

LES RENCONTRES
DE L'ADEUS

SYNTHÈSE 7^e RENCONTRE
STRASBOURG / 12 MAI 2011



Strasbourg,
école d'architecture



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



Sommaire

Le mot du Président 3

Hambourg : ville avec port ou ville-port ? Une perspective historique
Prof., Dipl.-Ing Hartmut Frank 4

La réorientation de la ville vers le fleuve et les politiques urbaines actuelles,
Dipl.-Ing Andreas Kellner 10

Ville et Port dessinent leur avenir en commun 19

Les projets phares de Hambourg



source : © Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt



Hafencity

En 2007, le Parlement de Hambourg a voté à l'unanimité le plus ambitieux projet d'urbanisme pour un centre-ville en Europe : Hafencity. Pour ce projet d'un coût de 7 milliards, dont 2/3 en fonds privés et en 1/3 fonds publics, la ville a fait appel à des grands noms de l'architecture. Le lauréat du Masterplan (plan directeur) de 1999 est Kees Christiaanse/Architects and planners ASTOC.

Le projet Hafencity (Cité du port) vise le réaménagement d'une ancienne partie du port de Hambourg en une ville nouvelle : 155 hectares sont à réhabiliter, principalement d'anciens hangars ou entrepôts. En 2020, HafenCity devrait compter 12 000 habitants, 40 000 emplois, 10 kilomètres de quais aménagés en promenades et de nombreux équipements culturels.

La Philharmonie de l'Elbe, emblématique du projet, a été dessinée par le cabinet d'architectes suisses Herzog & de Meuron¹.

IBA Hambourg 2013

Les IBA (de l'allemand Internationale BauAusstellung) sont des laboratoires d'architecture et d'urbanisme dotés d'un appui politique. Ils sont surtout connus en Allemagne et visent la modification à long terme d'un territoire à partir d'une vision (Leitbild). L'enjeu est de répondre à la complexité du développement territorial.

L'IBA Hambourg 2013 a comme fil rouge trois thèmes-phares : l'intégration d'une société urbaine multiculturelle, le traitement des franges urbaines et le défi écologique. Le secteur concerné, d'environ 26 km², compte environ 55 000 habitants².

Le « Saut par-dessus l'Elbe »

Pour assurer son développement sans grignoter ses poumons verts, Hambourg a choisi le renouvellement de la ville sur elle-même et elle s'en donne les moyens. La stratégie du « Saut par-dessus l'Elbe » vise à requalifier des territoires centraux occupés historiquement par le port et par un quartier difficile. Il s'agit de la plus grande île fluviale en Europe, située au centre géographique de Hambourg, juste en face du centre-ville.

1. sources diverses dont www.hambourg-en-mutation.blogspot.com
2. source : www.f-s-u.ch/fileadmin/media/collage/Collage_6_09.pdf (extraits)



Le mot du Président

Construire une identité sur l'élément eau



Robert Herrmann
Président de l'ADEUS

« Cette question de la silhouette urbaine se pose à Strasbourg comme dans d'autres métropoles. C'est un indicateur intéressant de dynamisme local. Derrière cette question, se profile celle de notre façon de vivre dans les années à venir. »



Cette 7^e rencontre de l'ADEUS est co-organisée avec l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg, qui est l'un des nouveaux partenaires de l'ADEUS.

« Les Rencontres de l'ADEUS », l'un des axes forts de l'intervention de l'Agence depuis septembre 2009, ont pour objectif d'aider ses partenaires et les autres acteurs locaux à imaginer comment il est possible de bâtir ensemble un fonctionnement métropolitain durable. Le premier cycle nous a permis de comprendre les stratégies métropolitaines de métropoles voisines, en particulier Bâle, Genève et Karlsruhe. Ce deuxième cycle, amorcé en octobre 2010 avec la conférence de Gérard Monnier, lance les réflexions sur la forme urbaine à partir de la problématique de la grande hauteur. Cette question de la silhouette urbaine se pose à Strasbourg comme dans d'autres métropoles, en Europe et dans le monde. C'est un indicateur intéressant de dynamisme local. Derrière cette question, se profile celle de notre façon de vivre dans les années à venir. En effet, la ville patrimoniale existante est renouvelée en continu par un ensemble de projets, la transformant en ville contemporaine.

Nous connaissons maintenant les risques sociaux, économiques et écologiques à venir. Nous savons la valeur du sol et le rôle de l'étalement urbain dans l'inégalité de l'accès à l'habitat, à l'emploi, aux services, à la formation, et même sur la santé des habitants. La transformation nécessaire de la ville, sous peine de muséification ou d'inadaptation aux modes de vie des populations, est donc aujourd'hui un point essentiel. Le renouvellement nécessaire de l'alliance ville et nature met l'accent sur l'importance des vocations données au sol et sur l'optimisation des ressources. Cela remet le réseau hydrographique et les trames vertes au cœur de la façon d'imaginer le territoire, comme le proposent en particulier Francfort sur le Main et Hambourg.

Réinventer le fonctionnement métropolitain et la silhouette urbaine ou typologie bâtie à partir des obligations données par les changements économiques, sociaux, etc., voilà les critères donnés aux professionnels et aux élus pour imaginer la ville. Les propositions dépendront de l'inventivité des urbanistes, des architectes et des autres professionnels qui interprètent les tendances de leur temps. Cette Rencontre, comme les précédentes et celles qui suivront, a donc pour objet de nourrir la réflexion sur la question métropolitaine et le débat local sur la mutation et l'adaptation du territoire strasbourgeois.

Les questions posées à Hambourg sont :

« Comment une ville réinvestit son port ? ». Ou plus largement pourquoi, quand, comment Hambourg a-t-elle construit son identité sur l'élément eau ?

Ces problématiques interpellent particulièrement Strasbourg et son territoire : Strasbourg est aussi dotée d'un port fluvial compétitif au potentiel important, toutes proportions gardées par rapport à Hambourg. Elle est irriguée par un important réseau hydrographique. L'actualité est en lien avec les questions d'alliance ville/nature, et de trames verte et bleue, présentes dans les travaux de l'Agence. Au-delà des résultats visibles à travers des projets et réalisations, dont l'emblématique « IBA Hambourg 2013 » et le « Saut par-dessus l'Elbe », nous sommes intéressés par la façon dont est menée une telle transformation en termes de stratégie, de temps, d'outils et de concertation avec les acteurs.

Hambourg : ville avec port ou ville-port ?

Une perspective historique 



Hartmut FRANK

Historien, Architecte

« À partir de 1888, le territoire de la ville et celui du port ont une organisation administrative séparée, ce qui crée une frontière encore perceptible de nos jours. »

Un peu d'histoire

Hambourg est la deuxième ville d'Allemagne, avec deux millions d'habitants. Pourtant, elle attire beaucoup moins de visiteurs que Berlin, Munich ou Cologne. Elle est d'abord connue pour son port, qui est le deuxième en Europe après Rotterdam. Pourtant, la ville elle-même est digne d'intérêt et offre une grande qualité de vie. Son histoire commence avec Charlemagne, un peu avant l'an mil. Sa position géographique est propice au commerce car elle est située au bord d'un grand fleuve navigable, relié à la Mer du Nord et pénétrant le pays sur plus de 100 km. Les commerçants se sont enrichis et ont pu fonder une petite république indépendante, membre important de la ligue hanséatique¹.

1. Cette ancienne appartenance est toujours revendiquée par la ville comme un élément caractéristique de son identité. C'est ainsi que le code de la ville figurant sur les plaques d'immatriculation est HH, qui signifie Hansestadt Hamburg et que le nom officiel de la ville est Freie und Hansestadt Hamburg (ville libre et hanséatique de Hambourg).
Source : Wikipédia



LES FORTIFICATIONS DE HAMBURG EN 1670

source : © HafenCity Hamburg, Spuren der Geschichte, HafenCity Hamburg 2001, p.18

Autour du centre-ville subsistent quelques traces des fortifications d'avant la guerre de 30 ans. Elles ont permis de préserver la richesse de la ville pendant cette guerre, si désastreuse pour tant d'autres villes en Allemagne. Toutefois, Hambourg ne conserve que peu de traces de son passé, car elle a été détruite à plusieurs reprises et n'a guère respecté son histoire. Aujourd'hui le cadre bâti n'est pas très spectaculaire, mais l'aspect général de la ville est très homogène et agréable.

L'histoire de Hambourg moderne commence en 1842, avec la destruction des derniers vestiges du centre médiéval par un incendie. Les artisans de la reconstruction, selon le plan de William Lindley et Alexis de Chateauneuf, en font l'une des villes les plus modernes du XIX^e siècle. Ils créent le premier ensemble monumental, avec les bourses et l'hôtel de ville autour d'une place centrale, et lancent le réaménagement du bassin de l'Alster, un lac artificiel créé à l'origine pour les fortifications et les moulins de la ville. C'est le début d'une relation particulière entre l'eau et l'architecture au cœur de la ville.

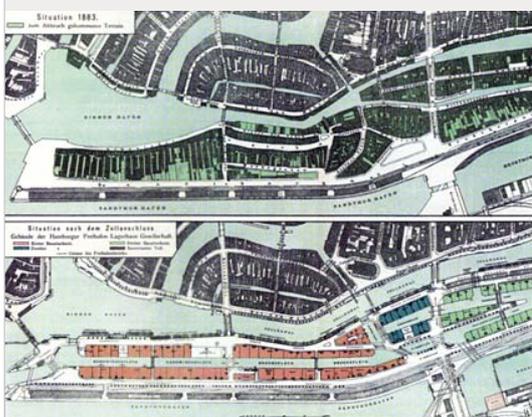
Après la guerre franco-prussienne (1870-1871), la Ville libre et hanséatique de Hambourg est intégrée au Second Empire. Elle réussit à conserver ses privilèges de ville portuaire en réorganisant le port comme une zone spécifique, hors de la zone douanière du Reich. À partir de 1888, le territoire de la ville et le port ont une organisation administrative séparée, ce qui crée une frontière encore perceptible de nos jours. La ville vit toujours du port, mais elle doit réorganiser totalement l'accueil des navires, le stockage des marchandises et l'organisation du commerce international, car les bureaux et les logements des employés restent dans la ville alors que le port et les magasins sont à l'extérieur.

Durant quarante ans, la ville connaît une croissance extraordinaire. Sa population double jusqu'à frôler le million avant la 1^{ère} guerre mondiale. À la fin du XIX^e siècle, Franz-Andreas Mayer, l'architecte de la « ville des entrepôts », présente le premier plan d'extension de Hambourg. L'ancien centre du XVIII^e siècle n'est plus qu'une petite partie du territoire de la ville. C'est le début d'une grande ville qui se développe au nord du port, autour du lac de l'Alster. Au sud, le port n'est plus qu'un lieu de travail, que le public trouve sale et laid.

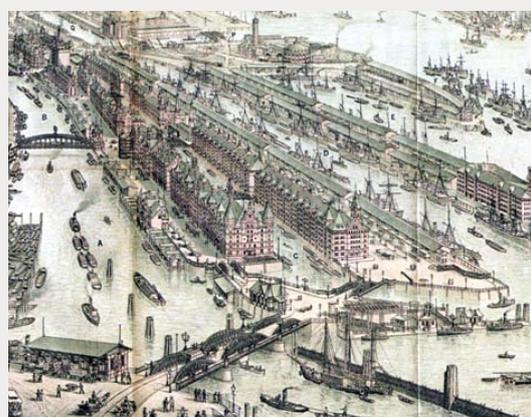


FRANZ ANDREAS MEYER, 1896

LE PREMIER PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE HAMBOURG
source : DR



LÎLE KEHRWIEDER-WANDRAHM AVANT LA DEMOLITION, 1883.
LES ENTREPÔTS ET L'EXTENSION DU PORT EN 1887.
source : DR



FRANZ ANDREAS MEYER
LA VILLE DES ENTREPÔTS ET LE PORT AUTONOME EN 1888.
source : DR

L'histoire de l'architecture de Hambourg

A la fin du XIX^e siècle, après quarante ans d'études et de planifications, la ville se dote d'un Hôtel de ville représentatif. Il est l'œuvre de Martin Haller, l'architecte hambourgeois le plus important de cette période. Il a été formé en France, à l'Ecole des Beaux-Arts de Paris et s'inspire aussi de l'Amérique et de l'Angleterre pour créer un nouveau type de bâtiments appelés « Kontorhaus ». Ces immeuble de bureaux, qui accueillent de grandes compagnies comme des particuliers, sont encore aujourd'hui représentatifs de Hambourg.

En 1909, Fritz Schumacher, professeur d'architecture à Dresde, est nommé Baudirektor i.e. architecte de la ville de Hambourg, où il va œuvrer au développement de la ville jusqu'en 1933. À l'époque, diriger une administration était considéré comme une déchéance pour un universitaire, mais Schumacher exprime dès 1903, dans un discours prononcé à Dresde sur le futur des grandes villes, son désir de s'occuper de Hambourg. Il trouve la ville très riche, mais très laide, et veut lui donner une nouvelle identité en faisant des bâtiments publics des « monuments sociaux ».

La première ligne de métro entre l'Hôtel de ville et la nouvelle gare centrale nécessite une percée dans la ville existante. Il voit ce nouvel axe comme la première « rue métropolitaine » de la ville et y érige un monument commémorant le maire de l'époque, Mönckeberg. Cependant, il rompt avec la tradition des statues en bâtissant une fontaine symbolisant l'eau, qui est à l'origine de la vie et de la richesse de la ville. De plus, il la combine avec une bibliothèque, pour faire passer le message qu'un monument a une utilité publique. Il est en effet convaincu de la nécessité de rééduquer la population et de lui permettre de s'identifier à son nouveau lieu de vie, car la plupart des habitants sont originaires des campagnes de l'Allemagne du Nord et de l'Est de l'Europe.

Il commence son mandat de façon très originale, avec un congé de neuf mois – le temps d'une gestation. Il en revient avec une dizaine de grands projets pour la ville. Il conçoit ses projets avec ses collaborateurs à Dresde, puis il présente sa vision de la ville à Hambourg. Le projet plus important est un nouveau grand parc central. Il est en débat depuis dix ans, mais bloqué sans arrêt par des projets controversés. Schumacher entend ce projet comme un modèle de la grande ville moderne. Pour lui, les espaces distincts du parc et leur combinaison avec les bâtiments nécessaires symbolisent les places, les rues et les monuments sociaux de la ville à former.

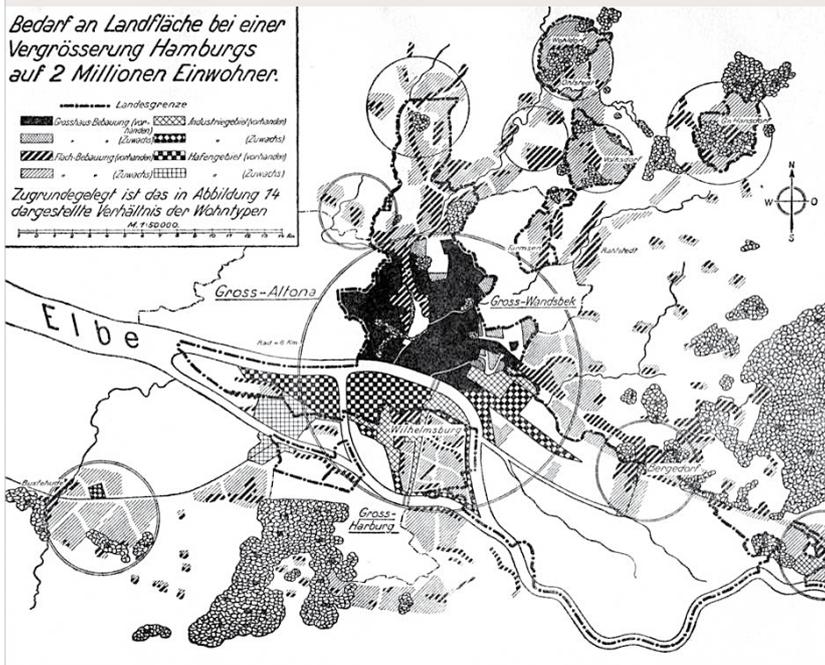


Abbildung 13. Bedarf an Landfläche bei einer Vergrößerung Hamburgs auf 2 000 000 Einwohner (Die Städte Groß-Altona, Groß-Wandsbek und Groß-Harburg sind in der Darstellung ausgelassen, da maßgebende Unterlagen nicht zur Verfügung st...)

FRITZ SCHUMACHER, STAATSGEBIET UND FLÄCHENBEDARF, 1920

LE PORT OCCUPE LE SUD ET LA VILLE SE DÉVELOPPE VERS LE NORD, CAR LES COMMUNES VOISINES NE FONT PAS PARTIES DU MÊME ÉTAT.

source : Fritz Schumacher, Zukunftsfragen an der Unterelbe. Gedanken zum „Gross-Hamburg“-Thema“, Eugen Diederichs, Jena 1927, Abb. 5, DR

Une autre de ses ambitions est de créer une architecture typique du Nord de l'Allemagne qui ne soit pas en rupture avec la tradition locale. Les discussions à ce sujet sont très virulentes et se concentrent sur l'utilisation de briques rouges à cette fin. Ce matériau était cher et rarement utilisé avant sa production industrialisée. Cependant, des intellectuels locaux avaient inventé et propagé une idéologie selon laquelle la brique rouge symboliserait l'attachement du peuple à sa terre, car sa couleur résulte de la terre ferrugineuse du Nord de l'Allemagne. Schumacher s'approprie cette idéologie et fait en un instrument central de sa stratégie pour créer une identité propre à Hambourg.

Une autre ambition de Schumacher est de créer une architecture typique du Nord de l'Allemagne qui ne soit pas en rupture avec la tradition locale. Les discussions à ce sujet sont très virulentes et se concentrent sur l'utilisation de briques rouges à cette fin.

Après la 1^{ère} Guerre mondiale, il se lance dans la création d'un vaste programme d'habitations à loyer modéré, qu'il baptise « Die Wohnstadt Hamburg ». Proportionnellement à sa taille, Hambourg produit alors plus de logement que Berlin ou toute autre ville en Allemagne. Dans ce cadre, Schumacher invente un nouveau mode de collaboration entre l'administration et des architectes privés, qu'il nomme « modellhaftes Bauen » : il dessine lui-même les plans d'aménagement et conçoit les plans d'immeubles en collaboration étroite avec les architectes, qui doivent ensuite suivre strictement ces programmes de construction.

Schumacher planifie également le développement territorial de la ville. Il n'autorise que des activités portuaires et industrielles dans les zones inondables, réservant à la ville les « plateaux » d'une vingtaine de mètres d'altitude libérés par la dernière période glaciaire des deux côtés du fleuve.

Après la première guerre mondiale, un nouveau découpage des Länder est mis au débat. Schumacher propose plusieurs versions d'un nouvel État, le Grand Hambourg, incluant une partie des États du Schleswig-Holstein et de Niedersachsen. Il démontre que la ville se développe et continuerait à se développer uniquement vers le nord, parce que les communes voisines étaient dans un autre pays.

Cependant, ses idées ne seront mises en œuvre qu'en 1937 avec la création du « Gross Hamburg¹ », quatre ans après qu'il ait été démis de ses fonctions par les Nazis en 1933.

1. « Gross-Hamburg » ou Grand Hambourg : en 1937, le Gouvernement nazi a acté un échange de territoires entre Hambourg et l'Etat de Prusse. Hambourg a cédé des territoires physiquement éloignés tels que Cuxhaven et elle a fusionné avec les villes et villages environnants.

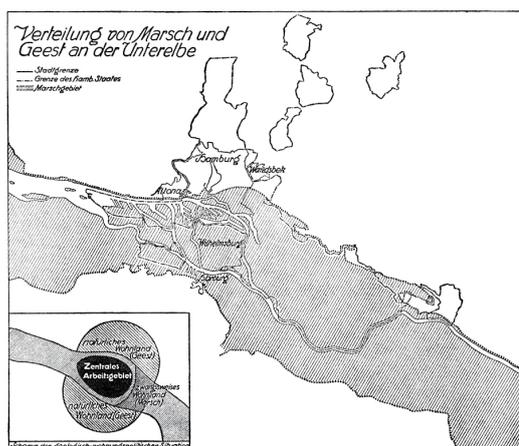
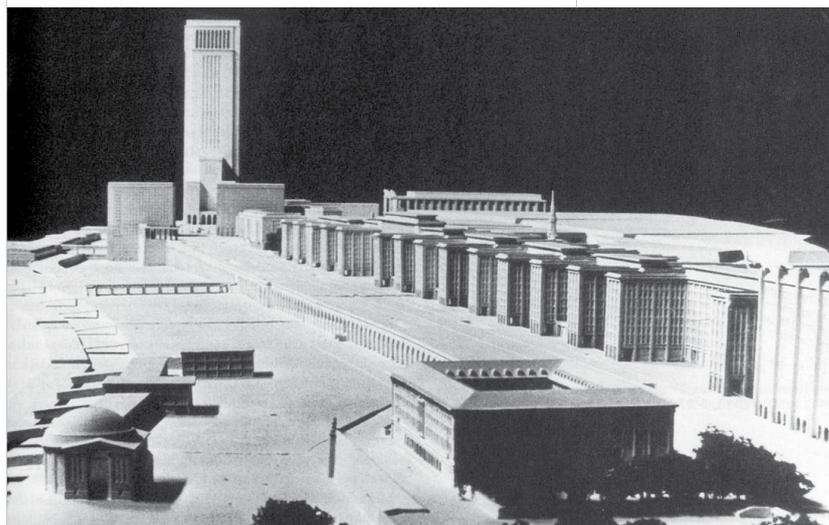


Abbildung 5. Verteilung von Marsch und Geest an der Untereibe
Schema der geologisch-wohnungspolitischen Situation

FRITZ SCHUMACHER, GEEST UND MARSCH

LES ZONES INONDABLES DE L'ELBE ONT ÉTÉ MODIFIÉES PENDANT MILLE ANS PAR LA CONSTRUCTION DE DIGUES ET CANAUX.

source : Fritz Schumacher: Zukunftsfragen an der Untereibe. Gedanken zum „Gross-Hamburg“-Thema, Eugen Diederichs, Jena 1927, Abb. 5, DR



KONSTANTY GUTSCHOW, ELBUFERPLANUNG 1938

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT DES BERGES DE L'ELBE.

source : © Hamburgisches Architekturarchiv



**KONSTANTY GUTSCHOW,
ERSTE SKIZZE ZUM
GENERALPLAN, 1944**

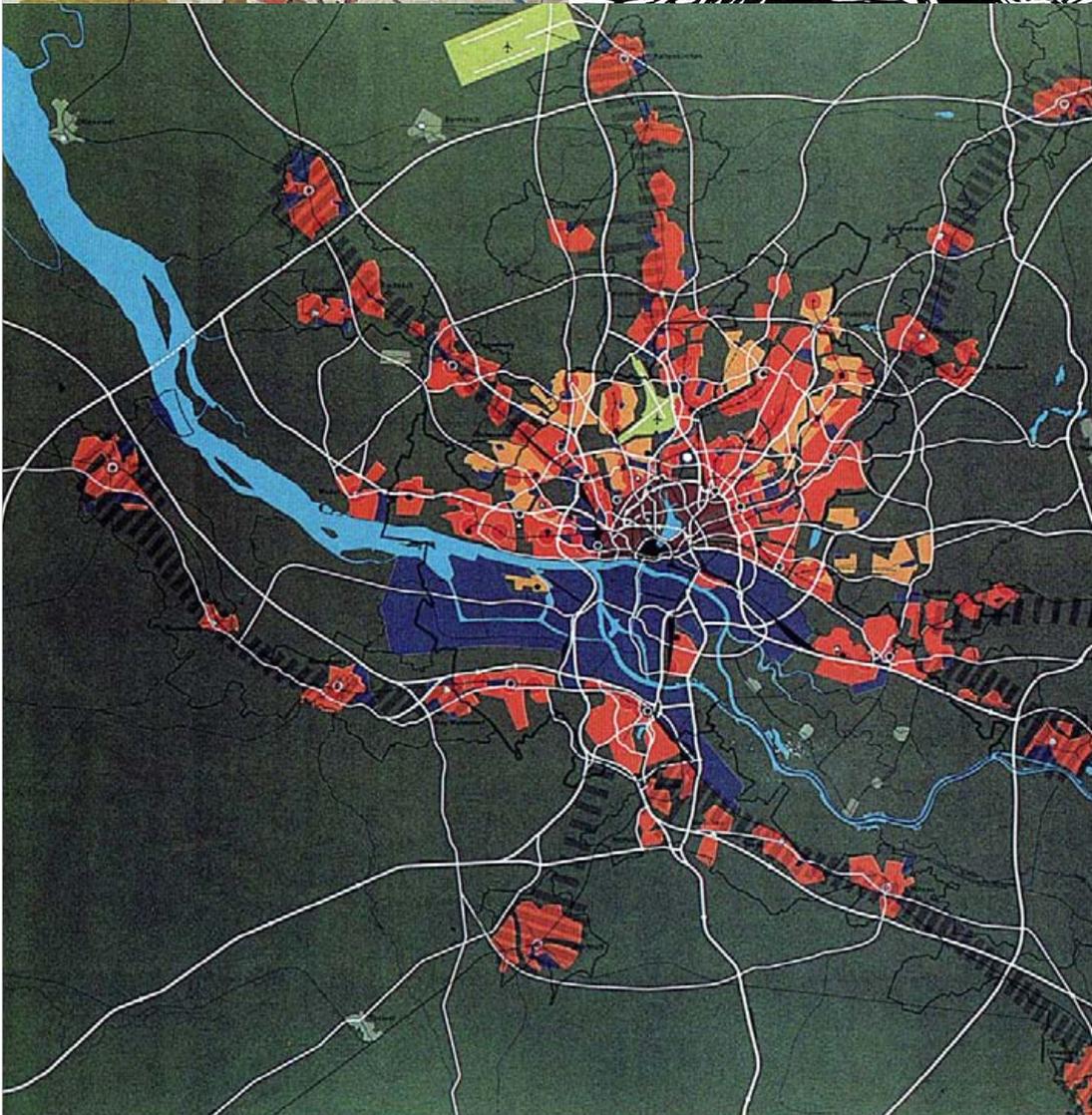
UNE ESQUISSE
DU « GRAND HAMBOURG »
REPRENANT LE PROJET
DE SCHUMACHER
source : © Hamburgisches
Architekturarchiv

**OTTO MEYER-OTTENS,
O-W STRASSE, 1947**

APRÈS LES
BOMBARDEMENTS,
DES PERCÉES AÉRIEN
LA VILLE.
source : © Hamburgisches
Architekturarchiv

**ENTWICKLUNGSPLAN
(SOG. FINGERPLAN)
HAMBURG 1969**

UN DÉVELOPPEMENT
ORGANIQUE DE LA VILLE :
LES IDÉES DE SCHUMACHER
S'IMPOSENT ENFIN, TRENTE-
CINQ ANS PLUS TARD
source : © Hamburgisches Architekturarchiv



Après la création du Grand Hambourg, la question de la réorientation de la ville vers le fleuve est remise en débat. L'administration nazie de la ville propose l'aménagement de la corniche d'Altona comme nouveau centre administratif et commercial de la nouvelle métropole, et la construction une maison-tour et d'un hall du peuple géant. Cependant, ces projets sont arrêtés pendant la guerre et fortement critiqués dans la période de reconstruction en raison de leur relation avec le système nazi. Ce n'est que depuis les années 1980 qu'il est à nouveau possible de parler d'un réaménagement des berges de l'Elbe.

Il est très intéressant de constater que l'esquisse pour un plan régional proposée par Konstanty Gutschow en 1944 repose toujours sur les concepts de Schumacher, mais sans les frontières politiques qui lui faisaient obstacle. De fait, les urbanistes ont ainsi eu sous la dictature une marge de manœuvre qu'ils n'avaient pas auparavant. Profitant de ce contexte, Gutschow a présenté un plan localisant les nouvelles installations du port en aval de l'Elbe et distribuant les zones d'habitation tout autour. Ce plan ne pourra pas être mis en œuvre tel quel, car dans l'après-guerre se pose le problème prioritaire de la reconstruction après les bombardements. La ville a subi des dégâts considérables et on discute de nouvelles percées, comme celle d'Otto Meyer-Ottens, qui propose un nouvel axe est-ouest à travers le centre-ville historique.

C'est vers la fin des années 1960 qu'est à nouveau présenté un plan de développement¹ basé sur les idées de Schumacher, qui prônait un développement organique de la ville. Ce plan reprend la ligne tracée par Schumacher, avec le port et les activités industrielles près du fleuve, l'habitat et les autres activités urbaines sur les hauteurs des deux côtés de l'Elbe.

Cette stratégie est abandonnée dans les années 1990 au profit d'une réorganisation d'une partie du port et de son intégration à la ville. Les discussions concernent d'abord le territoire des magasins de la « Speicherstadt » ou ville des entrepôts, puis toute la partie amont du port, avec la création de la Hafencity et les premières réflexions sur la possibilité de relier les deux parties de la ville situées au nord et au sud de l'Elbe grâce au projet « Saut par-dessus l'Elbe » (cf. page 2).

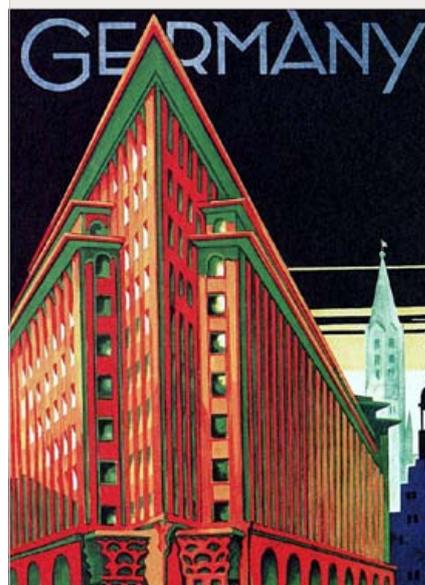
Hambourg a toujours manqué de monuments emblématiques. La politique des monuments sociaux de Schumacher n'a guère pu modifier cette tendance. Ainsi la Maison du Chili s'était imposée comme emblème de la ville dès sa construction, juste après la première guerre mondiale, en 1922.

Aujourd'hui l'histoire se répète avec l'utilisation de la nouvelle Philharmonie comme emblème de la Hafencity dans la publicité officielle de la ville, avant même son achèvement. C'est très rare car les villes préfèrent généralement les cathédrales ou autres monuments historiques comme symboles de leur identité. L'homogénéité de la « Wohnstadt² » en briques rouges de l'époque de Schumacher, qui caractérise largement Hambourg, attend encore sa redécouverte.



2. Die « Wohnstadt Hamburg »: vaste programme d'habitations à loyer modéré lancé par Fritz Schumacher après la Première guerre mondiale.

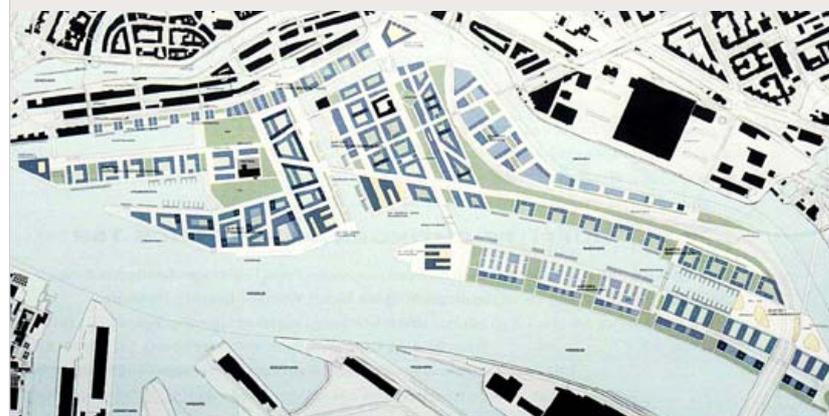
DEUX BÂTIMENTS SYMBOLISANT HAMBURG



FRITZ HÖGER, CHILEHAUS, 1922
(Plakat für die Hamburger Stadtwerbung von Willy Dzugas, Berlin 1925)
source : Piergiacomo Bucciarelli, Fritz Höger maestro anseatico 1877 – 1949, arsenale editrice, Venezia 1991, p. 24, DR



ELBPHILHARMONIE HAMBURG, 2013
source : © Herzog & de Meuron



ASTOC/KEES CHRISTIAANSE, HAFENCITY MASTERPLAN
PROPOSITION DE RÉORGANISATION DE LA PARTIE NORD DU PORT POUR L'INTÉGRER À LA VILLE.
source : © Hafencity Hamburg, Der Masterplan, Hafencity Hamburg 2000, Beilage

1. Entwicklungsplan Hamburg 1969.

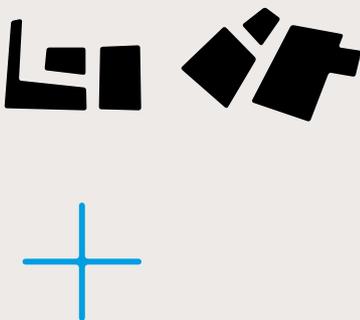
La réorientation de la ville vers le fleuve et les politiques urbaines actuelles



Andreas KELLNER

Directeur de l'urbanisme à la Ville de Hamburg, responsable de l'IBA¹ 2013, de l'Exposition internationale des jardins et du programme « Saut par-dessus l'Elbe »

1. IBA : Internationale BauAusstellung – exposition internationale d'architecture



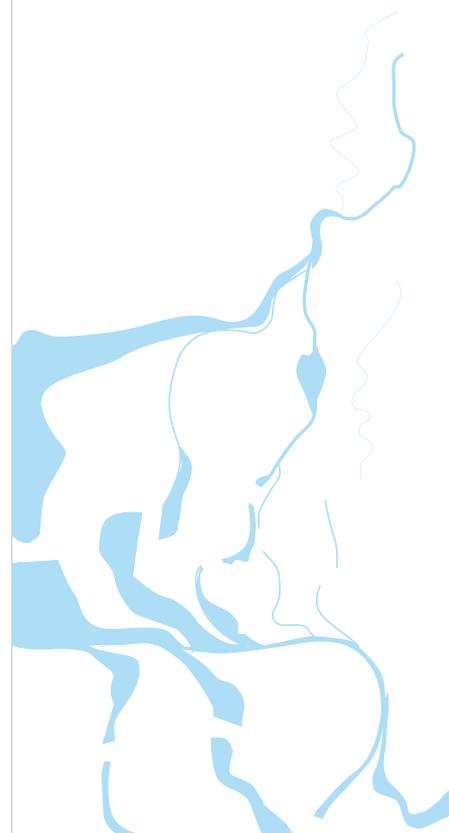
Hambourg est, comme Strasbourg, une ville qui a toujours été très liée à l'eau. L'eau est toujours présente sous deux aspects, un potentiel de développement, mais aussi une menace.

Le centre historique de la ville compte de nombreux sites caractérisés par une typologie aquatique, avec des canaux et un lac artificiel. Ce qui rend Hambourg unique est son port mondial situé à l'intérieur de la ville. Il est consommateur d'espace, mais il a toujours été à l'origine du succès économique de la ville. Quelque 140 000 personnes en vivent directement ou indirectement. Son développement affecte donc beaucoup de monde, en bien ou en moins bien.

La révolution du conteneur

Dès la deuxième moitié du XX^e siècle, l'arrivée des conteneurs a révolutionné le fonctionnement du port car il faut moins de quais, mais de grandes superficies permettant de les charger et de les stocker. Les bassins multiples ne correspondant plus à ses besoins, le port a commencé à quitter des terrains centraux pour investir des lieux où cet espace de stockage était disponible, à l'instar de nombreuses autres villes portuaires dans le monde. À Hambourg, le port a ainsi délaissé son site historique sur les berges au nord de l'Elbe, près du centre-ville. C'est donc sur cette première friche portuaire qu'un nouveau développement urbain est devenu possible. Les premiers projets allant dans le sens d'une réorientation de la ville vers l'eau y ont été réalisés depuis les années 1980. La ville a redécouvert les qualités et le charme de ces lieux. Des projets mixtes avec bureaux et logements ont été réalisés, avec une architecture moderne, à côté des entrepôts et autres monuments historiques, réaffectés à de nouveaux usages. L'opération se termine actuellement et certains en parlent comme d'un « collier de perles » le long de l'Elbe. Elle symbolise le retournement de la ville vers l'eau, après lui avoir tourné le dos pendant plusieurs siècles.

Hambourg est, comme Strasbourg, une ville qui a toujours été très liée à l'eau. L'eau est toujours présente sous deux aspects, un potentiel de succès, mais aussi une menace. Le centre historique de la ville compte de nombreux sites caractérisés par une typologie aquatique, avec des canaux et un lac artificiel. Ce qui rend Hambourg unique est son port mondial situé à l'intérieur de la ville. Il est consommateur d'espace, mais il a toujours été à l'origine du succès économique de la ville.





VUE AÉRIENNE DE HAMBURG

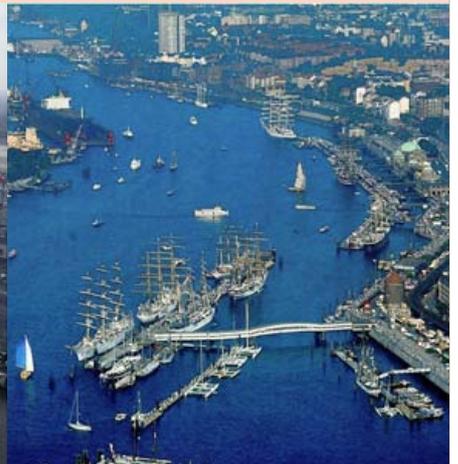
LA VILLE SE RÉORIENTE VERS LE FLEUVE AU TRAVERS DE DEUX POLITIQUES : LE « SAUT PAR-DESSUS L'ELBE » ET L'IBA 2013.

source : © Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

LE PORT DU XIX^E SIÈCLE ET DE LA DEUXIÈME MOITIÉ DU XX^E SIÈCLE ÉTAIT CARACTÉRISÉ PAR DE NOMBREUX PETITS BASSINS PERMETTANT DE GÉRER UN MAXIMUM DE BATEAUX EN MÊME TEMPS.

LE PORT À CONTENEURS N'A PLUS BESOIN DE BASSINS MULTIPLES, MAIS DE VASTES TERRAINS DE STOCKAGE.

LA VILLE RETROUVE SES BERGES.



source photos de gauche à droite : © Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

HAMBOURG : UNE VILLE RÉINVESTIT SON PORT

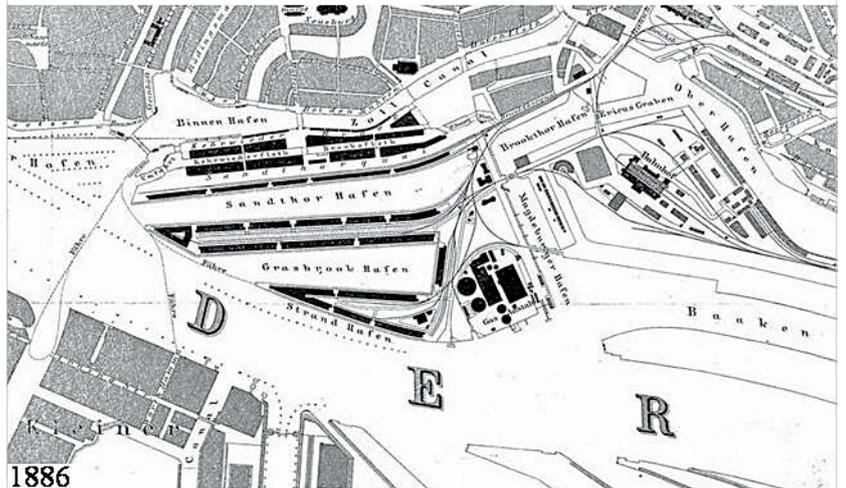
Il est important de comprendre qu'à la fin du XIX^e siècle, le Port était assez puissant pour accaparer une partie de la ville pour son développement. Ainsi, un quartier résidentiel très dense, où logeaient 20 000 personnes, n'a pas pesé lourd face à sa volonté d'expansion.

C'est précisément ce site qui, un siècle plus tard, est devenu une extension du centre-ville sous le nom de « Hafencity ». C'était une décision de première importance, car le Port n'aurait pas hésité à combler tous les bassins qui font aujourd'hui le charme spécifique de ce nouveau quartier, pour en faire un espace compact adapté aux besoins d'un terminal à conteneurs. La ville a réagi en payant au Port un nouveau terminal à l'ouest de la ville, pour pouvoir récupérer cette partie urbaine et en refaire un quartier de la ville.

En 2002, alors que les travaux de la Hafencity avaient démarré, Hambourg a fait acte de candidature pour accueillir les jeux olympiques de 2012. Nous avons eu l'idée d'accueillir les Jeux dans la zone portuaire, au cœur de la ville, en construisant les grands stades et équipements sur la berge sud du fleuve. C'était une opportunité tellement importante que pour la première fois, la ville a osé proposer une vision sur une partie du port qui n'était pas en friche.

Comme vous le savez, les Jeux olympiques de 2012 auront finalement lieu à Londres, mais cette première ouverture sur les potentialités foncières au sud du centre-ville a ouvert une brèche. Les urbanistes n'ont plus oublié cette zone, pouvant accueillir des fonctions supérieures dans l'intérêt de toute la ville. Si elle le veut vraiment, la municipalité a aujourd'hui les moyens de prendre des décisions, même allant à l'encontre du Port¹.

1. NB : Hambourg est la propriétaire unique du Port.



1886
EN 1886, LE PORT EST TOUT-PUISSANT ET S'ÉTEND DANS LA VILLE. LES LOGEMENTS DE 20 000 PERSONNES SONT SACRIFIÉS SANS ÉTATS D'ÂME À SON DÉVELOPPEMENT.
source : © Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt



HAFENCITY : LA VILLE SE RETOURNE SUR L'EAU ET CRÉE UN « COLLIER DE PERLES » LE LONG DE L'ELBE.
source : © Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt



HAMBOURG VOULAIT ACCUEILLIR LES JEUX OLYMPIQUES DE 2012 AU CENTRE DE LA VILLE, SUR DES TERRAINS EXPLOITÉS PAR LE PORT.
source : © Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt



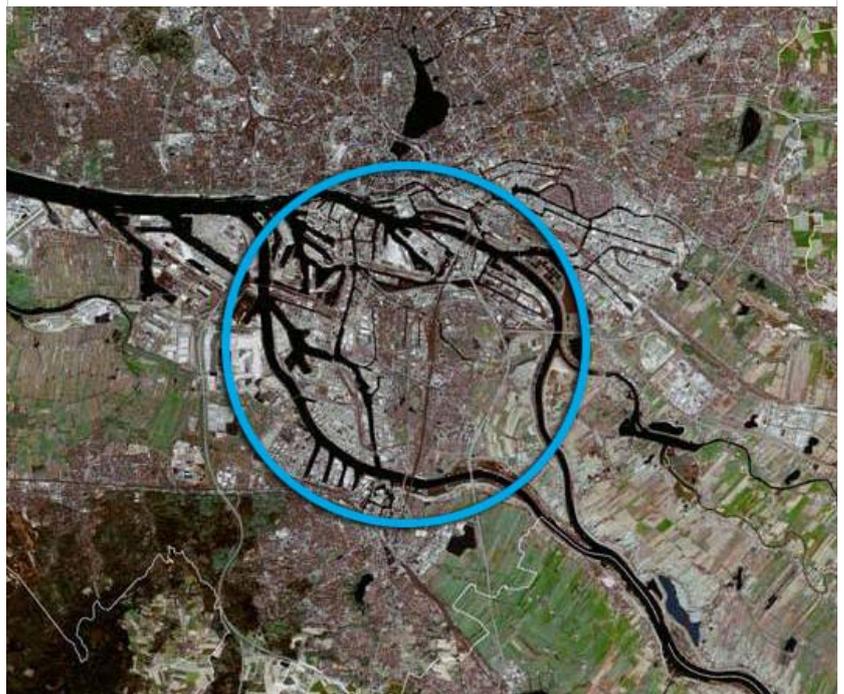
LES POTENTIALS CLÉS SONT LES SITES AU BORD DE L'EAU ET LA PROXIMITÉ DE LA NATURE

source : © Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Derrière cette zone portuaire, Hambourg possède la plus grande île fluviale en Europe. Le Port a investi tout le côté ouest, tandis que le côté est accueille un quartier fondé au XIX^e siècle pour héberger les ouvriers du port, mais qui a été négligé par la ville depuis les dernières décennies. Notre vision de ces territoires a complètement changé lorsque les urbanistes ont pris conscience de leurs qualités, et de leur proximité avec des espaces naturels et des paysages témoignant d'un passé rural.

En 2003, ce quartier comptait 50 000 habitants, ce qui est peu compte tenu de sa superficie. Nous avons réuni les résidents, les urbanistes de la ville et des architectes internationaux dans des ateliers d'idées, pour faire émerger une vision de ce morceau de ville, qui a un important potentiel de développement.

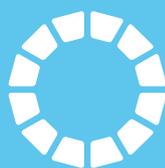
Cet atelier a abouti à un schéma directeur de développement et à des simulations permettant de comparer l'état actuel à nos visions d'un développement futur. C'est la première fois que nous avons abandonné les principes d'aménagement des années 1920, de Fritz Schumacher, qui prônait un développement le long d'axes en doigts de gant. En effet, ce schéma du passé n'est plus compatible avec le développement durable.



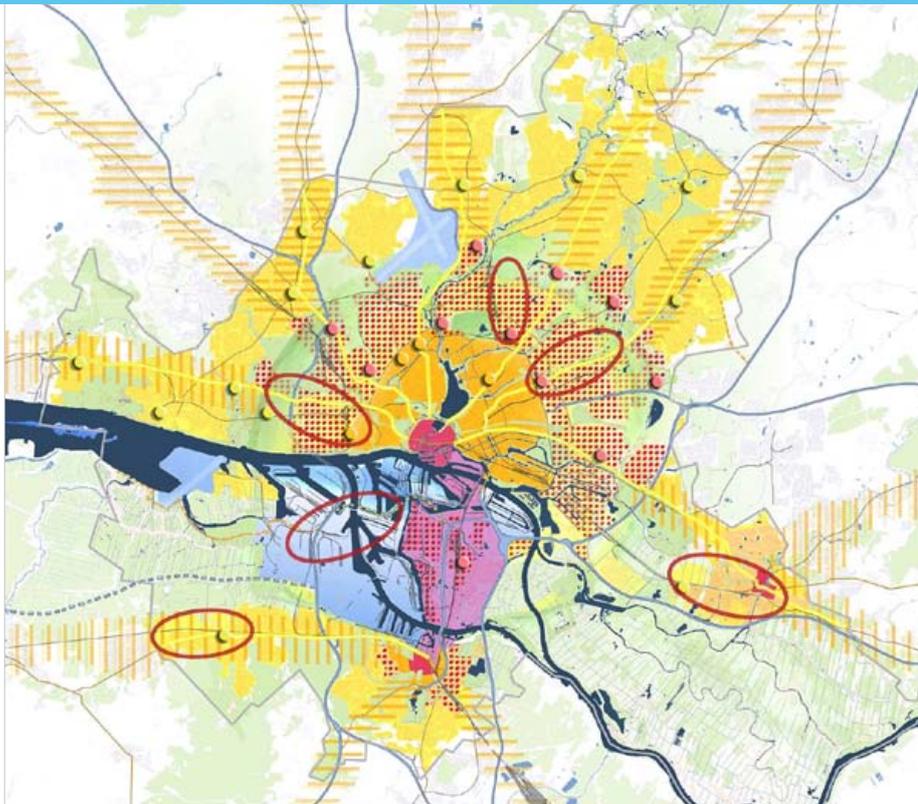
AU CŒUR DE HAMBURG, LA PLUS GRANDE ÎLE FLUVIALE EN EUROPE

source : © Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

L'ATELIER INTERNATIONAL
A FAIT ÉMERGER UNE VISION
POUR « L'ÎLE TRÉSOR »



source : ©Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt



LE PLAN DIRECTEUR IDENTIFIE LES ÎLES PARMIS LES SECTEURS À FORT POTENTIEL.

source : © Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

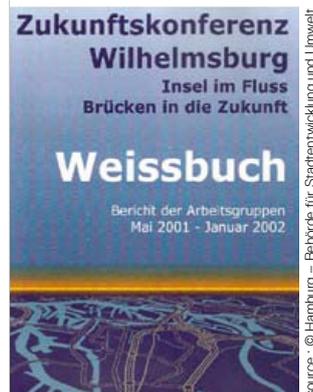
Nous ne voulons plus d'un développement de la ville vers sa périphérie rurale ou dans ses poumons verts. Nous avons donc décidé d'oser investir l'île fluviale, espace difficile au cœur de la ville. Le schéma directeur de développement de l'ensemble du territoire identifie ce secteur à fort potentiel comme étant un lieu principal du développement urbain futur, en intégrant les résultats de notre atelier et les orientations politiques.



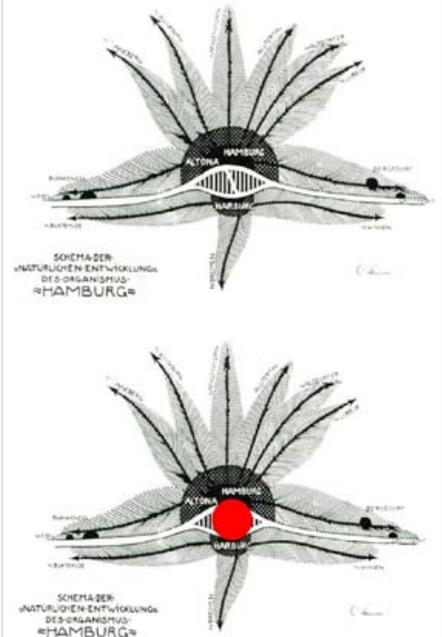
Les mesures traditionnelles de réhabilitation urbaine lancées dans les années 1980 n'ont pas eu les résultats escomptés. Il fallait trouver de nouvelles approches pour développer les potentialités du site. Les habitants se sont organisés pour réclamer des objectifs stratégiques allant au-delà de la réhabilitation urbaine. Leur mobilisation citoyenne a rencontré la volonté de la Ville d'identifier les potentiels de développement et de croissance dans ce territoire. Le fruit en est le Plan directeur de développement, finalement approuvé par le Parlement hambourgeois en 2005.

MAI 2001 - JANVIER 2002 :

LA PARTICIPATION PUBLIQUE A ABOUTI À UN LIVRE BLANC.



source : © Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt



LES AXES DE DÉVELOPPEMENT ET LE « SAUT PAR-DESSUS L'ELBE », QUI FAIT LE PARI D'AMÉNAGER L'ÎLE COMME ALTERNATIVE AU DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE DANS SES POUMONS VERTS.

source : © Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt



LA GRANDE CRUE DE 1962 SUR L'ÎLE FLUVIALE.

LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX A ENTRAÎNÉ UN RENOUVELLEMENT DE LA POPULATION.

sources : © Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt



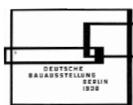


HUIT IBA (INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG/CONCOURS INTERNATIONAL D'ARCHITECTURE) ONT ÉTÉ RÉALISÉS EN ALLEMAGNE DEPUIS 1901.

source : © Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt



Internationale Bauausstellung Escher Park



Les particularités d'une IBA¹

- un format libre – à la différence d'une exposition universelle
- un processus plutôt qu'une foire d'architecture
- un « incubateur » d'idées innovantes sur la ville de demain
- une expérience hors du quotidien, limitée dans le temps et dans l'espace
- une concentration de ressources sur des thématiques de développement urbain urgentes et actuelles
- une structure originale pour inventer des solutions pilotes allant au-delà des formes architecturales
- l'objectif : apporter une réelle amélioration sur un site nécessitant une valorisation
- des approches nouvelles, également concernant la gouvernance, la coopération entre les différents acteurs du projet et la participation publique, qui pourraient devenir des « solutions pilotes »
- la coopération, présentation et discussion des résultats à un niveau international.

1. Voir également page 2

L'IBA Hamburg 2013 suit un fil rouge de 3 thèmes clés :

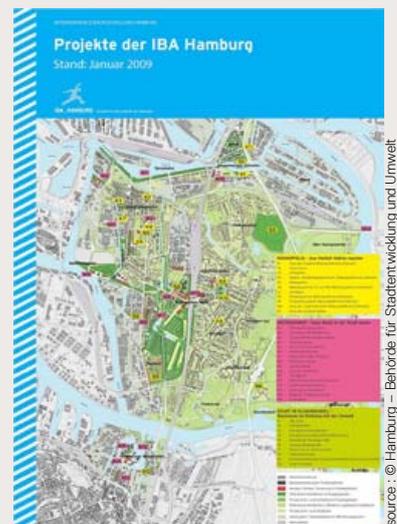
- ➔ **La ville cosmopolite** : une société cosmopolite est un atout pour une métropole et la diversité culturelle représente un potentiel, autant qu'un défi pour l'intégration ;
- ➔ **Les métrozones** : dans toutes les grandes villes existent des zones négligées où des îlots de logements côtoient des sites industriels. À Hamburg, elles se trouvent même au cœur de la ville du fait d'une topographie originale. Nous voulons transformer ces franges urbaines en espaces de qualité ;
- ➔ **Le changement climatique** : face aux enjeux de l'effet de serre, nous devons expérimenter des solutions innovantes.

Une cinquantaine de projets sont en cours de réalisation et seront présentés en 2013. De plus, le centre de notre territoire accueillera une exposition internationale de jardins¹, qui ouvrira également en 2013. Elle contribuera à un développement harmonieux de ce site en apportant aux résidents une nouvelle qualité de vie. En effet, à la clôture de l'exposition un grand parc demeurera, comme un cadeau.

1. Landesgartenschau, ou exposition internationale de jardins

L'étape suivante était de trouver comment avancer concrètement, avec des projets réels. C'est alors que nous avons lancé l'outil IBA – Internationale Bauausstellung/ Exposition internationale d'architecture et d'urbanisme, qui a pour objet de résoudre des problématiques de développement urbain urgentes dans une ville, mais qui posent également question ailleurs. Les IBA constituent ainsi un temps consacré à l'amélioration d'une situation urbaine concrète sur un site, et ayant valeur d'exemple pour d'autres sites et villes, en Allemagne et dans le monde.

CINQUANTE PROJETS PIONNIERS DÉCLINENT LES THÈMES DE VILLE COSMOPOLITE, DE MÉTROZONES ET DE CHANGEMENT CLIMATIQUE, EN CONFORMITÉ AVEC LE SCHÉMA DIRECTEUR.



source : © Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Il faut comprendre qu'une IBA est comme un laboratoire. L'opération de développement urbain réel a démarré en 2007. Aujourd'hui, les chantiers sont en cours et doivent être terminés en 2013. Cependant, l'IBA n'est qu'une étape dans la stratégie du « Saut par-dessus l'Elbe », car ses effets se poursuivront après 2013. Ces territoires bénéficieront de la dynamique de mobilisation initiée par l'IBA, d'un changement d'image et d'un intérêt public qui n'existait pas auparavant pour cette partie de la ville.

Le risque d'inondations ne peut être effacé, il sera même accentué par la montée du niveau de la mer. La carte ci-contre montre les zones qui seraient inondées sans les digues.

Ces territoires accueillent une population nombreuse et des emplois. Leur poids économique est important. Mais les prévisions climatiques sont formelles : il faut absolument prendre des mesures de protection.

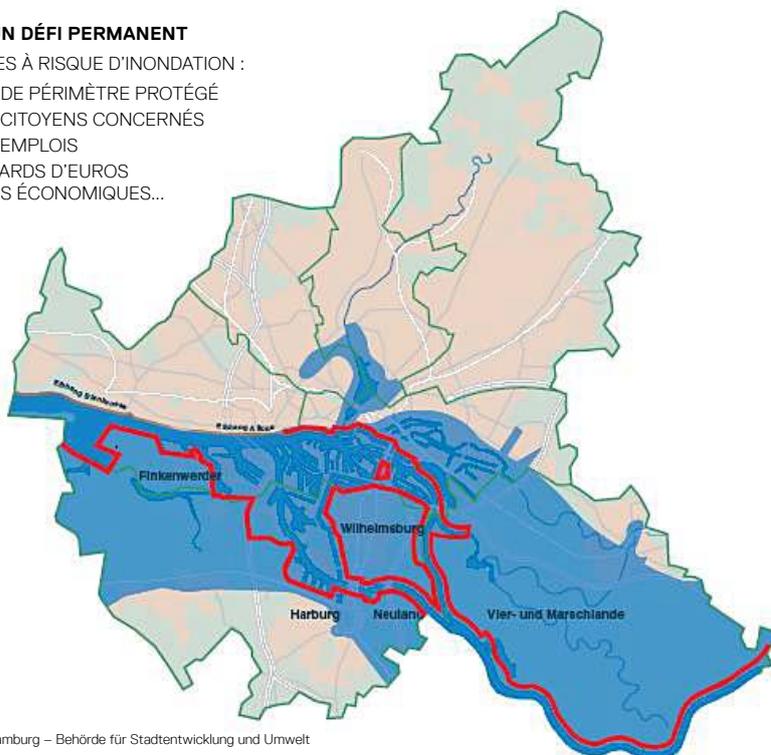
L'immeuble sur la photo ci-dessous est préparé à de telles inondations. Une fois que l'eau s'est retirée, on passe un coup de balai et c'est tout. Mais l'image montre que l'eau est vraiment présente et qu'elle peut être dangereuse.



L'EAU : UN DÉFI PERMANENT

LES ZONES À RISQUE D'INONDATION :

- 250 KM DE PÉRIMÈTRE PROTÉGÉ
- 180 000 CITOYENS CONCERNÉS
- 140 000 EMPLOIS
- 10 MILLIARDS D'EUROS DE BIENS ÉCONOMIQUES...



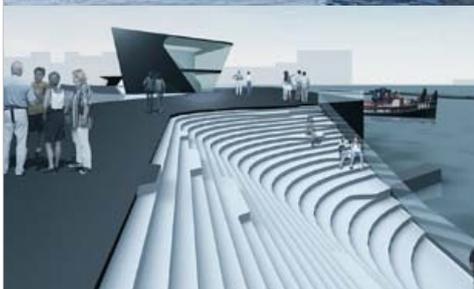
source : © Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

UNE ZONE À RISQUES

LE CHANGEMENT CLIMATIQUE VA ENTRAÎNER UNE ÉLÉVATION DU NIVEAU DE LA MER, CE QUI ACCENTUERA LES RISQUES DANS LES ZONES INONDABLES.

source : © Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt





source photos ci-dessus : © Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Hambourg change de physionomie

Nous devons prioritairement développer des protections physiques, en repensant les digues ainsi que les manières de construire. Ainsi, il faudra sans doute augmenter la hauteur des digues, mais nous devons les étudier pour en faire des lieux publics de qualité et ne pas recréer de barrières, après tout ce processus d'ouverture de la ville sur l'eau.

Nous développons également les constructions résilientes¹ et expérimentons les meubles flottants.

Nous prévoyons aussi des espaces de rétention des crues, surtout en prévision des grandes crues exceptionnelles. La coopération est indispensable entre tous les riverains du fleuve, entre Hambourg et la mer du Nord. Nous avons une troisième option, qui n'est pas pour demain, mais peut-être pour la fin du siècle : c'est la solution adoptée par Londres ou Rotterdam d'un barrage dans l'estuaire. Mais nous en sommes encore loin. Nous pouvons estimer ce qui va se passer en prolongeant les évolutions actuelles, mais nous devons aussi nous préparer à des situations plus extrêmes.

1. La résilience [...] est la capacité d'un système [...] exposé aux risques de résister, d'absorber [...] les effets d'un danger, [...] notamment par la préservation [...] de ses structures essentielles [...]. Source INEE

BARRAGES DANS L'ESTUAIRE



source photos ci-dessus : © Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

BASSIN DE RÉTENTION



Ville et Port dessinent leur avenir en commun

Une entente active entre le Port et la Ville

Malgré son poste de Baudirektor, Fritz Schumacher ne pouvait pas intervenir sur la totalité du territoire. Le Port était tout-puissant et gère toujours lui-même sa planification territoriale. Il a toujours été à la source du bien-être de la ville et plus de 100 000 personnes y travaillaient chaque jour. Aujourd'hui, du fait de l'automatisation que permettent les conteneurs, les emplois directement liés au port ont été divisés par dix, par contre les activités liées au secteur tertiaire et à la logistique ont connu un essor considérable. Certaines zones qui ne se prêtent pas à une transformation en terminaux à conteneurs ont été abandonnées.

Cependant, le Port a toujours une croissance annuelle à deux chiffres et il poursuit son développement. Longtemps ses dirigeants n'avaient aucune vision des besoins du développement urbain, tandis que la Ville ignorait les besoins du Port. Des changements générationnels dans les positions dirigeantes des deux parties ont permis d'ouvrir le dialogue, qui doit maintenant être suivi d'actions communes. L'établissement d'une zone tampon entre le port et la ville pourrait permettre d'héberger des usages moins sensibles et de protéger les zones habitées proches du port.

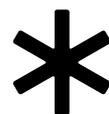
La ville se renouvelle sur elle-même

Depuis les années 1990, le développement de Hambourg se fait essentiellement par renouvellement urbain, en réinvestissant des friches industrielles, militaires ou ferroviaires. La localisation centrale de certains espaces appartenant au Port les rend très attractifs pour accueillir des fonctions supérieures. Après la transformation des berges nord de l'Elbe et la Hafencity, le « Saut par-dessus l'Elbe » constitue une nouvelle tentative de créer un morceau de ville sur ces territoires

et de jeter un pont entre les différents espaces. La question est aujourd'hui posée de savoir si le port pourrait être partiellement déplacé pour permettre un développement urbain au cœur de la ville.

Une continuité politique en phase avec le temps long de l'urbanisme

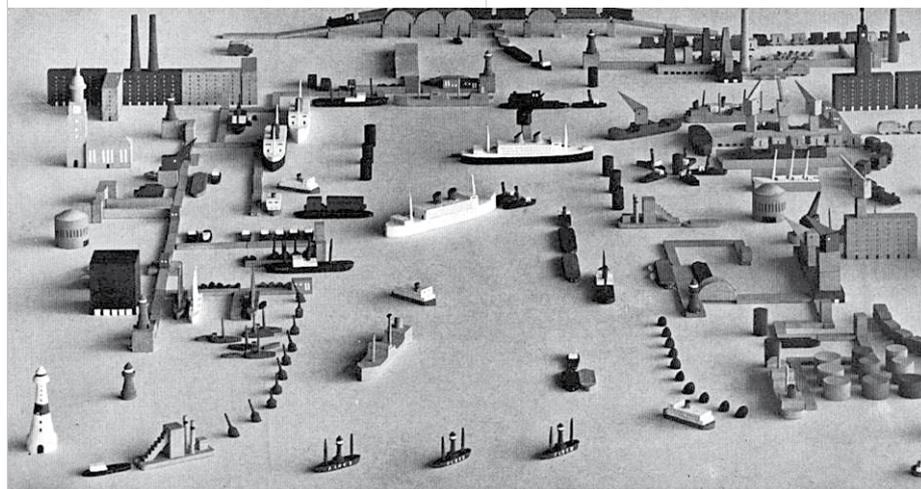
Hambourg est une ville-Land, comme Berlin et Brême. Elle a donc des compétences beaucoup plus importantes que d'autres villes en Allemagne, ce qui facilite l'action. Aujourd'hui, la nécessité d'un développement urbain compatible avec le développement portuaire fait consensus entre les différents partis politiques, et le Schéma directeur du « Saut par-dessus l'Elbe » a été approuvé par tous les partis, même par l'opposition. Le fil rouge politique du projet ne devrait donc pas être impacté par le récent changement de majorité.



HORST MAHLAU, HAMBURG IN DER SCHACHTEL, ENVIRON 1950

« CETTE MAQUETTE, RÉALISÉE PAR DES ÉTUDIANTS DE L'ÉCOLE DES ARTS APPLIQUÉS EN 1950, EST EMBLÉMATIQUE DE L'IMAGE DE HAMBURG : LA VILLE N'EST PAS REPRÉSENTÉE PAR DES MONUMENTS, MAIS PAR LES BATEAUX ET LES GRUES DU PORT. » (HARTMUT FRANK)

source : DR





L'ADEUS tient depuis 2009 des rencontres-débats qui ouvrent des perspectives sur la ville, notamment pour permettre d'adapter nos espaces de vie aux réalités du XXI^e siècle. Elles sont organisées pour les partenaires de l'Agence, mais ouvertes à tout public dans la limite des places disponibles. Les actes et les vidéos sont consultables sur le site www.adeus.org



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

Directrice de publication : **Anne Pons, directrice générale**
Responsable rencontres, rédaction : **Cathie Allmendinger**
Equipe projet : **Cathie Allmendinger, Nicole Crucy, Youssef Katiri, Virginie Muzart, Pierre Reibel**
Photos intervenants : **Jean Isenmann** - Mise en page : **Hélène Vincent**
© ADEUS - Décembre 2011

Les publications, vidéos et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site www.adeus.org