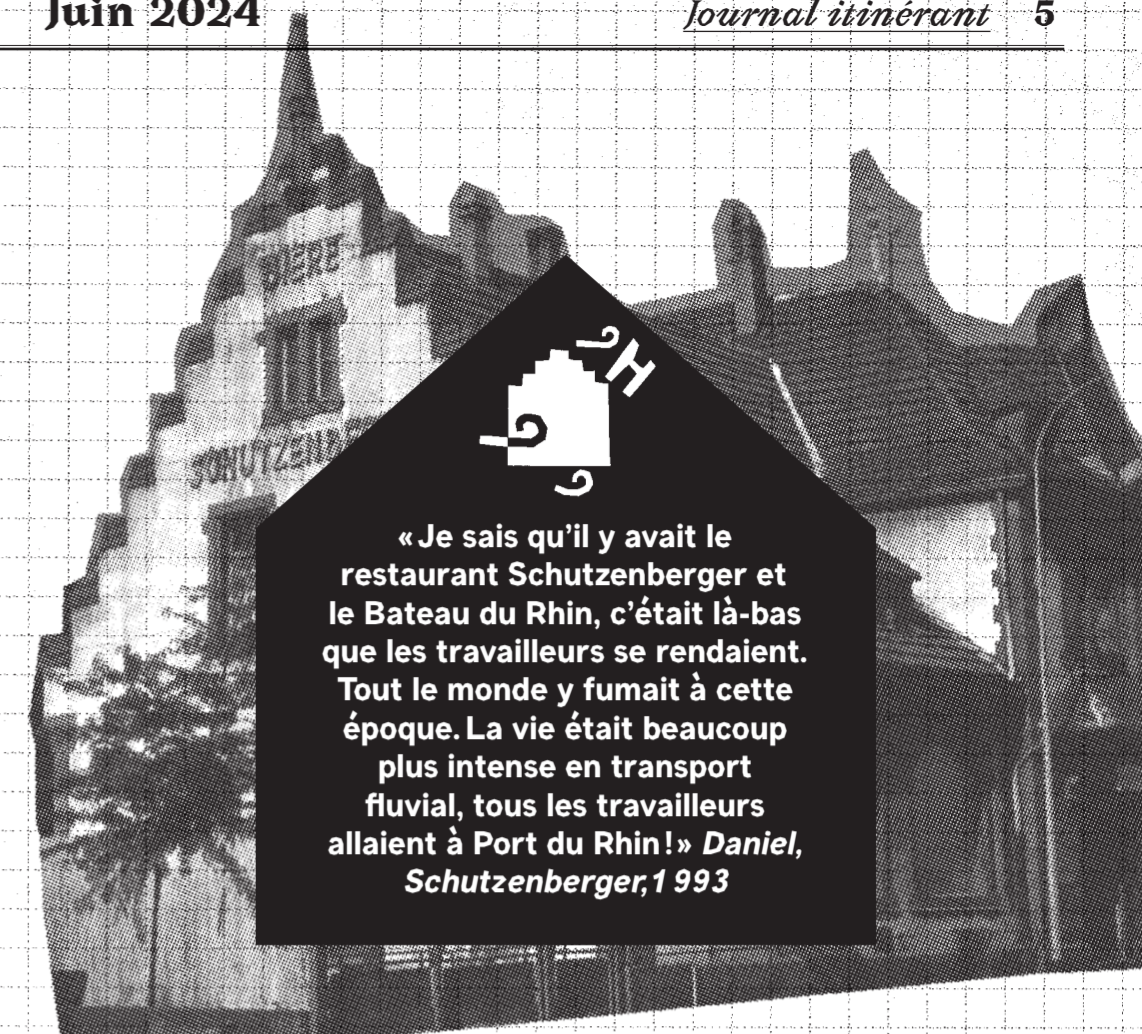
## Malterie

1898

Avant la Malterie, une minoterie est fondée au Port du Rhin en 1898. Elle bénéficie d'un accès pratique par voie navigable et par voie ferrée. Avec ses hauts silos et ses travées monumentales, elle a l'allure d'une « cathédrale de l'industrie ». Suite aux dégâts subis lors la Seconde Guerre mondiale, l'usine est transformée en malterie. L'usine transforme l'orge en malt, processus indispensable pour la fermentation de la bière. Les « Tuyaux d'orgues » du silo de céréales construits en 1964 ont une capacité de 40 000 tonnes. Les capacités de production et de stockage du malt sont renforcées en 1988 par la construction de nouveaux silos, d'une nouvelle unité de production composée d'ateliers, d'une chaufferie et de bureaux. Cet ensemble d'anciens et nouveaux silos témoigne de la forte tradition brassicole à Strasbourg et en Alsace.



« Il y avait des baraques le long de l'eau, on était tranquille. On avait une moitié petit jardin et une moitié animaux, des lapins, des poules, des canards. On était neuf plus mon père et ma mère. Il y avait 4 pièces, une cuisine et une douche. Les baraques étaient en face du gaz (de l'usine à gaz) et des grandes casernes militaires de la légion étrangère. On grimait sur les murs. » *René, Quai des Alpes, ~1950*



« Je sais qu'il y avait le restaurant Schutzenberger et le Bateau du Rhin, c'était là-bas que les travailleurs se rendaient. Tout le monde y fumait à cette époque. La vie était beaucoup plus intense en transport fluvial, tous les travailleurs allaient à Port du Rhin! » *Daniel, Schutzenberger, 1993*

## Restaurant Schutzenberger

1899

Construit en 1899 le long de l'ancien « Petit Rhin », le bâtiment abritait initialement l'auberge « Au Petit Rhin ». Celle-ci faisait face à la Capitainerie du Port du Rhin, construite à la même période dans un style architectural néogothique similaire. Les deux bâtiments faisaient partie de l'extension urbaine de Strasbourg menée par les Allemands entre 1880 et la Première Guerre mondiale. La ville avait alors pour but de refléter le foisonnement de création artistique, architecturale et technique de l'époque. L'auberge est remplacée plus tard par un restaurant prenant le nom de ses propriétaires: Schutzenberger, brasseurs alsaciens installés à Schiltigheim depuis 1864. Le bâtiment est ravagé par un incendie en 1997. En 2006, la Brasserie Schutzenberger revend le lieu au Port Autonome de Strasbourg. Le projet est de transformer la maison en une boulangerie-pâtisserie-salon de thé.



« J'ai emménagé à la COOP il y a 31 ans. J'ai été le deuxième à m'installer, maintenant on est dix artistes. On s'est regroupé en association, la BCDM « Basse-Cour Des Miracles ». J'ai connu les garages qui contenaient les camions de la COOP. Il y avait aussi des ateliers de menuiserie, les services techniques. J'allais me servir dans les bennes. C'était une zone industrielle, les ouvriers arrivaient à 7h ou 7h30, c'était très tôt. J'ai assisté aux changements du quartier, qui était très enclavé. Le quartier finalement, il vit, dévie et il revit. » *Daniel, la COOP, 1993*



« J'étais peintre en lettres pendant 46 ans à la COOP. J'y ai appris la sérigraphie. Je peignais les enseignes à la main. Les affiches sérigraphiées étaient envoyées en camion à toutes les COOP d'Alsace. Dans chaque COOP, il y avait un petit atelier, on faisait les publicités sur place. »  
Jean-Pierre, La COOP, ~1961



« J'allais à l'épicerie du point COOP quand j'étais enfant. J'aimais collecter les timbres et les coller sur des feuilles : quand une feuille était remplie on gagnait quelque chose, je ne sais plus quoi, peut-être une réduction. C'était une coopérative, une structure qui s'était organisée pour acheter en gros et revendre aux coopérateurs. C'est ce qui faisait les commerces de toute l'Alsace, chaque village avait sa Coopé. Ça a duré longtemps et ça fonctionnait bien. Ils vendaient à des prix réduits. On pouvait tout acheter comme dans un supermarché et la charcuterie était très connue pour la qualité de la viande. Tout le monde allait à la coopé ! » Anne-Véronique, La COOP

## Capitainerie

1899

La capitainerie a été construite en 1899 pour devenir le siège de l'administration portuaire. Le bâtiment de style néomédiéval est orné de deux pignons en escalier et d'une tour-horloge centrale. Son emplacement est stratégique : il ferme le bassin de commerce et est ainsi au centre de l'activité portuaire. Cet ancien poste de commandement se veut ainsi refléter le prestige du port moderne, alors en pleine expansion. Il abrite ensuite les services suivants : bureau d'affrètement, bureau de poste, services douaniers... avant une prochaine réhabilitation.

## La Coop

1909

L'Union des Coopérateurs d'Alsace ou « Coop Alsace », était une coopérative de distribution, fondée en 1902 à Strasbourg. Elle s'installe à Port du Rhin en 1911, à proximité des bassins du Commerce et de l'Industrie. Le site initial comprenait un entrepôt central, une boulangerie industrielle et une administration. En 1924, sont construits un garage et un atelier mécanique. Les extensions des années 1930, 1950 puis 1960 doublent les surfaces de vente et permettent une diversification grâce à la construction d'un atelier d'embouteillage (la Cave à vins), d'une fabrique de pâtes alimentaires et de magasins de stockage (l'Union Sociale). Les habitants y faisaient leurs courses au point COOP. La COOP cesse son activité en 2015 et le patrimoine architectural est réhabilité pour divers usages : espace de bureaux partagés, café, petite restauration, réserve des collections et ateliers des musées de la ville.



« Mes grands-parents ont construit au Port du Rhin en 1929, ils tenaient l'épicerie de l'immeuble dans lequel j'habite actuellement. Ce sont eux qui ont fait construire les deux bâtiments, avant cela ressemblait à une friche. L'immeuble contenait trois commerces : un coiffeur, une épicerie, une pâtisserie. La pâtisserie faisait les meilleurs bienenstich, c'est une brioche avec de la crème pâtissière à l'intérieur, du miel et des amandes dessus. C'est une tuerie ! » Anne-Véronique, Rue Coulaux, 1929



« Je connaissais l'atelier du pâtissier, M. Hanser, qui donnait sur la cour. J'ai un souvenir très ému de ce monsieur, il nous donnait les fonds de caramel qu'il coulait dans des coquillages. » Anne-Véronique, Rue Coulaux, ~1960

## L'ancienne brasserie Rheinfischer

1904

Pour les ouvriers qui travaillaient dans ce secteur industriel, le café et la brasserie jouaient un rôle privilégié dans l'emploi du temps libre. Ils s'y retrouvaient entre amis à la sortie du travail, autour de *Stammisch*, la table réservée des habitués. L'une des premières brasseries était le « Zum Rheinfischer », « Au pêcheur du Rhin ». Elle était installée dans un immeuble en pierre et en brique rouge, aujourd'hui devenu un immeuble d'habitation propriété du Port autonome de Strasbourg. Devant l'édifice se trouve un espace pavé qui rappelle qu'autrefois se trouvait un arrêt de tram (ligne desservant le Pont du Rhin). L'imposante bâtisse était également située à proximité d'un pont qui franchissait le « Petit Rhin », un bras du Rhin qui n'existe plus aujourd'hui, comblé entre les années 1953 et 1958.

## Bains du Rhin

1878-1960

Les premiers bains du Rhin du côté de Strasbourg, non loin des ponts, existèrent en 1878. Un tramway permettait de s'y rendre et se prolongeait même jusqu'à Kehl. Dès 1904, ces bains étaient mixtes (hommes et femmes pouvaient s'y baigner dans des bassins séparés). Dans les années 30, la ville de Strasbourg entretenait alors huit bains aménagés dans des lacs ou des rivières. À partir des années 1960, les Strasbourgeois délaissent la baignade dans le Rhin au profit des piscines municipales, permettant ainsi l'intervention de la Commission Internationale pour la Protection du Rhin. En 1987, suite à un accident chimique majeur, la Commission déclenche le Plan d'Action Rhin dont le terme est arrivé en 2000.



« J'ai commencé à collectionner les objets et les anciennes affiches de la COOP qui étaient jetés. À la retraite, on m'a offert une petite maison dans laquelle j'ai ouvert mon petit musée, c'était mon rêve. » Jean-Pierre, Le petit musée de la COOP



« J'accompagnais mon fils à ses leçons d'équitation. J'adorais le contact avec les chevaux, c'était un moment de détente. Je les trouve adorables. » Manon, Centre équestre, 2001

## Centrale électrique

1925-1986

L'Électricité de Strasbourg, alors « Elektrizitätswerk Strassburg » fut fondée en 1899 lorsque la ville de Strasbourg était encore allemande. La centrale fut financée par des capitaux privés allemands et suisses. En 1908, la ville de Strasbourg devint actionnaire majoritaire et contribua aux grands programmes d'électrification des campagnes et des villes en Alsace. En 1925 « Électricité de Strasbourg » achète un terrain situé au Port du Rhin, totalement boisé et en partie marécageux, pour y construire une nouvelle centrale électrique. Cette centrale fut connue sous le nom « Centrale EDF de Strasbourg I ». La première chaudière et la première turbine commencèrent à y fonctionner en 1926. La salle des machines comportait deux groupes turbo-alternateurs qui fonctionnaient à une vitesse de 3000 tours par minute et disposaient d'une puissance utile de 16 000 kW pour l'un et de 25 000 kW pour l'autre. La centrale est finalement démolie en 1986.

## L'ancien Hippodrome du bord du Rhin

1925-1939

En 1925, la ville de Strasbourg fait construire un grand hippodrome sur les berges du Rhin, à l'emplacement actuel du Jardin des Deux Rives. Cet hippodrome constituait pour les Strasbourgeois, en plus de son attrait au point de vue sportif, un lieu de sortie très apprécié. L'hippodrome disposait de plusieurs pistes, d'une longueur de 3600 m pour la plus grande ainsi que d'une piste en huit. L'ensemble se prêtait aussi bien au trotting qu'aux courses plates et d'obstacles. Une tribune offrait 600 places assises, et comptait des loges d'honneur. L'hippodrome disposait d'une installation très complète comportant une infirmerie, 33 boxes d'attente de chevaux, un pavillon du pesage et un restaurant. Enfin, pendant la Seconde Guerre mondiale, l'ancien hippodrome de Strasbourg sert de terrain d'entraînement pour l'armée allemande. Dans les années 1960, l'hippodrome est ensuite détruit pour faire place au Parc du Rhin qui comportait un hôtel et une piscine en plein air.



« On aime bien faire les brocantes Place de l'Hippodrome, il y a beaucoup de monde. En 2016, il y a eu une fête foraine qui a duré 5 jours. Il y avait plein de manèges. Les enfants adoraient le toboggan qui finissait dans l'eau, ils terminaient trempés! »  
Sandra & Markine, Place de l'Hippodrome, 2016

## Tramway

1878, 2017

Un premier tramway circule à Strasbourg en 1878. La première ligne assurait la liaison entre la Place de Pierre, la Place Kléber, et la Porte de la plaine des bouchers pour rejoindre le Pont du Rhin. C'est à partir de 1908 que le n°1 est attribué à la ligne. En 1939, après l'évacuation de la population strasbourgeoise, le tramway est mis à la disposition de l'armée. Suite aux destructions de 1940, le trafic reprend progressivement du service. En mai 1942, les autorités allemandes rétablissent la ligne et la desservent jusqu'à Kehl. L'année 1946, après la Libération, les services reprennent complètement. Néanmoins, face au développement de l'autobus et de la voiture individuelle, le trafic est moins important et le tramway ferme en 1960. Nouvelle manière d'aménager les villes et de penser les circulations, il réouvre en 1994 à Strasbourg et franchit à nouveau le Rhin depuis 2017.



« Le jeune Zimmer qui était volontaire pour passer le Rhin en premier a été tué à l'endroit où se trouve le Char. Il est devenu emblématique, même les mariés étaient photographiés devant. La tourelle et le canon du char ne sont pas d'origine parce qu'ils ont explosé. Ce ne serait peut-être pas nécessaire d'avoir cette nouvelle tourelle et ce canon. D'autant plus qu'ils sont tournés vers l'école! » Anne-Véronique, le char

## La Cité Louis-Loucheur

1929

La loi Loucheur, votée en juillet 1928, prévoit l'aide de l'État sur cinq ans pour des constructions de logements à bon marché. La cité du même nom est construite entre 1929 et 1931, d'après les plans de l'architecte de la ville, Paul Dopff. La cité se trouve à proximité du Port du Rhin, dont l'activité était encore importante dans les années 1930. Le projet vise alors à remédier à la crise du logement. La Cité comprend 405 logements à bon marché de une à quatre pièces. Un centre social, des locaux commerciaux, un service d'infirmier social ainsi qu'une garderie pouvant recevoir 140 enfants sont intégrés dans l'ensemble. La cour d'un des îlots était pourvue d'un parc qui a ensuite été transformé en parking après 1945. En face de la cité, côté sud, de l'autre côté de la route du Rhin, se trouve l'École du Rhin inaugurée en 1939.

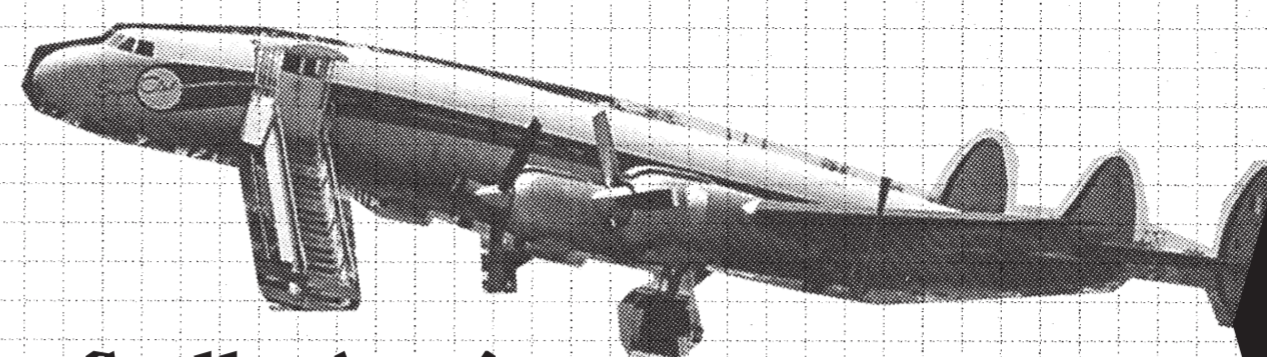
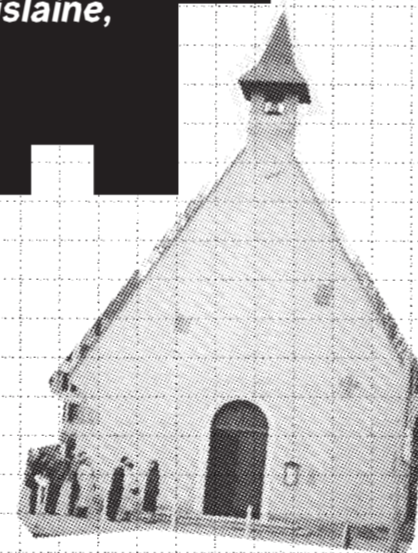


« Mon grand-père était Wattman « chauffeur de tramway ». Parfois les trams se décrochaient du câble électrique. Il devait sortir pour le remettre, c'était dangereux. De chaque côté, il y avait des wagons et au centre on avait la place de mettre des poussettes. Ça ressemblait à une petite terrasse. Dans les vieux tramways, on avait de l'espace! » Ghislaine, tramway, ~1950

## Chapelle de la Rencontre

1951

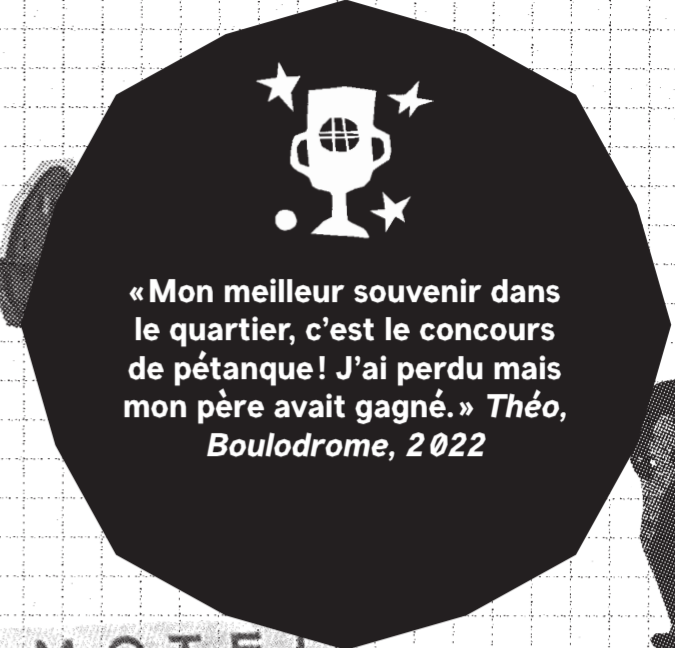
La chapelle de la Rencontre a été construite en 1951 grâce à des fonds provenant des réparations de guerre versées par l'Allemagne. Son architecture est inspirée du style des églises suisses. Elle remplace ainsi une ancienne chapelle détruite au cours de la Seconde Guerre mondiale. La chapelle fait partie de la paroisse protestante Saint-Mathieu de Strasbourg. Elle est progressivement délaissée à la suite de la construction de l'église Saint-Mathieu qui, depuis 1983, anime des cultes du quartier du Port du Rhin et assure l'entretien de cette chapelle. En 2019, dans le cadre du projet d'aménagement urbain des « Deux Rives », un projet de rénovation vise à faire de la chapelle un « lieu de rencontre interculturel ». La chapelle devient ainsi la première église gérée par une équipe de pasteurs franco-allemands dont l'objectif est d'ouvrir la chapelle à toutes les cultures et religions du quartier.



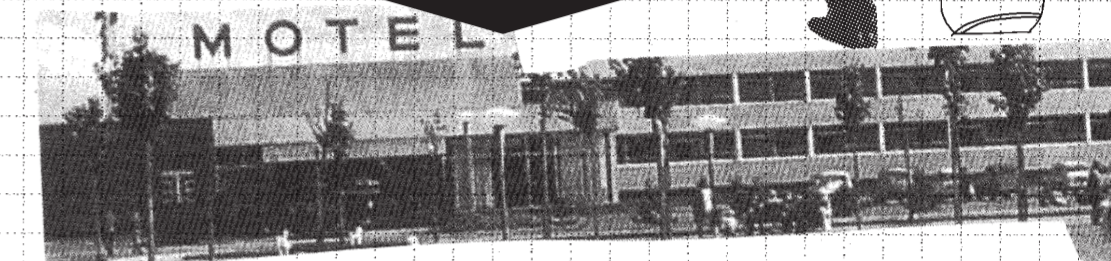
## Stella Artois Super Club Bar

1969-1978

Devant l'ancien Motel, au niveau de l'actuel Jardin des Deux Rives, se trouvait un avion bar/discothèque. C'était un Lockheed Constellation d'Air France mis en service en 1957 puis rapidement mis en retrait en 1966. Il est vendu en 1969 à un entrepreneur qui l'installe devant le Motel. Il devient un bar sous le nom de « Super Club Restaurant-Bar de Strasbourg » puis « Stella Artois Super Club Bar ». Il est détruit par un incendie en 1978.



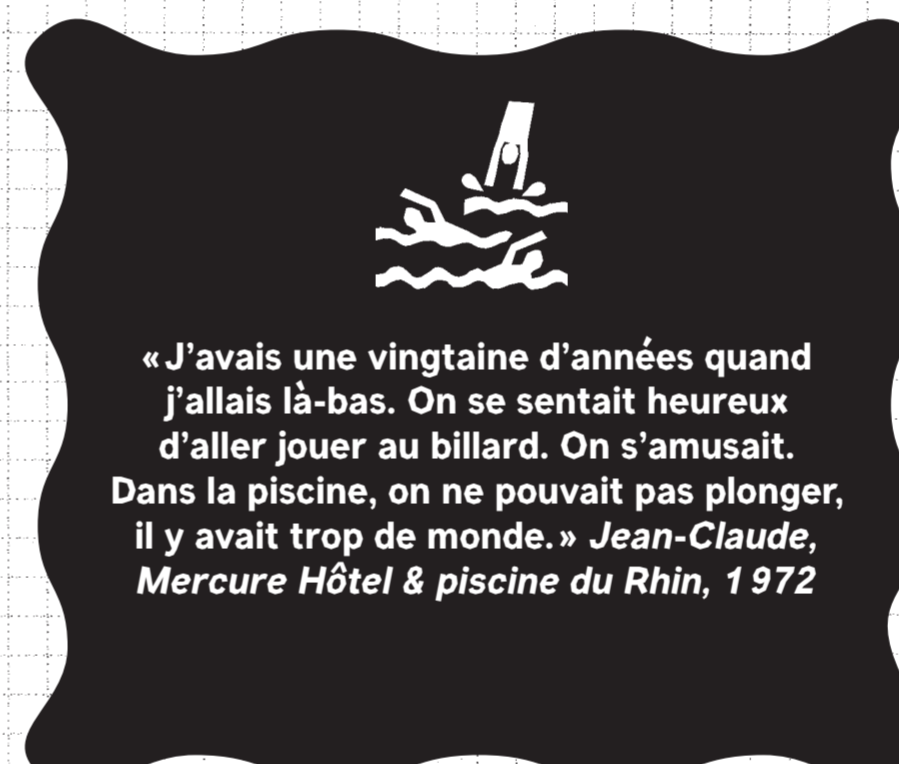
« Mon meilleur souvenir dans le quartier, c'est le concours de pétanque! J'ai perdu mais mon père avait gagné. » Théo, Boulo-drome, 2022



## Mercure Hôtel & Piscine du Rhin

1964-2009 & 1964-1985

Le Motel du Pont de l'Europe a été construit en 1964 sur l'emplacement de l'ancien hippodrome. Il accueillait 48 chambres qui ont été exploitées par différentes enseignes avant de devenir un Mercure Hôtel en 1994. À proximité de celui-ci a été construite une piscine municipale: la piscine du Rhin, appelée piscine du Motel par les Strasbourgeois qui y venaient nombreux et nombreuses lors de la vingtaine d'années d'existence de la piscine. Elle comprenait un bassin de 50 m de long pour la nage et un autre en forme de rivière pour faire des tours dans l'eau, entre les rosiers plantés le long et les ponts qui permettaient de passer par-dessus le bassin. Il était possible de se détendre dans les espaces verts, de jouer à des parties de pétanque ou d'écouter de la musique sur les tourne-disques de l'époque. La piscine est détruite en 1985 pour faire place à la piscine de l'Océade. Le Mercure Hôtel a été démoli suite aux saccages et incendies des affrontements des « black blocs » anti-OTAN qui se sont produits lors du sommet de l'OTAN à Strasbourg le 4 avril 2009.

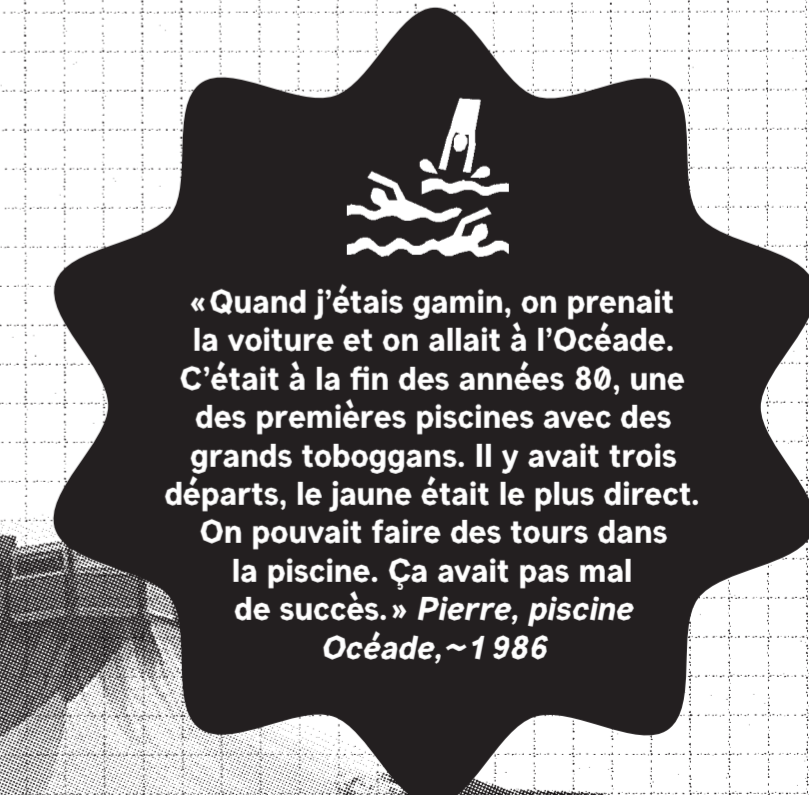


« J'avais une vingtaine d'années quand j'allais là-bas. On se sentait heureux d'aller jouer au billard. On s'amusait. Dans la piscine, on ne pouvait pas plonger, il y avait trop de monde. » Jean-Claude, Mercure Hôtel & piscine du Rhin, 1972

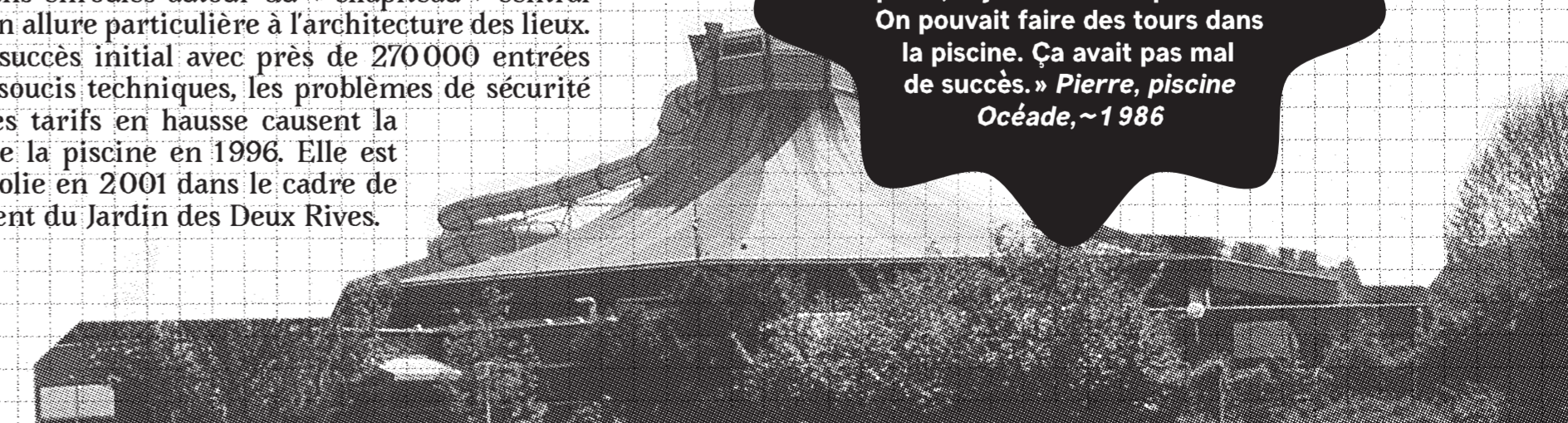
## Piscine Océade

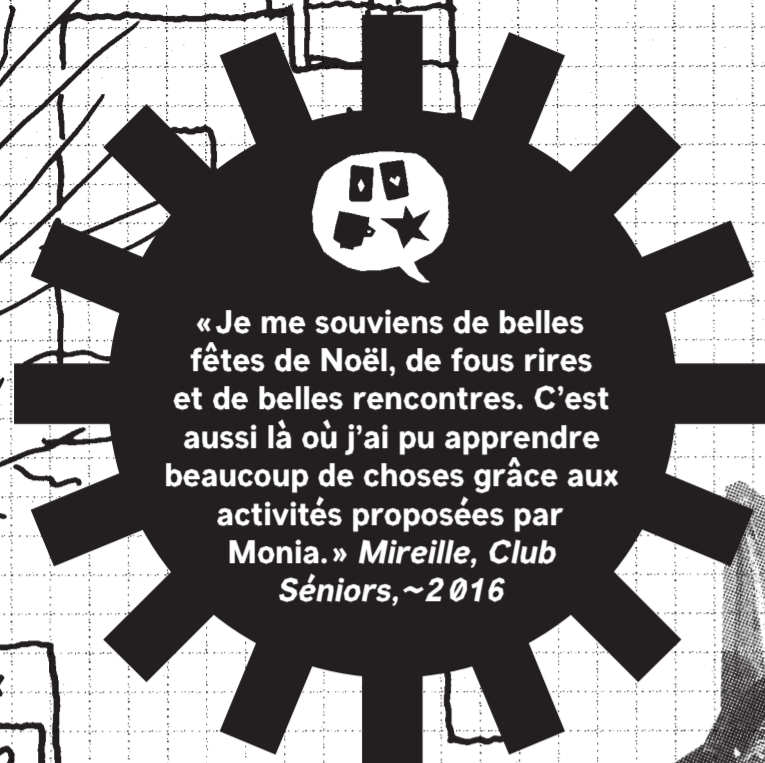
1986-2001

Après la destruction de la piscine du Mercure Hôtel à l'emplacement de l'ancien hippodrome, un nouveau projet d'aquadrome porté par la SERS (Société d'aménagement et d'équipement de la Région de Strasbourg) voit le jour. La nouvelle piscine ouvre en 1986, après neuf mois de travaux. Elle dispose d'un bassin en plein air, d'un grand bassin à vagues, de jets d'eau, d'un minigolf. Ses multiples toboggans enroulés autour du « chapiteau » central confèrent son allure particulière à l'architecture des lieux. Malgré son succès initial avec près de 270 000 entrées en 1987, les soucis techniques, les problèmes de sécurité ou encore les tarifs en hausse causent la fermeture de la piscine en 1996. Elle est ensuite démolie en 2001 dans le cadre de l'aménagement du Jardin des Deux Rives.

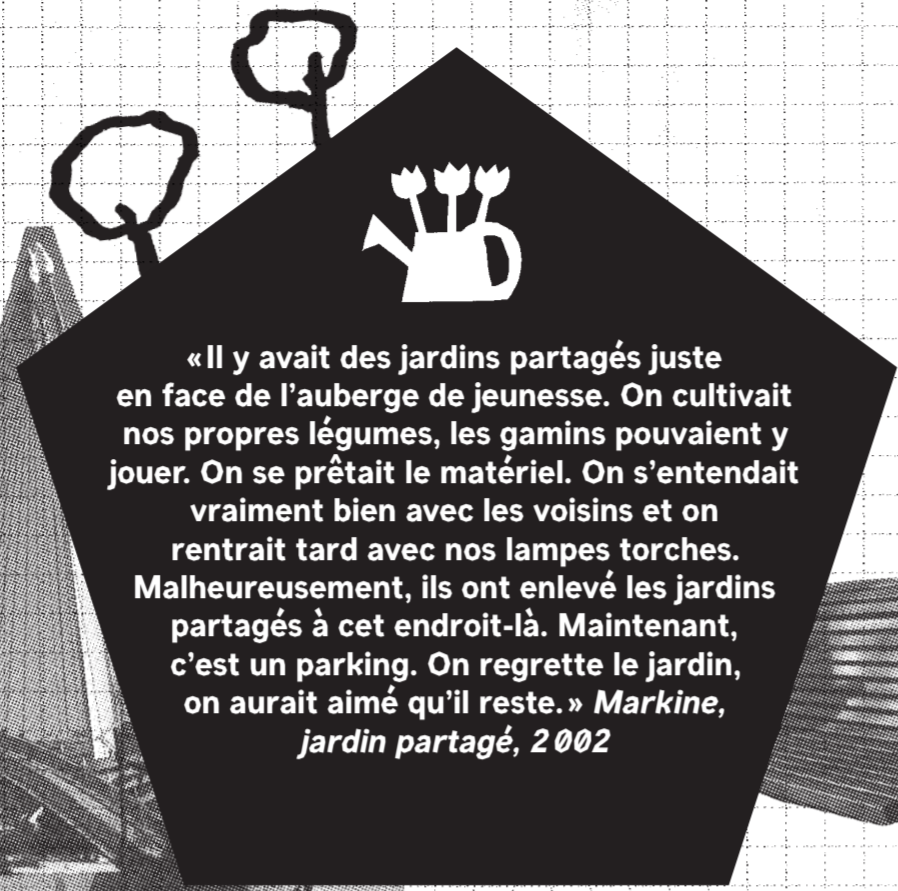


« Quand j'étais gamin, on prenait la voiture et on allait à l'Océade. C'était à la fin des années 80, une des premières piscines avec des grands toboggans. Il y avait trois départs, le jaune était le plus direct. On pouvait faire des tours dans la piscine. Ça avait pas mal de succès. » Pierre, piscine Océade, ~1986





« Je me souviens de belles fêtes de Noël, de fous rires et de belles rencontres. C'est aussi là où j'ai pu apprendre beaucoup de choses grâce aux activités proposées par Monia. » Mireille, Club Séniors, ~2016



« Il y avait des jardins partagés juste en face de l'auberge de jeunesse. On cultivait nos propres légumes, les gamins pouvaient y jouer. On se prêtait le matériel. On s'entendait vraiment bien avec les voisins et on rentrait tard avec nos lampes torches. Malheureusement, ils ont enlevé les jardins partagés à cet endroit-là. Maintenant, c'est un parking. On regrette le jardin, on aurait aimé qu'il reste. » Markine, jardin partagé, 2002

### Jardin des Deux Rives

2004

Le Jardin des Deux Rives succède au Parc du Rhin. Le parc s'étend sur les deux rives du Rhin, à la fois du côté allemand et du côté français. L'origine du projet est la consolidation d'une agglomération franco-allemande dont la passerelle reliant Strasbourg à Kehl est un symbole fort. En 2004, un festival d'une durée exceptionnelle de 6 mois a suivi l'inauguration. Cet événement appelé *Landesgartenschau* (que l'on peut traduire littéralement par « fête des jardins régionaux ») est une tradition qui se tient chaque année en Allemagne. Cet événement s'est tenu de manière tout à fait exceptionnelle entre Strasbourg et Kehl. L'aménagement urbain des Deux Rives s'étend sur 250 hectares de friches industrialo-portuaires et sur 7 km de long. Le projet comprend la construction d'équipements culturels, commerciaux, de logements, d'une clinique, d'activités tertiaires et d'administrations. Les nouveaux quartiers des Deux Rives accueilleront d'ici 2035 près de 20 000 habitants, 9 000 logements et 8 500 emplois. Ce projet urbain s'inscrit dans une démarche sociale et environnementale d'écocités.



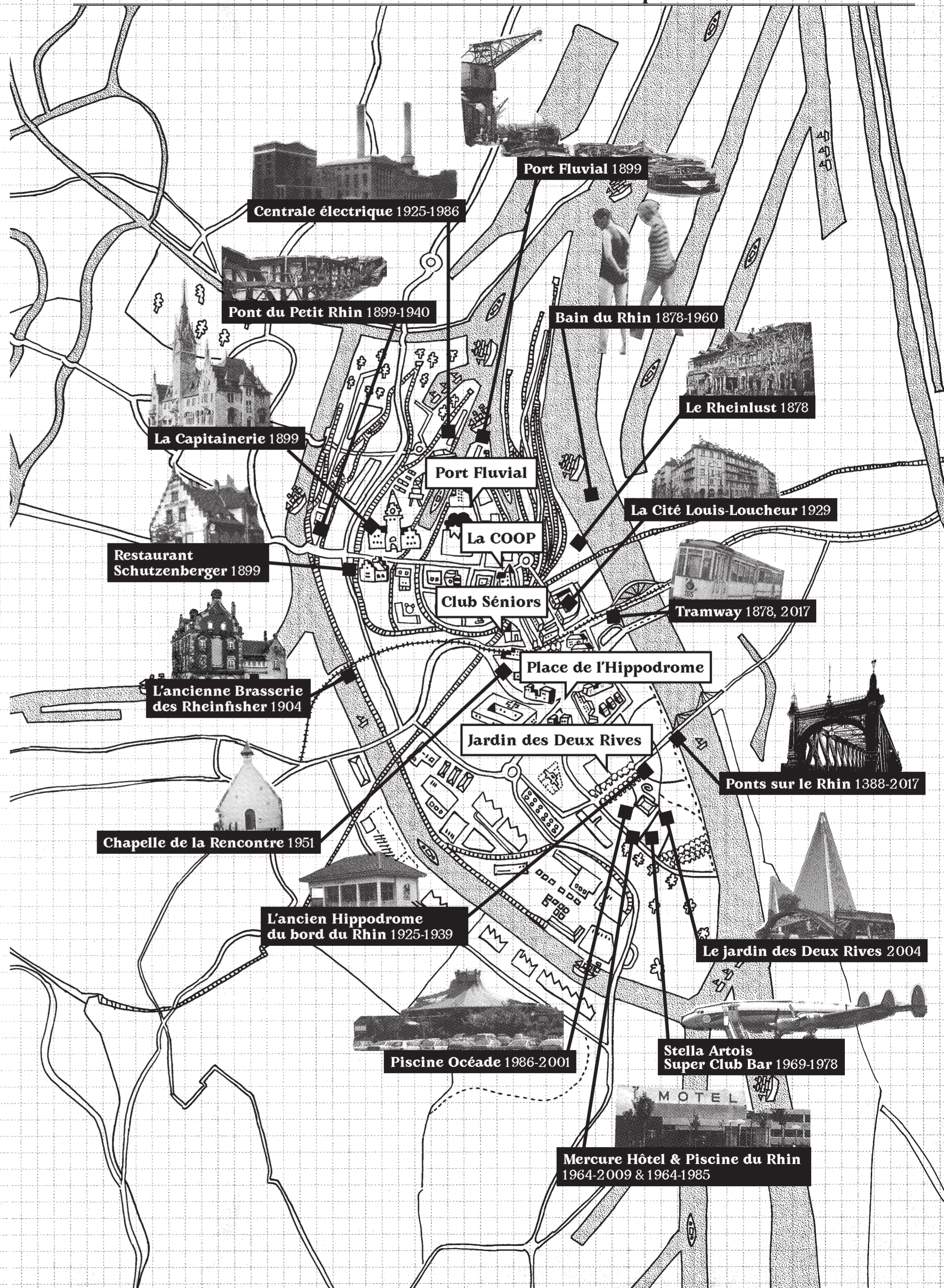
« Les gamins étaient tout jeunes à l'époque, ils jouaient au parc. On faisait des barbecues près du pont pour les anniversaires. Il y avait des tables, des bancs et des emplacements à barbecue, c'était vraiment pratique. Premier arrivé, premier servi, il fallait venir tôt le matin pour avoir une place! » Markine, Jardin des Deux Rives, 2004

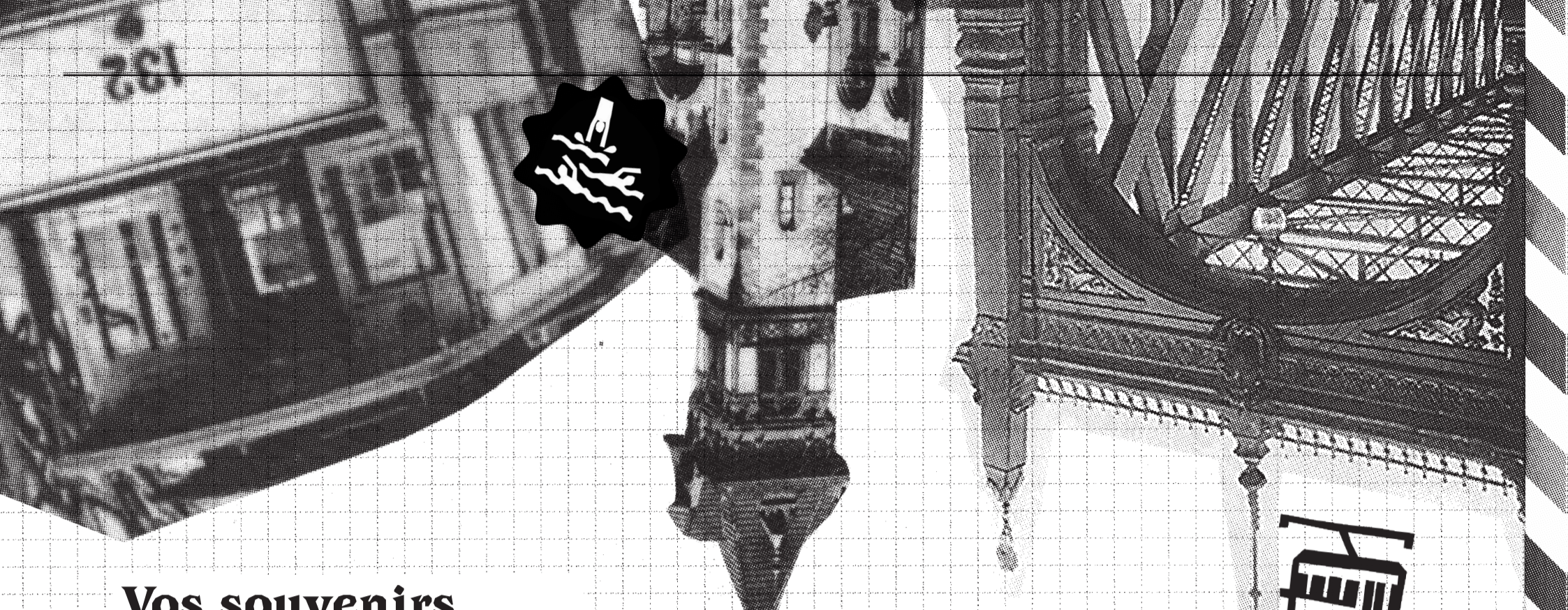


« Je fais du cirque avec le centre social culturel, on est dans un petit groupe. On fait de la poutre, de l'équilibre sur ballon, du trampoline... Mon activité préférée c'est le bâton à fleur, tu dois utiliser deux bâtons et tu fais des figures! » Daniel, Graine de Cirque, 2024



Je me rends souvent au centre social, on peut y faire des sorties culturelles, du sport, des soirées jeux de société, etc. Ça permet de rassembler les gens entre eux, de mélanger les cultures et les religions, on a besoin de ça dans la vie! » Marie-Christine, Place de l'Hippodrome, 2024





## Vos souvenirs

À vous d'écrire vos meilleurs souvenirs  
du quartier Port du Rhin!

## Remerciements

Le Club Séniors · Monia, Jean-Claude, Markine, Mireille, Manon, Sandra, Théo, René, Ghislaine et Claire. Merci à Pierre et Olivier pour leurs histoires. Merci à Anne-Véronique, Daniel, Jean-Pierre, Marie-Christine et son fils Daniel ainsi qu'aux anonymes du Jardin des Deux Rives pour leurs témoignages.

Nous remercions l'engagement du Service des Éclairages publics de l'Eurométropole de Strasbourg · Valérie KIRMANN, Bernard SCHALK et Mathieu DURAND. Le service culturel de la Ville · Valérie SPINDLER, Mohammed ACHAB, Gabriel KWIATKOWSKI, Amélie PIROUX, Yasmina CHADLI et Valentine SBERRO.

Le centre social Au-Delà-des-Ponts · Salomé TÜRK et Myriam SCHMITT. Le 5<sup>e</sup> lieu · Édith LAUTON. Le Festival des Possibles · Lénà PRYEN.

Merci à Bernard et Olivier de l'atelier sérigraphie de la HEAR. Merci à Michel et Pierre pour les impressions numériques. Merci à Nasser pour la découpe des panneaux souvenirs. Merci au suivi de Olivier PONCER, Aurélie GASCHE et Olivier-Marc NADEL.

## Qui sommes-nous ?

Nous avons toutes deux étudié le design graphique et la didactique visuelle à l'école Estienne et à la HEAR (Haute école des arts du Rhin). Le graphisme tel que nous l'envisageons vise à rendre un message lisible et visible à des fins sociales et pédagogiques. Ce numéro de journal a été réalisé dans le cadre du DNSEP (Diplôme National Supérieur d'Expression Plastique). Maëlis DUBOIS-DELETANG & Manon THEDREZ.

Les sources de ce journal proviennent de DNA, d'Archi-wiki, du 5<sup>e</sup> lieu et des habitants. Il a été complété grâce à Jean-Pierre ZIMMERMANN, Gilbert GEISS, Un village dans la ville, Édition G.L. Strasbourg, 1996. Nous remercions Édith LAUTON pour sa relecture historique. Photographies issues du site des archives de la ville de Strasbourg et d'Archi-wiki. Dessins réalisés par le Club Séniors. Pictogrammes réalisés par Manon THEDREZ & Maëlis DUBOIS-DELETANG

Typographies: Avara, Manifont et Josephin. Conception graphique: Maëlis DUBOIS-DELETANG et Manon THEDREZ. Imprimé en mai 2024 à la HEAR.