

LES RENCONTRES DE L'ADEUS

SYNTHÈSE 17^e RENCONTRE

CYCLE PORT : ENJEUX ÉCONOMIQUES ET TERRITORIAUX
STRASBOURG



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

ANVERS : LA METAMORPHOSE D'UNE VILLE-PORT



PAS

PORT AUTONOME DE STRASBOURG



Strasbourg,
école d'architecture

Sommaire

Un concept précis et innovant pour le couple port-ville - - - - - 3

Robert Herrmann, Président de l'ADEUS

Anvers : la métamorphose d'une ville-port - - - - - 4

Bernardo Secchi et Paola Vigano

TABLE RONDE

Le port doit rester une zone d'activités économiques bien vivante

Jean-Luc Heimbürger - - - - - 14

La ville doit être fière de son port

Jean-Louis Jérôme - - - - - 15



UNE RENCONTRE ACCUEILLIE DANS UN BÂTIMENT REMARQUABLE

L'École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (ENSAS), partenaire de cette Rencontre, a accueilli un public de 300 personnes dans ses nouveaux locaux inaugurés le 20 septembre 2013. La nouvelle École a été réalisée par Marc Mimram, architecte-ingénieur à Paris, qui a également livré la passerelle du Jardin des deux rives, reliant la France et l'Allemagne. Un clin d'œil à la passerelle reliant les deux bâtiments de l'ENSAS, qui est aussi un symbole de son positionnement comme école d'architecture du Rhin supérieur, admettant les doubles diplômes franco-allemands.

CYCLE PORTS - ENJEUX ÉCONOMIQUES ET TERRITORIAUX

Traduction simultanée français/allemand

⇒ Anvers : la métamorphose d'une ville-port

15 octobre 2013 avec **Bernardo Secchi**, Architecte urbaniste, Grand Prix du Jury en 2004 et **Paola Vigano**, Architecte urbaniste, Grand Prix de l'Urbanisme 2013

<http://www.adeus.org/productions/17e-rencontre-de-ladeus>

⇒ Les ports, facteurs clés pour l'industrie et la logistique

3 juillet 2014 avec le **Dr. Jérôme Verny**, Fondateur et Directeur scientifique de Mobis Neoma – Institut international de recherche en transport, Professeur associé à Rouen Business School, Chercheur affilié à l'INRETS et à l'ULCO-IMN

<http://www.adeus.org/productions/19e-rencontre-de-ladeus>

⇒ A suivre : une Rencontre sur la thématique du port et de l'industrie

Le mot du Président

Un concept précis et innovant du couple port-ville



Robert Herrmann

Président de l'ADEUS

Cette conférence est organisée dans le cadre des Journées européennes de l'architecture 2013, en partenariat avec le Port autonome de Strasbourg et avec l'ENSAS.

Elle inaugure un cycle de trois Rencontres sur les ports, dont l'orientation à venir est une question essentielle pour nos territoires, pour l'emploi, pour les entreprises, pour l'industrie, pour nos villes et nos campagnes - françaises et allemandes. Les ports font partie de nos mémoires enfouies, si bien que nous avons quelquefois oublié ce qu'ils sont, outils de la puissance économique et industrielle appartenant plus que jamais à un univers mondialisé, et pourtant aux portes de la ville et fonctionnant étroitement avec elle.

Premier port fluvial français derrière Paris, le port de Strasbourg se situe sur le fleuve au plus fort trafic en Europe, le Rhin. Anvers et Rotterdam, au débouché du Rhin, mènent une activité impressionnante bien comprise comme porte d'entrée de la mondialisation sur l'Europe du Nord et de l'Est, sous forme notamment d'import-export de biens

que nous consommons au quotidien : stylos, lampes, jeans, produits chimiques, pétroliers... Le Port de Strasbourg, avec ceux du Rhin Supérieur et notamment celui de Kehl, n'est pas encore perçu comme un maillon de cette chaîne mondialisée. C'est pourtant le cas dorénavant, et de plus en plus - avec la cohorte d'exigences sur son fonctionnement qui l'accompagne. Lieu d'implantation d'entreprises bénéficiant de cet avantage qu'est l'accès au bord d'eau, plateforme d'intermodalité et de services aux entreprises et à leur valeur ajoutée, le port reste un monde souvent inconnu de nous, qui en dépendons pourtant quotidiennement.

Ces aspects de ports et d'industrie, puis de ports et de plateformes multimodales, seront abordés lors de deux Rencontres à venir en 2014. Aujourd'hui, c'est la question de la relation entre le port et la ville qui nous intéresse. L'exemple d'Anvers, que vous avons visitée lors d'un voyage de « benchmark¹ » avec des représentants du Port autonome de Strasbourg, nous montre à quel point ville et port peuvent être liés, économiquement, dans l'imaginaire et dans la communication institutionnelle, ouvrant des possibilités de coopération tout à fait instructives pour nous.

Avant de débattre de ces questions, nous écouterons nos illustres orateurs, dont le travail très fin a su imbriquer positivement ville et port, en ajoutant à la puissance du port celle d'une ville à vivre. A partir d'une stratégie subtile fondée sur l'identité des lieux, sur les dynamiques en cours, sur les valeurs partagées par les habitants et les acteurs du développement, le Plan stratégique de 2006 organise la métamorphose d'Anvers. Elle se joue sur la complémentarité entre, d'une part, l'appui à l'émergence de projets ordinaires multiples, et d'autre part, de grands gestes structurants.

1. Benchmark : référence. Ici, exemple dont il est possible de s'inspirer.

Nous ouvrons ce cycle avec Paola Vigano, grand prix de l'urbanisme 2013, et Bernardo Secchi, grand prix du jury 2004, deux penseurs, praticiens et acteurs de la métamorphose des territoires aux côtés des élus, des techniciens, des entreprises et des citoyens qui agissent avec eux dans les lieux où ils interviennent.

Globe-trotteurs aussi modestes qu'imprégnés d'expérience dans différentes villes du monde, ils sont des professionnels du réel, de l'intime, de l'ordinaire, de l'émergent, de l'indicible. Leurs propositions en tant qu'architectes et urbanistes s'appuient sur le quotidien de la vie des gens, leurs habitudes, leurs valeurs, les réalités sensibles autant que celles socio-économiques et même celles scientifiques. Leurs propositions sont stratégiques et aiguës : pour mieux voir et mieux agir, ils interviennent au même temps en théoriciens. Ils utilisent les mots de « ville diffuse, ville poreuse », que Michel Lussault², à l'heure du constat de l'urbanisation et de la métropolisation toujours croissante partout sur la planète, traduit de l'italien, leur langue maternelle, au français par « ville diffusante et diffusée ».

Bernardo Secchi et Paola Vigano identifient et savent tenir compte de puissants vecteurs de mutation en cours comme l'individuation, faisant ainsi figure d'avant-garde dans le traitement de la question urbaine depuis dix ans. Leur pensée précise, innovante, nourrie de concret fait d'eux des théoriciens, penseurs, enseignants, écrivains, poètes, chercheurs, urbanistes et architectes précieux pour cette période complexe.

2. Michel Lussault : géographe, professeur d'études urbaines et d'urbanisme, Université de Lyon – Ecole normale supérieure de Lyon, Président de l'Université de Lyon.

Anvers : la métamorphose d'une ville-port



Paola VIGANO
Architecte urbaniste,
Grand Prix de l'Urbanisme 2013



Bernardo SECCHI
Architecte urbaniste,
Grand Prix du Jury 2002

Construire une vision de la ville

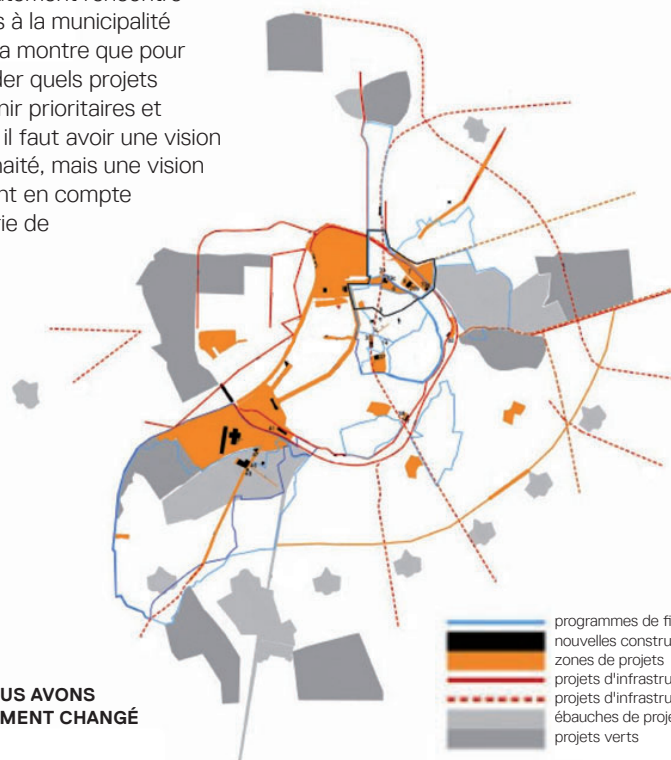
De 2002 à 2012, l'équipe a réfléchi au rôle d'Anvers en traversant constamment toutes les échelles : la métropole, le quartier, des lieux plus spécifiques, des projets architecturaux. Le parti pris a été de donner un sens au renouvellement urbain et d'avancer avec des projets ponctuels, permettant de modifier une partie de la ville. Nous avons toujours en point de mire de construire une nouvelle image de la ville.

Le projet a consisté à partir des lieux pour envisager des thèmes, pour remonter jusqu'à une vision de la ville. Cette vision est une perspective à long terme, qui a immédiatement rencontré un consensus à la municipalité d'Anvers. Cela montre que pour pouvoir décider quels projets doivent devenir prioritaires et stratégiques, il faut avoir une vision du futur souhaité, mais une vision élargie prenant en compte toute une série de possibilités.

Un choix : repartir de l'existant

En 2002, la ville était en déclin et confrontée à un fort conflit social. Beaucoup d'Anversoises avaient quitté la ville pour construire leur maison avec jardin, abandonnant le centre à plusieurs vagues d'immigration.

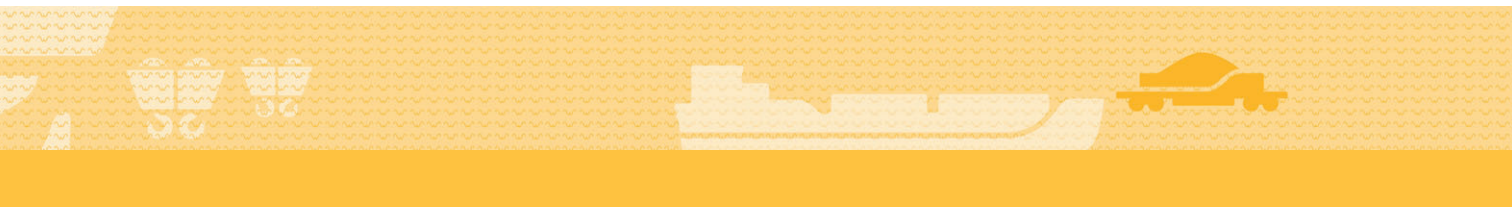
Dans un scénario zéro, l'équipe a recensé tous les projets déjà en cours, avec l'idée que derrière un projet il y a toujours un ou des acteurs. Nous avons aussi beaucoup marché dans la ville afin de la comprendre.



À ANVERS, NOUS AVONS CONTINUELLEMENT CHANGÉ D'ÉCHELLE

source : An atlas of projects, RSA with
Van de Velde School of Architecture, 2003

0 1 2 3km



UNE PLAGE ESTIVALE SUR LES QUAIS,
JUN 2005
source : Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò



LA SILHOUETTE URBAINE D'ANVERS,
JUN 2005
source : Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò

L'AMÉNAGEMENT DU PARC SPOOR NOORD
source : Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò



Une vision enracinée dans l'imaginaire collectif et individuel

Pour construire une vision et des stratégies spatiales, nous sommes partis des grandes images que les citoyens d'Anvers ont de leur ville et nous avons sélectionné celles qui nous paraissaient les plus importantes. Cependant, de notre point de vue, même les images qui ont un enracinement fort doivent être pensées à nouveau. Ainsi, à Anvers l'eau est très importante, mais sa relation avec l'eau ne se limite pas à l'Escaut. Il y a aussi tous les ruisseaux qui s'y jettent et qui posent des problèmes d'inondation. Dans les Flandres, l'eau est partout. Il faut donc adapter cette image de ville d'eau de façon cohérente aux enjeux actuels.

En construisant une vision, nous avons pesé les conséquences possibles de chaque scénario, en l'abordant systématiquement avec la question « Que se passerait-il si... ? Il est ainsi apparu que le choix de donner plus d'espace à l'eau permettait non seulement d'éviter les problèmes d'inondation, mais aussi d'améliorer la qualité de l'espace et de favoriser la biodiversité. C'est intéressant du point de vue du changement climatique, car la mer monte et cette partie de la Belgique aura des problèmes. Nous devons prévoir des amplitudes de 1,70 m sur les berges de la rivière, ce qui est conséquent en pleine ville. Nous avons étudié comment faire face sans nier la relation entre la ville et l'eau.

Construire un nouveau rapport entre la ville et l'eau représente un problème tout-à-fait nouveau. L'eau est un spectacle, mais aussi une voie de transport. L'ancienne ville d'Anvers avait un port fluvial le long du quai. Petit à petit ce port a grandi et a quitté le centre historique. A l'époque napoléonienne, un très beau port a été construit dans la partie nord de la ville. Après la seconde guerre mondiale, il s'est encore éloigné vers le nord, avec une extension très importante par rapport à la taille de la ville. Ce grand port fait aussi la richesse d'Anvers.



LA MONTÉE DU NIVEAU DE LA MER A DE TRÈS FORTES RÉPERCUSSIONS À ANVERS

source : Studio Associato
Bernardo Secchi Paola Viganò

Une vision de la ville en sept images fortes

La construction d'une politique générique à partir de sept images fortes a permis l'aménagement d'espaces stratégiques.

1. LA VILLE D'EAU

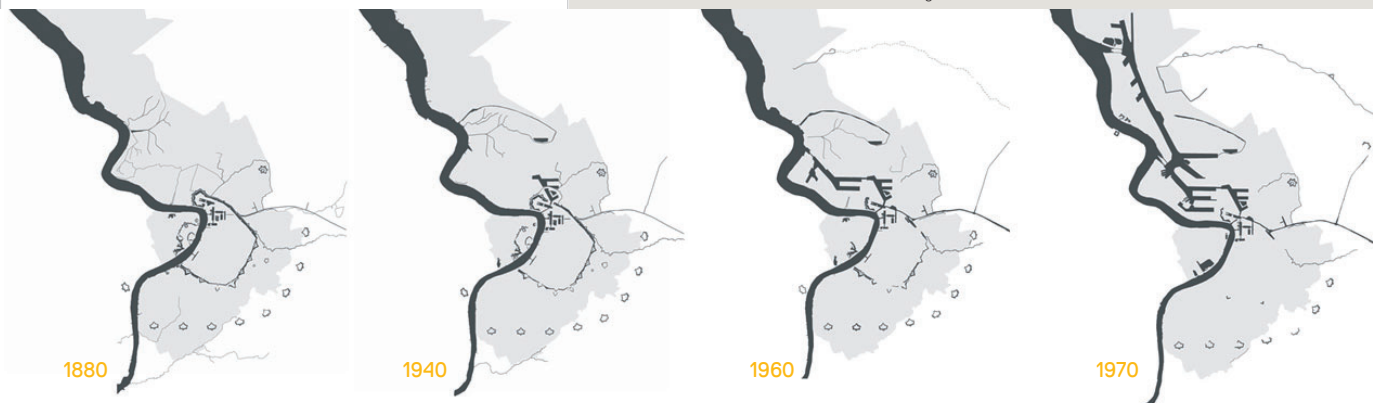


ANVERS, VILLE D'EAU

source : Studio Associato
Bernardo Secchi Paola Viganò

MICROHISTOIRE : L'ÉVOLUTION DES VOIES D'EAU

source : Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò



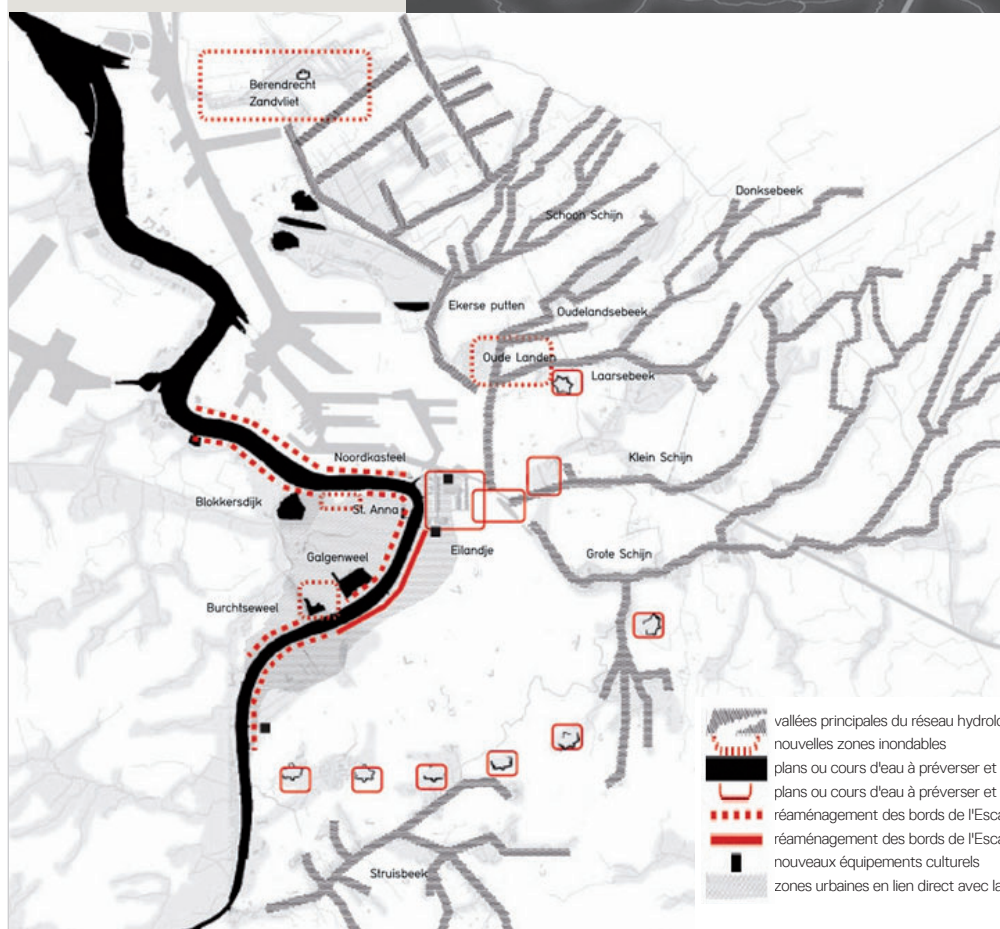
LE SCÉNARIO « DONNER PLUS D'ESPACE À L'EAU »

source : Studio Associato Bernardo Secchi
Paola Viganò

CI-DESSOUS :

LES AFFLUENTS DE L'ESCAUT

source : An atlas of projects, RSA with
Van de Velde School of Architecture, 2003



POLITIQUES URBAINES

- ⇒ Renforcer la relation entre la ville et l'Escaut ;
- ⇒ Définir de nouveaux liens écologiques avec la rivière ;
- ⇒ Nettoyer l'eau et s'attaquer aux rejets de facteurs polluants dans l'eau ; soutenir une gestion globale de l'eau ;
- ⇒ Préserver et améliorer la rivière et le réseau de cours d'eau comme étant la plus importante structure écologique de la ville (rives droite et gauche).

- vallées principales du réseau hydrologique, espace inondable
- nouvelles zones inondables
- plans ou cours d'eau à préserver et à améliorer : écologie et loisirs
- plans ou cours d'eau à préserver et à améliorer : infrastructure historique
- réaménagement des bords de l'Escaut : préservation et augmentation de l'accessibilité des digues
- réaménagement des bords de l'Escaut : augmentation de l'accessibilité des quais
- nouveaux équipements culturels
- zones urbaines en lien direct avec la rivière

0 1 3 5km



ANVERS : LA MÉTAMORPHOSE D'UNE VILLE-PORT

2. LA VILLE ÉCOLOGIQUE

Cette image s'intéresse à la présence de biodiversité, de nature dans la ville. La question était : comment construire un territoire qui fonctionne correctement du point de vue écologique ?

La forêt proche du centre d'Anvers n'était pas là auparavant. Elle s'est développée avec une partie d'Anvers, la « ville forêt ». La nature y joue le rôle d'un lieu de sociabilité, telle que la peinture flamande la représentait. La vie du village et les occasions de rencontre étaient liées à ces espaces.

La nature comme lieu de sociabilité

Les images parlent de l'histoire longue d'un territoire et de l'imaginaire, mais elles doivent aussi apporter quelque chose de nouveau. L'idée de ville écologique implique d'intégrer non seulement des demandes sur l'environnement et la qualité de l'espace, mais aussi des questions sociales.

Cela nous amène à réfléchir sur l'idée d'urbanité et de relations sociales d'une façon beaucoup plus ouverte et intéressante. En dix ans, un terrain abandonné devient une petite forêt, c'est ainsi que se crée la fragmentation bien connue des espaces verts en périphérie de ville. En imaginant ce phénomène à l'échelle du territoire, une transformation radicale de la relation entre la nature et la ville se dessine, en donnant simplement de l'espace et du temps. Après, évidemment, il faut sélectionner.

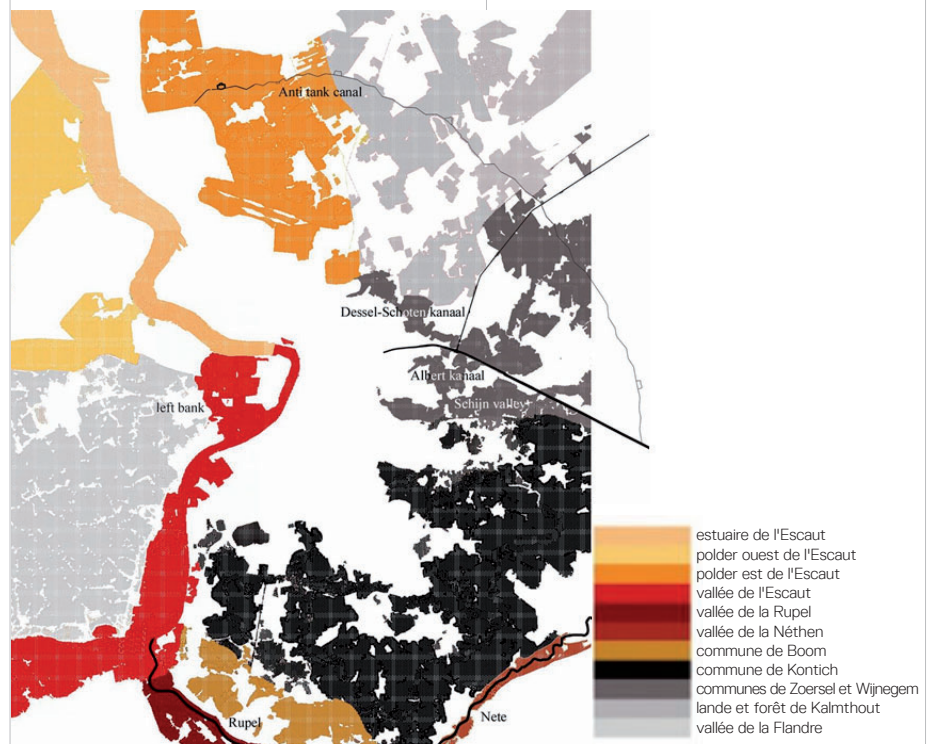
Créer des connexions structurelles entre des éléments de nature

Ce scénario facilite l'élaboration de stratégies de sélection concrètes, en imaginant des connexions capables de restructurer l'espace de la ville. Nous avons ainsi élaboré un réseau de connexions entre une vallée et le Parc Spoor Nord au centre d'Anvers, puis cherché à poursuivre ce lien vert jusqu'à l'Escaut.



DANS UNE PARTIE D'ANVERS, UNE FORÊT AUPARAVANT INEXISTANTE S'EST DÉVELOPPÉE EN MÊME TEMPS QUE LA VILLE

source : Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò



L'ESTUAIRE DE L'ESCAUT, LES POLDERS, LES VALLÉES DES AFFLUENTS

source : GIS Flanders (Antrop M., Van Damme S., 1995)



3. LA VILLE PORTUAIRE

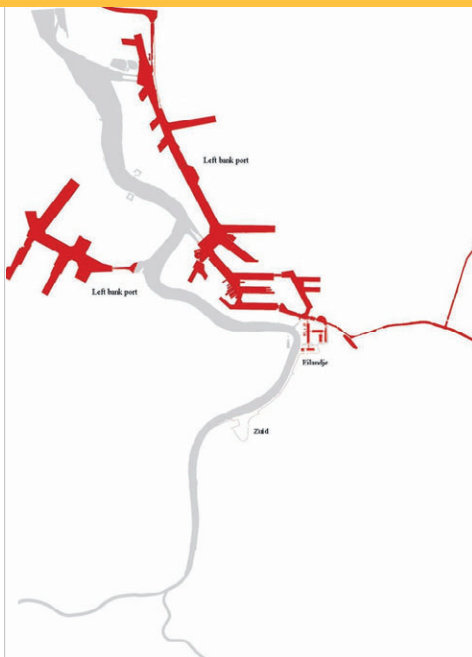
L'image de ville portuaire appartient à l'identité la plus profonde d'Anvers. Pourtant, aujourd'hui le port n'est plus dans la ville. Depuis la fin du XIX^e siècle, il s'est progressivement déplacé vers le nord. Il est aujourd'hui complètement à l'extérieur de la ville. Il fallait donc repenser totalement l'espace de contact entre la ville et le port, qui comprend des infrastructures lourdes.

Nous avons émis l'hypothèse qu'un peu de ville pouvait rentrer dans le port : des activités urbaines, mais aussi des éléments de biodiversité. Dans le port, beaucoup de terrains sont en attente et nous avons imaginé la possibilité d'y insérer une porosité naturelle. Mais nous avons surtout travaillé le thème d'un « espace de contact » entre le port et la ville, qui se poursuit jusqu'à la ville dense, puis le long du canal.

4. LA VILLE DU RAIL

La « ville du rail » est également une image traditionnelle, parce que la Belgique est l'un des pays qui a le plus investi dans le réseau ferré. Le maillage du territoire est exceptionnel. De plus, les systèmes de tramway, de tram-train, de train ou les grandes infrastructures liées au port ont toujours une connexion avec l'eau. La densité du réseau était encore plus importante par le passé, et aujourd'hui on s'intéresse à des projets de tracés abandonnés pour réinstaller des lignes qui ne sont plus seulement urbaines, mais territoriales.

Le scénario « ville du rail » porte l'idée d'une ville-territoire totalement irriguée par un réseau ferré. Dans le passé, un tel réseau a permis cette ville diffuse permettant de travailler et d'habiter partout. Là encore, l'image traditionnelle a besoin d'être adaptée aux conditions actuelles et cela peut être l'occasion d'une requalification très importante pour la ville.



LA VILLE-PORT

source : Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò

CI-CONTRE : LE NOUVEAU PORT, DE PART ET D'AUTRE DE L'ESCAUT

source : Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò



LA VILLE DU RAIL

source : Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò

CI-CONTRE : LES POLITIQUES AUTOUR DU RÉSEAU DE TRAMWAY URBAIN ET RÉGIONAL

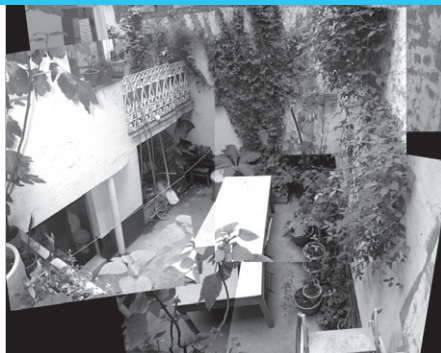
source : Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò



L'ORIGINE DE LA VILLE DIFFUSE : UN CHOIX POLITIQUE

« Au début du XX^e siècle (30 ans après la commune de Paris), le Parlement belge a décidé qu'il ne fallait pas concentrer le prolétariat dans la grande capitale, comme l'ont fait Paris et Londres, mais qu'il faut pouvoir vivre partout et travailler partout. Cette décision a construit le territoire du pays et surtout des Flandres. » Bernardo Secchi

ANVERS : LA MÉTAMORPHOSE D'UNE VILLE-PORT



5. LA VILLE POREUSE

Ce concept de ville poreuse, utilisé par la suite sur le Grand Paris, était déjà présent dans les réflexions sur Anvers. Il nous venait d'expériences dans des tissus à faible densité dans le Sud de l'Italie. Anvers n'est pas une ville à faible densité, mais la porosité était réelle dans le centre-ville.

Anvers produisait surtout du tabac et du chocolat, peu compatibles avec l'habitat à cause des odeurs. Lorsque la production a quitté le tissu urbain, la porosité du tissu urbain du centre-ville a énormément augmenté. Certains îlots étaient plus flexibles que d'autres, avec une capacité de se métamorphoser. Mais il y a aussi des porosités de fractures : changements technologiques, fins de cycles, modifications liées à la démographie... Le vieillissement de la population, par exemple, crée des porosités.

Nous avons lu l'espace urbain à partir de l'idée de porosité de matériaux, et surtout de porosité de fractures : la production avait quitté les îlots, de nombreux habitants sont partis en périphérie, des immigrés sont venus travailler dans le port et de jeunes familles flamandes ont choisi de revenir vivre en ville. L'espace urbain en a été fortement modifié : cœurs d'îlots abandonnés, belles maisons bourgeoises très dégradées et une nouvelle population s'infiltrant dans ces pores.

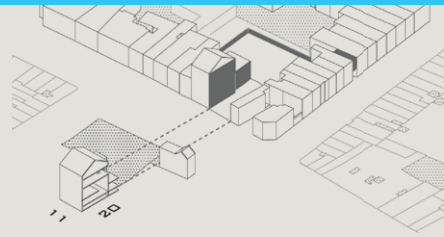


RÉINVESTIR LE CENTRE ET LA CEINTURE DU XIX^e SIÈCLE

source : Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò

Il s'agissait de très petits phénomènes, que les données statistiques ne montrent pas. Nous les avons découverts par le travail de terrain, en interrogeant les habitants. Nous avons aussi essayé de comprendre pourquoi de jeunes familles flamandes acceptaient de revenir dans des quartiers entièrement occupés par des populations immigrées : elles y ont trouvé la possibilité de construire la maison de leur rêve, parce qu'il y avait une certaine générosité de l'espace, devenue un attrait. Elles y ont aussi expérimenté une imbrication de nouvelles relations sociales très intéressante.

Il est important de prendre conscience que le projet de ville était le résultat de ces petites actions individuelles, mais qui suivaient une réflexion claire et rationnelle, que chacun pouvait comprendre. Les gens revenaient dans la ville parce qu'ils pouvaient y trouver une maison à la hauteur de leurs ambitions et désirs, et aussi une densité d'équipements, plus que pour des raisons idéologiques.



UNE MAISON DANS LA CEINTURE DENSE DU XIX^e SIÈCLE A ÉTÉ RÉHABILITÉE PAR QUATRE FAMILLES ET LA COUR EST DEVENUE UN ESPACE DE JEUX PARTAGÉS

source : Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò

A partir de ce type de réflexions, nous avons construit des cartes sur les porosités différentes dans la ville et le port. L'idée n'était pas seulement de construire un port poreux, mais une infiltration réciproque : le port dans la ville et la ville dans le port. Cela a donné toute une série de petits projets. La ville d'Anvers a beaucoup travaillé pour réaliser de petites porosités à l'intérieur de la ceinture du XIX^e siècle. L'une des pistes de réflexion était de faire revenir des lieux de travail adaptés dans l'espace habité.

LE PROJET URBAIN ÉTAIT LE RÉSULTAT DE NOMBREUSES PETITES ACTIONS INDIVIDUELLES, MAIS QUI SUIVAIENT LE FIL D'UNE RÉFLEXION AMONT CLAIRE

source : Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò



0 m

4 000 m



6. VILLAGES ET MÉTROPOLÉ

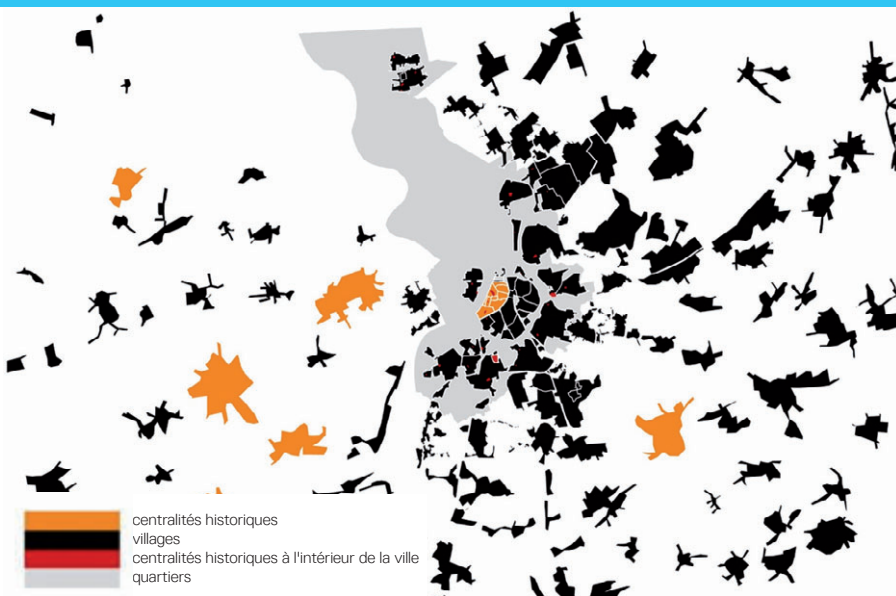
Antwerp has made of a metropolis a village town. This does not happen everywhere. Like London, Antwerp is made of villages that at one moment gave themselves up to be mixed. Some villages have a very strong historical past and others have grown recently, but each has its identity and its own jealousy. We have tried to understand how to keep the identities of these villages while having a metropolitan functioning.

Public facilities were the key. They allowed us to understand where to invest, and how. It's a very interesting theme, that we have also treated in Brussels.

Each time, we started from an image to build scenarios, which become guiding lines to elaborate strategies.

L'ÉPINE DORSALE D'ANVERS

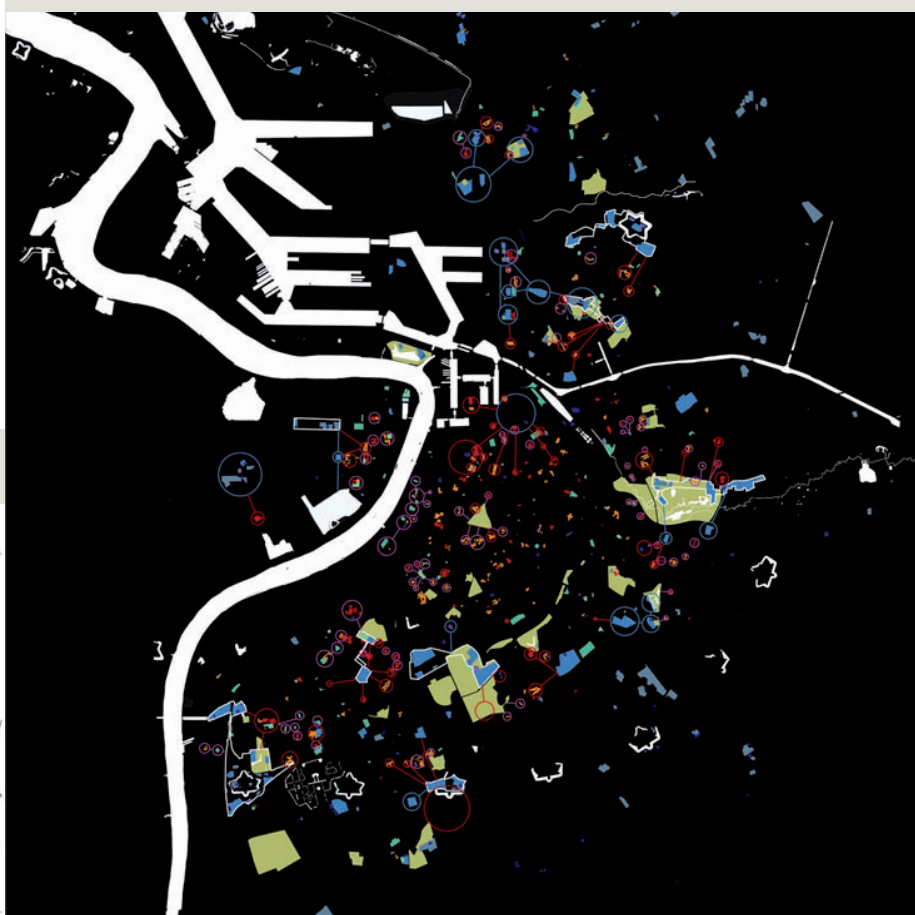
source : Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò



LES CENTRALITÉS HISTORIQUES

SCÉNARIO « MÉLER ET REGROUPEUR LES ÉQUIPEMENTS »

sources : Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò



L'épine dorsale reconnaît l'importance du port. Les espaces stratégiques représentés en foncé sont ceux que nous avons proposés, en pale les projets encore non connus. Cela nous a conduits à relier les parcs pour créer une structure spatiale et à donner de l'espace à l'eau.



ANVERS : LA MÉTAMORPHOSE D'UNE VILLE-PORT

7. LA MÉGAPOLE

Anvers pouvait être appréhendée comme faisant partie soit de la région du delta du Rhin, soit du « diamant » Belge, soit de l'immense métropole diffuse qu'Anvers forme avec Bruxelles et Maastricht - et qui pourrait être l'icône du XXI^e siècle, comme Paris le fut au XIX^e, ou comme l'est la ville verticale New York. Une longue réflexion est à mener sur son rôle avec, outre la problématique du port, celle des liaisons avec d'autres parties de l'Europe et du continent.

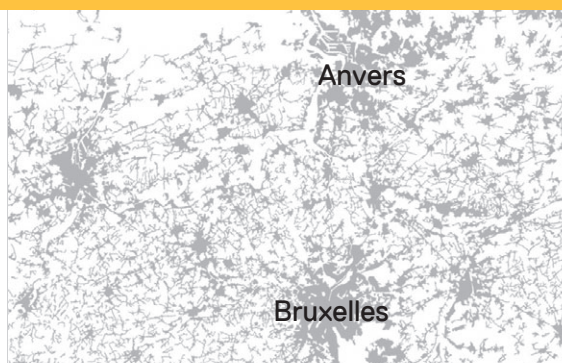
Nous avons mené une réflexion plus poussée sur le port de Bruxelles et proposé une stratégie spatiale qui se base fondamentalement sur la reconnaissance de cet espace stratégique. Les espaces stratégiques sont ceux qui doivent organiser la plupart des projets. Ainsi, nous avons insisté pour dire que s'il y a bien des autoroutes encombrées vers le port, il y a aussi tout un système de voirie de transports publics, et que c'est sur celui-là qu'il faut réfléchir parce qu'il constitue le quotidien des gens.

La ville s'est réorganisée pour faciliter la mise en œuvre des projets, en passant d'interventions sectorisées entre l'eau, les égoûts, etc., à des équipes d'architectes, ingénieurs, paysagistes, etc., travaillant ensemble.



LES ESPACES STRATÉGIQUES

source : Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò



ANVERS, BRUXELLES... TERRITOIRE DIFFUS

sources : Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò



La redéfinition des centralités

La centralité d'Anvers, c'était son centre historique. Avec la valorisation de la relation à l'eau, le port napoléonien avec ses magnifiques bassins est en train de devenir un quartier central de la ville. Mais on s'éloigne de l'Escaut pour suivre le port actuel. Cela ne signifie pas que la centralité urbaine s'arrête en ville, mais qu'elle s'étend pour inclure un morceau du port. Pour sa part, le « Living canal » incarne l'idée qu'une mixité plus forte est possible le long du canal : toute une série de grands bâtiments et de silos changent en partie de fonction, mais l'activité liée au canal industriel continue. Il y a donc réellement une possibilité de mixité liée aux activités portuaires.

La relation avec l'Escaut

L'ensemble des surfaces concernées par ce programme est centré sur l'idée de retrouver la relation avec l'Escaut. C'est une relation très difficile, du fait du problème de la montée des eaux. Anvers connaît des marées très fortes et il faut soit rehausser les quais, soit donner beaucoup d'espace à l'eau. Dans le sud de la ville, le « Sigmaphan » propose ainsi de détruire des polders réalisés dans les siècles passés pour donner de l'espace à l'eau.

Deux success-stories...

La place du théâtre

La place du théâtre était un grand espace très dégradé au centre-ville, devant un bâtiment des années 1970 en béton armé. Face à des propositions de réduire cet espace pour bâtir, nous avons défendu l'idée que cet espace public était très précieux et qu'il ne fallait pas y renoncer, mais l'utiliser au maximum et en faire un lieu de centralité pour les Anversoïses.

Nous avons proposé de couvrir une partie de cet espace pour créer un grand volume d'air de 24 m de hauteur, de même dimension que le théâtre. Nous avons démantelé les escaliers de secours et proposé ces escaliers très hauts, créant une sorte de filtre devant la façade. Cet espace multifonctionnel accueille aujourd'hui le marché, et les enfants peuvent y jouer. Il se poursuit par un jardin en pente douce, faisant la transition jusqu'à la façade d'un café. C'est un lieu bien ensoleillé où les gens aiment s'attarder.

Le parc Spoor Nord

Remettre l'Escaut au centre du discours sur la ville passait par une stratégie de lien vert, partant des territoires extérieurs et traversant la ville pour se reconnecter à l'Escaut. Un élément très important de cette nouvelle reconnexion d'espaces ouverts jusqu'à la rivière a été le parc de Spoor Noord. Il s'est développé sur une grande friche ferroviaire qui desservait l'ancien port. Il fallait repenser cet espace, situé dans la partie la plus pauvre de la ville et entouré de logements sociaux et de logements très pauvres, habités par des populations immigrées. La taille de ce parc est importante pour Anvers parce que c'était un grand espace unitaire. Nous avons pensé que la meilleure façon de valoriser cet héritage était de ne pas le fragmenter. La ville et la compagnie des chemins de fer, SMBS, voulaient réaliser un parc avec 200 000 m² de logements, activités et commerces. Nous avons décidé de localiser les volumes demandés vers la pointe ouest du parc, en gardant la possibilité pour le parc de s'infiltrer à travers cette partie plus dense et de se reconnecter à l'Escaut par une passerelle. Il nous a paru très important de maintenir la continuité de ce parc de 1,7 km de long.



LE JARDIN QUI RELIE LA PLACE DU THÉÂTRE AUX CAFÉS EST UN LIEU BIEN ENSOLEILLÉ OÙ LES GENS AIMENT S'ATTARDER.

source : Studio Associato
Bernardo Secchi Paola Viganò



LE PARC FONCTIONNE BIEN, TROP BIEN MÊME, ET IL FAUDRAIT DIX PARCS DE CE TYPE À ANVERS.

source : Studio Associato
Bernardo Secchi Paola Viganò

Après la dépollution, le sol a été complètement réaménagé en réutilisant les matériaux présents, ce qui donne une lisibilité à cette forme linéaire, car il n'est pas toujours facile de comprendre que l'on est dans le même parc. Nous avons aussi travaillé sur la topographie. Et dans le centre du parc, les grands bâtiments sont en cours de requalification, avec l'idée que le parc est un lieu de centralité pour toute la métropole.

Nous avons beaucoup d'ambition pour ce parc du XIX^e siècle, de grandes dimensions mais localisé dans la partie plus stigmatisée de la ville. Cela pouvait générer des problèmes, c'est pour cela que nous avons beaucoup travaillé sur la perméabilité des bords et sur l'idée que le parc est partout. Finalement, il fonctionne bien, même trop bien et il faudrait faire dix parcs de ce type à Anvers.

C'est un parc très simple, qui a coûté beaucoup moins que prévu. Cela a permis de requalifier les bâtiments, ce qui a été très important car ouvrir le parc avec des bâtiments liés aux chemins de fer et complètement abandonnés aurait été dommage. Il y a bien de la gentrification, mais dans une mesure acceptable.

C'est un vrai lieu de mixité, utilisé autant par des gens qui viennent pour la journée que par ceux qui habitent autour. Pendant toute la durée du projet, nous étions très préoccupés car les immigrés ne venaient pas aux réunions que nous organisions avec les habitants du quartier. Mais le jour de l'inauguration, ils étaient tous présents.

TABLE RONDE



Jean-Luc HEIMBURGER
Président de la CCI de Strasbourg
et du Bas-Rhin

La ville s'est construite par rapport au port, qui faisait partie de la ville. Dans les projets de développement de la ville, il faut tenir compte des entreprises, dont certaines sont là depuis des dizaines d'années et le port doit rester une zone d'activités économiques bien vivante. Il est important d'évoluer ensemble. Les odeurs émises par la production de cacao, de café, de papier, deviennent une gêne quand les habitants se rapprochent, et les entreprises ne peuvent pas s'installer ailleurs du jour au lendemain.

Le port est une zone d'activités multimodale. Pour les entreprises, c'est un avantage pour pouvoir choisir le mode de transport de marchandises le plus adapté et limiter les coûts: voie fluviale, voie ferrée, camions. Pour le territoire, l'impact est important : il faut des alternatives au tout camion, mais le développement du fret fluvial et ferroviaire peut aussi générer de nouveaux trafics routiers. L'aménagement doit prévoir suffisamment d'infrastructures routières pour permettre une circulation fluide pour entrer et sortir du port.

La logistique du dernier kilomètre est celle qui pose problème aujourd'hui. Strasbourg a la chance d'avoir un port situé à un kilomètre de la cathédrale et il est possible de créer une logistique urbaine à partir du port ou du marché gare. La mise en place interroge le fonctionnement de la ville.

Le port doit rester une zone d'activités économiques bien vivante



La proximité entre la ville et le port est importante, car une entreprise a besoin de compétences humaines pour fonctionner. La proximité avec les équipements métropolitain aussi est importante : gare TGV, centres de recherche et de développement, marchés, réseaux économiques. Il est donc dans l'intérêt de tous de créer une cohabitation pacifiée entre la ville et le port. Les interfaces intelligentes, ce sont les zones de contact, les bureaux qui font écran entre les habitations et les activités plus industrielles. C'est important de faire visiter les entreprises, de créer cette mixité, mais il faut aussi amener les habitants à mieux comprendre ce qu'est une activité industrielle. Ce n'est pas une tare, mais une nécessité et c'est là que l'on crée beaucoup d'emplois.

Une autre problématique est d'être dans une petite région extrêmement dense, où le foncier est « rare et cher ». Oui à la réutilisation de friches, mais elles ne conviennent pas toujours, et si elles sont polluées, qui va les dépolluer et à quel prix ? Et il y a aussi une forte demande de rendre de la place à la nature. Le monde de l'entreprise n'est pas contre l'évolution de la ville, mais il veille à ce que ce partage se fasse bien.



Jean-Louis JÉRÔME

Directeur général du Port autonome de Strasbourg

L'un des principaux problèmes du port de Strasbourg est d'être sur un espace complètement fermé, sans possibilités d'extension du fait des contraintes écologiques le long du Rhin et de l'urbanisation. Le fond du débat est de trouver le lien entre la nécessité de penser le long terme et les contraintes des entreprises. Aucune entreprise logistique ne s'engagera au-delà de trois à cinq ans : elle va par exemple construire 10 000m² d'entrepôts sans savoir si dans cinq ans ils trouveront encore preneur. C'est notre rôle d'autorité portuaire de penser à plus long terme que les entreprises. A Strasbourg, nous avons fait du remembrement industriel, en remettant d'anciens secteurs industriels à disposition. C'est vraiment un travail de couture très fin qu'il faut arriver à faire.

Une nouvelle complexité vient de notre situation de carrefour entre les fonctions portuaires, situées le long du Rhin dans l'axe nord-sud, et des fonctions urbaines qui suivent l'axe est-ouest pour le lien avec l'Allemagne. De ce fait, une vraie interpénétration entre le port et la ville devient nécessaire, alors qu'elle était moins évidente dans le cas d'Anvers, qui est plutôt un système de sablier avec en haut le port, en bas la ville, et quelque chose

La ville doit être fière de son port

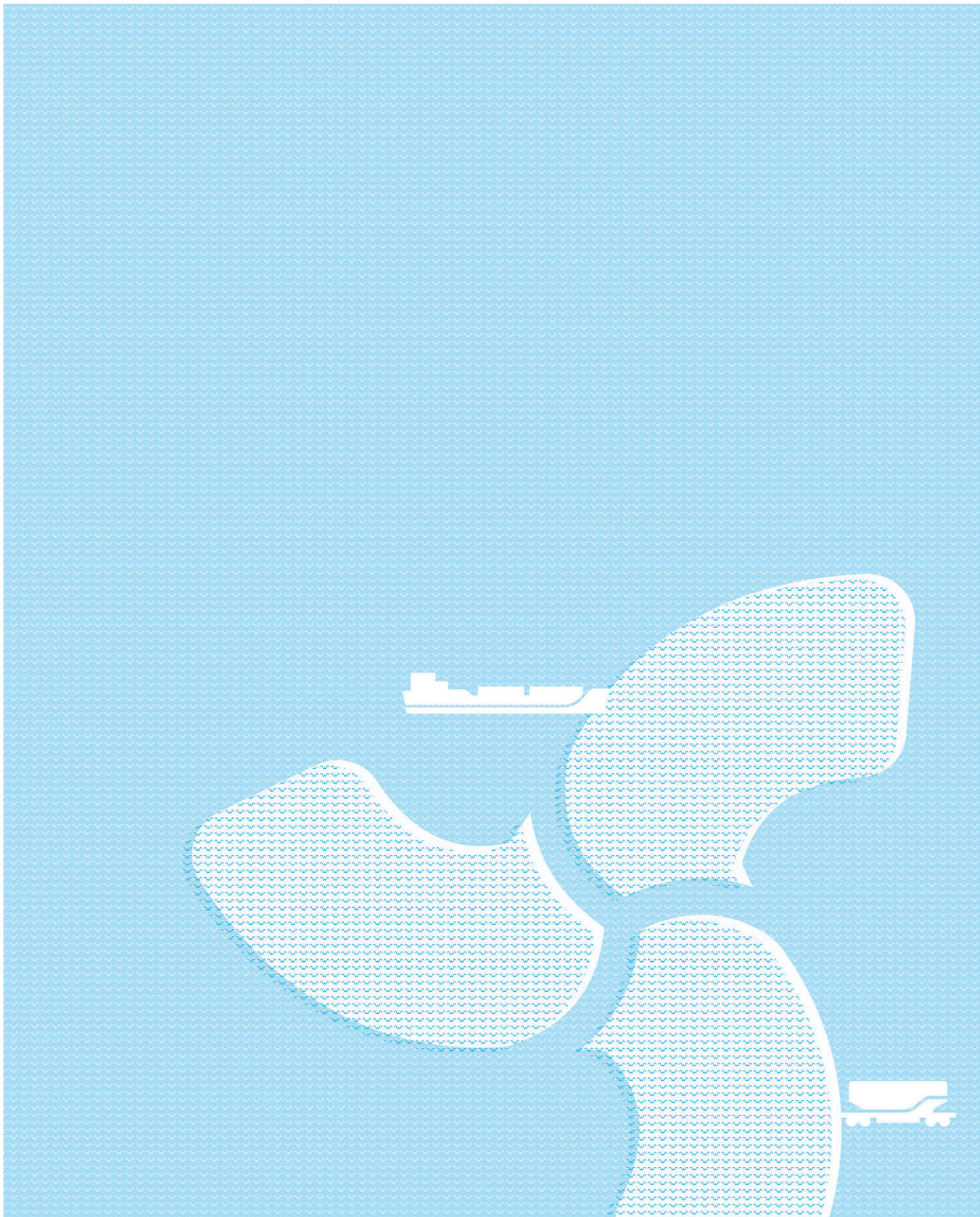


qui se passe entre les deux. Le projet que nous avons développé avec la ville est précisément d'arriver à concilier ces contraires. Le travail mené avec Bernard Reichen et Alfred Peter a été de voir comment créer des interpénétrations dans un lieu à la fois urbain et extrêmement dense en voies de communication, avec des routes, des voies ferrées et des canaux. C'est un défi.

Une autre complexité est dans la cohabitation entreprises/habitants, toujours problématique. Au début, cela se passe bien. Le quartier du Port-du-Rhin a ainsi été construit pour les gens travaillant au Port. Le problème est que quarante ans après, seuls 2 ou 3 % de la population du quartier y travaillent. Nous devons reconstituer ce lien à tous les niveaux, architectural mais aussi social. Nous y sommes engagés avec les acteurs sociaux locaux, afin que cette couture, cette urbanité entre le port et les habitants puisse se faire.

Et la ville doit être fière de son port. Ce qui m'a frappé lors du voyage d'étude à Anvers est qu'après la visite du port, nous avons été reçus par le Directeur du Port à l'Hôtel de ville. C'était frappant de voir que l'interpénétration entre le port et la ville était totale.





L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale**
Responsable conférences : **Cathie Allmendinger**
Équipe projet : **Cathie Allmendinger** (chef de projet),
Nicole Crucy, Virginie Hamm, Jean Isenmann,
Youssef Katiri, Sophie Monnin, Pierre Reibel
N° projet : **1.3.1.2** - Photos : **Jean Isenmann**
Mise en page : **Sophie Monnin**
© ADEUS - Octobre 2014 - N° Issn : 2112-4167
Les publications et les actualités de l'urbanisme sont
consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org