

## RECONVERSION DES ZONES PORTUAIRES

Un peu partout dans le monde, les zones portuaires et industrielles dont la transformation de l'activité a conduit au transfert des installations hors de la ville, laissent place à d'immenses territoires en friche dont les potentialités urbanistiques et économiques engendrent une réorganisation de la ville dans sa globalité. En rapprochant le centre historique du fleuve, ces grandes villes densifient leur centre autour de programmes mixtes qui mêlent espace de vie (logements) et activités tertiaires (commerces, loisirs, culture). Là où, il y a quelques années, s'activaient dockers et pêcheurs, se reconvertissent désormais les bâtiments industriels (silos, hangars, moulins, ) que l'on transforme en appartements et bureaux ou autre centre culturel et commercial dans une politique de préservation et de valorisation du patrimoine. Car il s'agit de repositionner les villes-ports dans leur rôle géostratégique, de relancer l'emploi et l'économie et de proposer des logements de qualité à une population que l'on espère attirer en ces lieux. Ces zones font ainsi l'objet de dépollution des terrains, d'excavations des fondations, de relogements éventuels ainsi que de rénovations. Les vastes espaces libérés, construits ou non, offrent la plupart du temps des vues panoramiques exceptionnelles sur le port, les paysages alentours et le centre ville, ce dont les architectes tirent parti dans la conception et l'orientation de leurs bâtiments.

### MÉLANGER LES FONCTIONS

Afin de créer de véritables quartiers qui ne vivent pas seulement le jour ou la nuit et dans lesquels peuvent se côtoyer plusieurs types de population, on crée des pôles de commerces/loisirs/habitat. Les municipalités misent très clairement sur la mixité programmatique, développent le secteur tertiaire, le tourisme culturel et les loisirs urbains. L'objectif est d'y créer des emplois dans différents secteurs (gastronomie, bureaux, culture, loisirs, commerces) et d'y attirer à demeure une forte population. Si la relation port/ville se construit sur la mixité des espaces et des fonctions, elle s'appuie également sur des partenariats public/privé.

Prévu sur 25 ans, le projet de développement de *Hamburg HafenCity* prévoit une cinquantaine de projets dont certains sont en construction et d'autres déjà réalisés. Musées (*Science Center* de Rem Koolhaas), terminaux (Terminal maritime et Hôtel de Massimiliano Fuksas), tours de bord de mer (Erick van Egeraat), centres commerciaux, Philharmonie (Herzog et de Meuron) tissent avec l'aménagement de parcs, terrasses et voies sur berges un nouveau paysage urbain. Le *Gdansk Młode Miasto* transforme l'ancien usage industriel du site en programme mixte touchant tant à l'habitat qu'à l'équipement tertiaire : un complexe commercial, un centre de loisirs, un centre culturel (*European Solidarity Center*), un hôtel 4 étoiles, des bureaux, plus d'un millier de logements de diverses catégories et un parc technologique offrent une gamme étendue de services.

Encore largement occupé par des friches industrielles et logistiques ainsi que par des équipements en voie de cessation (certains terminaux portuaires, marché de gros), de restructuration (SNCF) ou de re-localisation, le site dédié à *Lyon Confluence* déploie, lui aussi, les mêmes fonctions urbaines centrales. Ce projet, lancé en 1998, vise à prolonger le centre de Lyon jusqu'à la pointe sud de la presqu'île, et à y développer un nouveau quartier susceptible d'attirer des emplois, des services et des équipements, pour, en plein cœur de ville, renforcer le rayonnement du Grand Lyon. A l'image d'une greffe urbaine, le projet s'appuie sur l'existant, un quartier populaire créé au 19ème siècle. Loin de toute spécialisation des territoires, le projet prévoit des équipements publics et privés, un bâti dense (îlots) et de vastes espaces publics.



OMA, Riga Port City, 2006

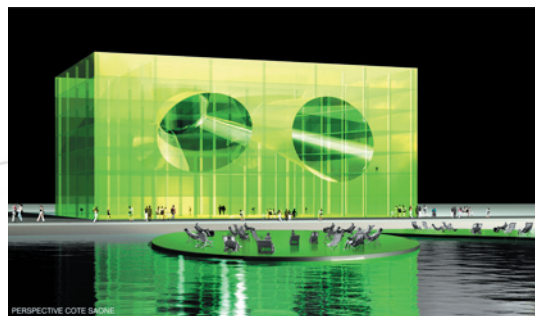
A Riga, OMA détermine un scénario de développement fondé sur la mixité organisée selon une division en bandes et en zones découpées dans l'axe ouest-est et nord-sud. Chacune d'entre elles possède sa propre identité, son atmosphère et ses bâtiments spécifiques. La répartition générale des usages répond d'ailleurs à trois attributions fonctionnelles : logements, bureaux ou usage mixte. Cette morphologie spécifiée des bandes fait en réalité référence aux usages antérieurs du lieu : la bande centrale dense est en effet située à l'emplacement des anciennes voies de triage, alors que la bande plus aérée en bordure de la Daugava favorise l'insertion souple de nouvelles constructions dans un environnement doté de bâtiments préexistants que l'on conservera. Outre le découpage en bandes, le schéma directeur présente un sectionnement nord-sud du site en six tronçons. La zone A, la plus au nord, outre la construction d'un terminal, sera dotée d'un hôtel et d'un musée consacré à la riche histoire de la Ligue Hanséatique. La zone B, le quartier des docks de Veizaksala conservera son identité première par des équipements désormais consacrés aux loisirs répartis autour du vaste bassin. La zone C, Eksportosta, sera consacrée à des logements, un centre d'affaires avec des bureaux et un centre de congrès. L'ancien bassin de la zone D, Petersala, sera transformé en port de plaisance avec un aménagement des rives est et ouest en restaurants, lieux de divertissement, casino, hôtel, centre de conférences et station thermale. La zone E, Riga SoHo, un secteur mixte de logements et de bureaux s'enrichira de la présence du nouveau Musée d'Art Contemporain. Enfin, la sixième et dernière zone, les Docks d'Andrejosta, sera également un secteur polyvalent qui servira de porte d'entrée à tout le site.

## RÉTABLIR LA LIAISON ENTRE LA VILLE ET LE FLEUVE

Jusqu'à présent séparé de ses quais, le centre des villes portuaires cherche à étendre ses limites et à se réconcilier avec un patrimoine bâti et paysager marqué par une identité industrielle forte. Souhaitant profiter de leurs façades fluviales étendues, certaines villes vont jusqu'à déplacer la ville sur leur fleuve ; à **Lyon**, les projets de construction sur l'eau d'Odile Decq &

Benoit Cornette ou Les Iles de Jakob+MacFarlane prennent en compte un ensemble paysager prégnant et cherchent à établir des liaisons entre l'eau et les quais pour ouvrir la promenade à l'imaginaire de l'eau. À **Riga**, c'est la longue Salle de concert acoustique qui, à la pointe de la jetée A-B Dambis sur la rive gauche de la Daugava en face du vieux Riga, marque la liaison entre la ville et le fleuve.

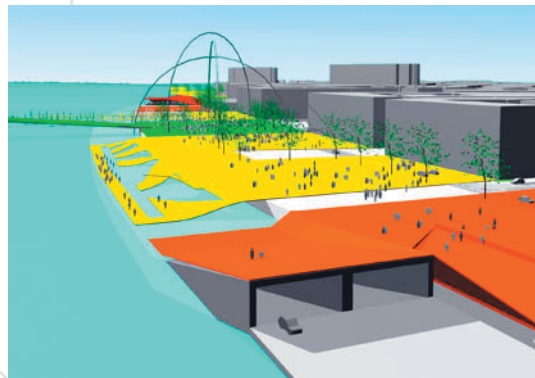
À **Hambourg**, la zone stratégique du projet, située à seulement 800 mètres de l'Hôtel de Ville, prévoit la conversion du bassin portuaire intra-urbain et son extension en direction du centre-ville. L'ancienne zone portuaire et commerçante, avec toutes ses caractéristiques bien spécifiques (docks, embarquements, ponts, bassins...), détermine la planification des circulations, des accès et des lignes de transport. La reconversion du site, qui doit garantir des liaisons entre le centre historique et le fleuve, s'organise ainsi en sous-quartiers distincts connectés mais chacun avec ses caractéristiques propres. À **Marseille**, c'est à la frontière de la ville et du port, dans un secteur gravement touché par la crise industrielle portuaire que la ville construit un nouveau centre « Euroméditerranée ». Il s'agit de « recoudre » avec la ville un territoire urbain de 300 hectares en déshérence en créant une esplanade sur le port et en transformant une infrastructure routière inadéquate en un véritable boulevard urbain ponctué d'équipements culturels forts. De la même manière, le territoire de **Lyon Confluence**, coupé du centre-ville par deux fleuves, une autoroute et une voie ferrée, est en phase de restructuration complète. Sa desserte exceptionnelle (gare TGV de Perrache, ligne de tramway, autoroute A7), ses grandes places, son superbe écrin paysager, ses 5 kilomètres de rives, son histoire et son patrimoine font de la Presqu'île une zone ouvrant des disponibilités foncières considérables.



Jakob+MacFarlane, *Pavillon 7*, rive de la Saône, 2007

## REQUALIFIER LES QUAIS

La requalification de ces zones passe inmanquablement par l'aménagement des bords de fleuve. Le long du quai Dalmankai à **Hambourg Hafencity** s'étendent une promenade échelonnée en 4 niveaux gazonnés descendant doucement vers l'eau ainsi que la place *Vasco de Gama* et la terrasse *Marco Polo*. Le *Parc de Saône* (Michel Desvigne et François Grether) à **Lyon** constitue l'épine dorsale du projet ; il s'adosse à la rivière qu'il borde d'une longue promenade piétonne et cyclable le long des quais désormais fermés à la circulation automobile. À **Riga**, la mise en valeur des berges de la Daugava constitue l'un des enjeux majeurs de l'aménagement contemporain de Riga. Elle mobilise d'ailleurs une grande part des investissements consacrés à la construction dans la capitale lettone. L'agence BIG, chargée de l'aménagement des berges, se confronte d'abord à un problème de poids, celui de la présence d'une véritable barrière bruyante et impénétrable engendrée par l'intense trafic et le grand nombre de zones de stationnement tout le long des quais. L'agence décide alors de dévier la circulation en un tunnel sous-marin, parallèle à la rive, qui libère ainsi l'espace pour créer en surface un vaste parc public débordant sur l'eau. Des petites jetées, des pontons, des piscines agrémentent les promenades le long de la berge.



BIG, *Davauga River Embarkment*, 2004

Nadine LABECADE