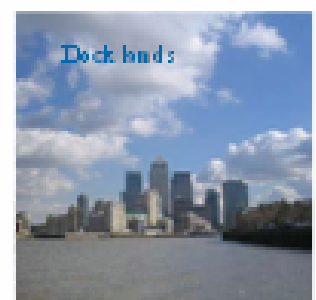
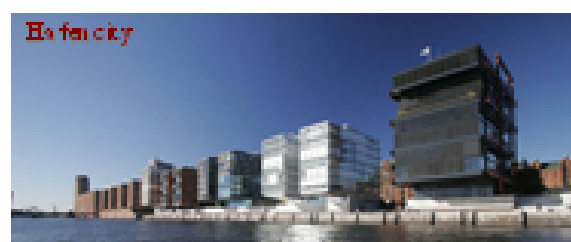
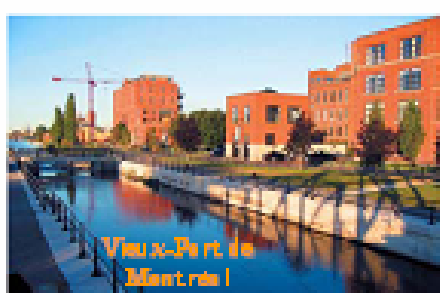
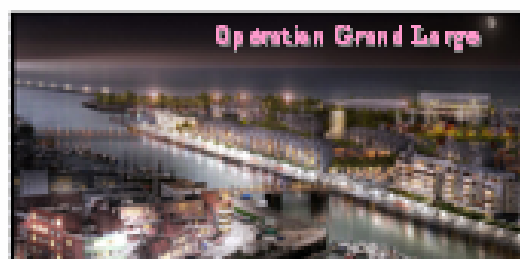
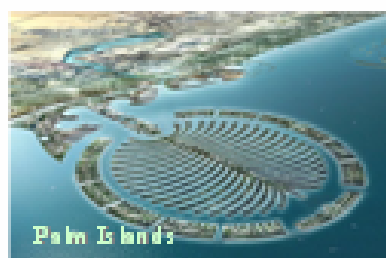


A l'interface Ville-Mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ?

11 exemples internationaux



SOMMAIRE

➤ PREAMBULE	5
➤ PRESENTATION DES EXEMPLES DE WATERFRONT	6
➤ TYPOLOGIE DES DIFFERENTS MOUVEMENTS DE RECONVERSION DE WATERFRONT	11
➤ CONSEILS POUR UN AMENAGEMENT RAISONNE DE WATERFRONT ...	13
➤ SCHEMA D'INTERPRETATION D'UN AMENAGEMENT RAISONNE DE WATERFRONT	17
➤ REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	19

PREAMBULE

A partir des années 60-70, les mutations portuaires mettent fin au système imbriqué Ville-Port. Ce découplage est provoqué par la mondialisation des échanges qui nécessite un accroissement de la capacité des navires et de nouvelles techniques de traitement de la marchandise : mécanisation, unitisation des charges, conteneurisation. Pour l'accueil de ces navires des Zones Industriolo-Portuaires sont constituées sur de larges espaces accessibles en dehors des villes. L'espace portuaire originel en cœur de ville est donc abandonné laissant place à de vastes friches.

Si dans un premier temps ces friches apparaissent comme un phénomène subi et indésirable, les différents acteurs vont ensuite prendre conscience de l'opportunité pour la ville et le port de redéfinir ces espaces délaissés, notamment pour répondre aux enjeux de développement de la Cité.

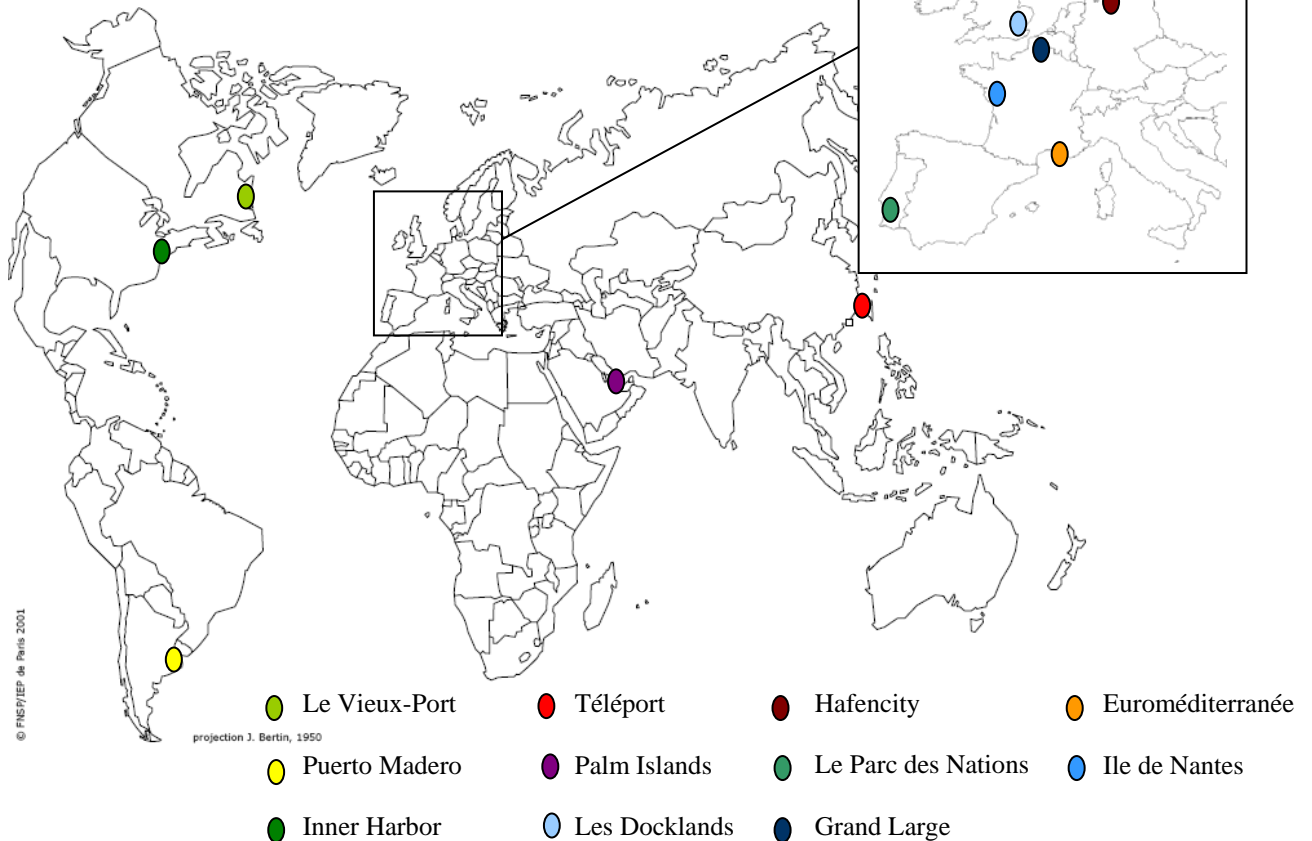
Voici une série de fiches synthétiques qui reprennent plusieurs réaménagements de ces friches qui se différencient par leur situation géographique, leur époque de reconversion, leurs principes d'aménagement...

Ces exemples de réaménagement dits de « waterfront » peuvent nous donner quelques pistes de réflexion pour des reconversions de riches portuaires et fluviales.

Ce livret vient donc en complément des différentes fiches pour alimenter la réflexion. Il propose ainsi :

- 1) Une présentation des différents exemples de waterfront
- 2) Une typologie des différents mouvements de reconversion de waterfront
- 3) Des conseils pour un aménagement raisonné de waterfront
- 4) Des références bibliographiques

Les opérations de Waterfront étudiées :



PRESENTATION DES EXEMPLES DE WATERFRONTS

1

INNER HARBOR, BALTIMORE

Pays : *Etats-Unis*

Début des opérations : *Années 1950*

Superficie : *40 hectares*



2

LES DOCKLANDS DE LONDRES

Pays : *Grande-Bretagne*

Début des opérations : *Années 1980*

Superficie : *2 200 hectares*

3

PUERTO MADERO, BUENOS AIRES

Pays : *Argentine*

Début des opérations : *Fin des années 1980*

Superficie : *170 hectares*



4 TELEPORT, TOKYO



Pays : *Japon*

Début des opérations : *Années 1970*

Superficie : *Environ 600 hectares*

5 VIEUX-PORT, MONTREAL



Pays : *Canada*

Début des opérations : *Années 1980*

Superficie : *48 hectares*

6 PALM JUMEIRAH, PALM ISLANDS, DUBAI



Pays : *Dubaï, membre des Emirats Arabes Unis*

Début des opérations : *Années 2000*

Superficie : *560 hectares*

7 HAFENCITY, HAMBOURG

Pays : *Allemagne*

Début des opérations : *Années 1990*

Superficie : *155 hectares*



8 PARC DES NATIONS, LISBONNE

Pays : *Portugal*

Début des opérations : *Années 1990*

Superficie : *155 hectares*



9 ILE DE NANTES

Pays : *France*

Début des opérations : *Années 1990*

Superficie : *337 hectares*



⑩ **EUROMEDITERRANEE, MARSEILLE**



Pays : *France*

Début des opérations : *Années 1990*

Superficie : *310 hectares*

⑪ **OPERATION GRAND LARGE, DUNKERQUE**



Pays : *France*

Début des opérations : *Années 1990*

Superficie : *42 hectares*

TYPOLOGIE DES DIFFERENTS MOUVEMENTS DE RECONVERSION DE WATERFRONT

L'analyse des différentes reconversions nous permet d'énoncer que l'aménagement des waterfronts a évolué au fil des décennies grâce à des retours d'expérience, aux nouvelles sensibilités et à la plus grande participation des habitants. Voici comment peuvent être différenciés les types d'aménagement :

- ✚ **Le type d'aménagement Nord-Américain axé sur le shopping** : Il constitue le premier mouvement de recomposition des anciens espaces portuaires initié dès les années 50 par les groupes d'affaires, puis aidé par les subventions fédérales. L'exemple de Baltimore est représentatif de ce qui s'est réalisé à Boston, San Francisco et dans le reste des Etats-Unis. L'aspect touristique est valorisé notamment en implantant un Festival Market, grand centre commercial qui met en œuvre les principes du fun-shopping. Ce type de réaménagement est plus destiné aux touristes et aux hommes d'affaires qu'à la population locale. Ces waterfronts deviennent rarement des espaces organiques de la ville et font le plus souvent offices de parc d'attraction. Ces waterfront peuvent être de véritables échecs lorsque les villes oublient de travailler l'intégration du Festival Market Place avec le milieu urbain.

- ✚ **Le type d'aménagement libéral, l'exemple londonien** : Cette seconde vague est apparue dans les années 70-80 en Europe mais aussi à Sydney et Brisbane. Les investissements publics dans ce type d'aménagement ont pour but de créer un effet de levier pour l'implantation d'entreprises privées. La reconversion n'est pas planifiée, il s'agit donc d'un modèle libéral de valorisation de l'espace par les forces du marché, c'est la demande qui doit dicter les nouvelles fonctions. Les acteurs de la reconversion investissent le territoire pour profiter d'une situation avantageuse (défiscalisation) ce qui crée une rupture totale avec les fonctions traditionnelles et le contexte local. Si ce modèle permet souvent de redynamiser un espace au niveau économique, il a ses limites en termes de composition urbaine des quartiers, de qualité esthétique, d'animation des quartiers, de participation des promoteurs aux infrastructures publiques et souvent on y observe des phénomènes de gentrification.

- ✚ **Le type d'aménagement raisonné** : Ce type de réaménagement que l'on voit émerger dans les années 80-90 et qui s'est renforcé jusqu'à aujourd'hui, va plutôt incomber aux collectivités publiques locales qui vont s'efforcer d'attirer de nouvelles activités économiques tout en essayant de respecter les préoccupations sociales, culturelles et environnementales. Le souci de mixité cherche aussi à recréer un nouveau quartier de vie, lié au reste de la ville.

- ✚ **Le type d'aménagement extravagant** : l'exemple le plus représentatif est Dubaï qui a choisi d'axer son réaménagement sur la conquête d'espace sur la mer pour susciter du rêve, des activités ludiques à partir d'aménagements pharaoniques. Ce type d'aménagement qui est à l'œuvre de nos jours, marque une véritable rupture sociale, entre les ouvriers qui réalisent équipements et logements et les touristes et nouveaux habitants aisés. La rupture est aussi environnementale, ce type d'aménagement nous fait entrer dans l'ère de l'artificiel.

CONSEILS POUR UN AMENAGEMENT RAISONNE DE WATERFRONT

Plusieurs points communs se retrouvent dans les aménagements de ces dernières années. Voici plusieurs principes d'aménagements que l'on a relevés et qui peuvent nous donner des pistes pour mener à bien une opération:

ETUDE DU SITE :

Avant de commencer le réaménagement d'un site, plusieurs études doivent être menées pour comprendre les spécificités du site et le replacer dans son contexte. Les principales études reposent sur :

- **La topographie :** C'est en effet la géographie qui détermine la position de l'espace du front d'eau par rapport à la ville et les liens qui peuvent exister entre eux.
- **La forme du front d'eau :** Elle influence la longueur des berges, la quantité des espaces à reconvertir.
- **La géographie urbaine :** Le centre-ville peut être encore maritime ou s'être détourné du site portuaire primitif.
- **L'identité du site (culturelle, sociale...) et l'imaginaire** qu'il suscite chez les habitants et les étrangers.
- **Le positionnement du site à reconvertir par rapport à l'ensemble de la ville mais aussi de l'agglomération, de la région...**

Les résultats de ces études font l'objet de compte-rendu. Nous pouvons prendre l'exemple de Nantes qui a réalisé un *Atlas des Rives de Loire* et qui a ensuite organisé une grande exposition accueillant plus de 10 000 visiteurs.

LA REMARITIMISATION :

Il s'agit de faire renaître le caractère maritime de la frange littorale urbaine, cette remaritimisation peut avoir plusieurs formes :

D'un côté on peut avoir une « **remaritimisation musée** », c'est-à-dire une mise en scène du passé portuaire. Pour cela on met en valeur les vestiges d'un passé maritime (bitte d'amarrage, silo, grue...) c'est ce qui s'est passé dans la plupart des réaménagements. Certains aménagements vont même jusqu'à redonner une nouvelle fonction aux éléments de passé, c'est le cas d'un silo à grains à Marseille transformé en salle de spectacle...

D'un autre côté on peut avoir une « **remaritimisation vraiment maritime** ». Il ne s'agit pas de réinstaller des activités portuaires lourdes sur les fronts d'eau centraux, il s'agit plutôt de favoriser à tout pris la réutilisation de l'eau comme activité et donc du front d'eau comme un support à ces mêmes activités. Cela se traduit par l'apparition de nouvelles fonctions :

- Les croisières, qui doivent permettre l'animation des quais et permettre au site d'avoir un paysage toujours renouvelé au rythme des départs et des arrivées
- Les transports en commun sur l'eau qui permettent de faire le lien entre différents quartiers
- Le retour et le maintien des activités maritimes, comme la pêche
- Des activités récréatives comme la promenade et la baignade

Cette remaritimisation vraiment maritime trouve vraiment son sens à Tokyo. En effet les habitants dépossédés de la mer pendant plusieurs dizaines d'années redécouvrent le caractère maritime de leur ville à travers la réimplantation de toutes ces activités.

LE CARACTERE URBAIN :

Dans ce type de réaménagement le caractère urbain est recherché. Il s'agit pour certaines opérations comme Hambourg ou Dunkerque de **relier la ville à son poumon portuaire**. Pour d'autres il s'agit de **rétablir un équilibre entre les différentes parties de la ville**. C'est le cas par exemple de Marseille qui souhaite à travers son projet Euroméditerranée réaliser un rééquilibrage Nord-Sud, il en est de même pour Puerto Madero à Buenos Aires.

Pour toutes ces opérations, il s'agit donc de **créer un véritable quartier de la ville, un quartier de vie**. La **mixité des fonctions** (logements, emplois, commerces, culture, loisirs...) est donc recherchée, ainsi qu'une certaine **mixité sociale**, souvent plus difficile à atteindre mais essentielle pour éviter la gentrification du quartier.

Mais pour que le nouveau site devienne un véritable quartier de la ville il faut aussi **réfléchir sur les liens** que ce quartier peut entretenir avec le reste de la ville. On s'aperçoit que si cette question des liens n'est pas ou peu traitée l'objectif est rarement atteint. C'est ce qui s'est passé pour Puerto Madero à Buenos Aires et pour Le Parc des Nations à Lisbonne. Ces quartiers se sont retrouvés enclavés par la voie de chemin de fer. D'autres villes ont au contraire travaillé sur les transports en commun, sur les liaisons pédestres et paysagères, le résultat est au final beaucoup plus probant.

L'ENVIRONNEMENT :

La protection de l'environnement s'est manifestée sous différentes formes :

- Tout d'abord en mettant en place des politiques visant prioritairement **l'arrêt des grands travaux de remblayage** modifiant la ligne de côte et l'amélioration de la qualité de l'eau dans les ports.
- Ensuite en créant des liens et organisant des **opérations de sauvegarde et de valorisation des espaces environnementaux** souvent situés à proximité des sites à revaloriser. C'est le cas de Puerto Madero qui a intégré la réserve écologique à son projet de revalorisation, ou même du Téléport de Tokyo qui crée des parcs maritimes et des jardins portuaires.
- Enfin, d'autres aménagements, telle l'opération Grand Large de Dunkerque, souhaitent mettre en œuvre le principe de **développement durable** en créant notamment un quartier écologique utilisant des principes de construction de Haute Qualité Environnementale.

LA CONCERTATION AVEC LES HABITANTS :

Afin de ne pas créer un espace en décalage avec les aspirations des habitants la concertation publique s'avère aussi nécessaire. Initiée à Montréal dans la reconversion du Vieux-Port, la concertation permet de sensibiliser les habitants et de mesurer leurs envies. On remarque souvent que dans la plupart des villes portuaires, la population est toujours favorable à une densification minimale des berges et à leur ouverture au public la plus large possible. Ainsi dans le Vieux-Port de Montréal, où l'avis des citoyens a été si influent, les installations portuaires ont principalement laissé place à d'immenses espaces verts. D'autres villes ont eu recours à la concertation publique comme Nantes et Hambourg où des ateliers publics ont été constitués et où la population était amenée à se prononcer sur les différentes options d'aménagement.

LA PROMOTION-VALORISATION-ANIMATION :

Ces quartiers portuaires constituent pour certaines métropoles, les derniers terrains encore disponibles pour développer le centre-ville et donc la mettre en valeur. Les villes décident donc souvent de concentrer tous leurs efforts pour **attribuer des fonctions valorisantes à ce nouveau morceau de ville**, fonctions qui participent à redonner une image à la ville toute entière, à son agglomération, voire même à toute une région.

Ces fonctions peuvent être économiques (centre d'affaire international à Lisbonne) culturelles (cette vocation culturelle se retrouve dans les projets Euroméditerranée et Hafencity à Hambourg), universitaires (Dunkerque...), touristique.

Les équipements vont participer à la symbolique de ces nouveaux quartiers, c'est le cas par exemple du pont Vasco de Gama à Lisbonne ou de l'Elbphilharmonie de Hambourg.

L'animation du site est souvent recherchée : expositions, festivals sont régulièrement organisés.

L'exemple le plus significatif est certainement le Parc des Nations à Lisbonne qui a accueilli l'Exposition Universelle de 1998.

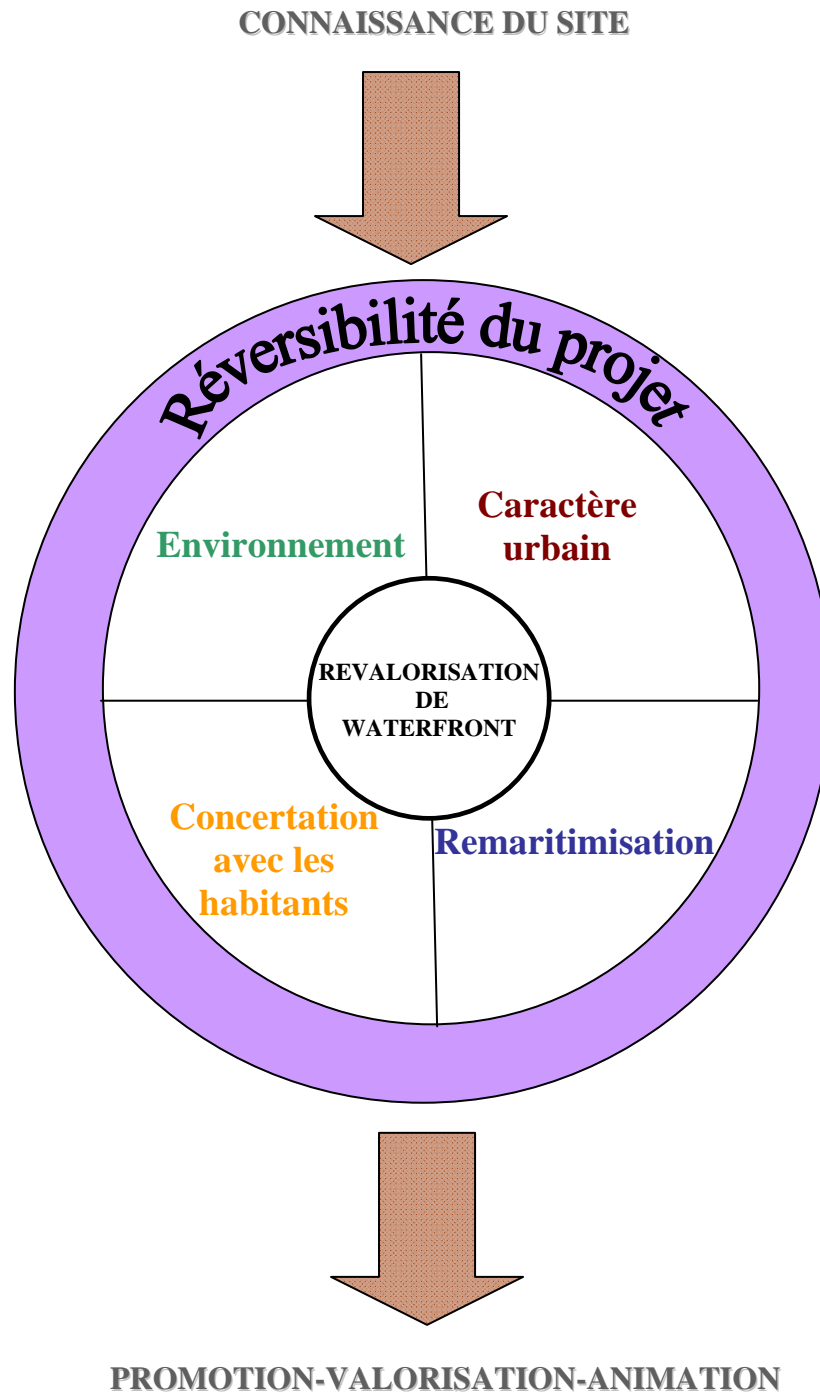
La promotion, valorisation, animation doit se poursuivre après la réalisation du projet pour en assurer sa pérennité.

LE PRINCIPE DE REVERSIBILITE :

Ce principe est certainement l'une des données les plus importantes qui doit régir tout un projet pour l'amener jusqu'à sa réussite. En effet, la revalorisation d'un waterfront s'inscrit dans des durées assez longues, dix, vingt, trente ans. La société a le temps d'évoluer, d'avoir de nouveaux besoins et la ville ne cesse de changer. Il est donc nécessaire que le projet soit adaptable lors de sa constitution, mais aussi plus tard dans sa réalisation.

Les concepteurs de l'Hafencity ont bien mesuré l'importance de ce principe de réversibilité car l'achèvement de leur projet n'est prévu qu'en 2025, le projet est alors pensé pour s'adapter au fil du temps.

SCHEMA D'INTERPRETATION DE L'AMENAGEMENT RAISONNE DE WATERFRONT



REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Voici les références bibliographiques qui ont contribué à la réalisation des fiches synthétiques :

BALTIMORE, l'Inner Harbor :

VEERMERSCH Laurent, *La ville américaine et ses paysages portuaires entre fonction et symbole*, Condé-sur-Noireau, l'Harmattan, 1998

LISBONNE, le Parc des Nations :

CARRIERE Jean-Paul, DEMAZIER Christophe, *Villes et projets urbains en Méditerranée*, Université de Tours, 2002

BIELER Benoît, « La réhabilitation du waterfront de Lisbonne », *Vues sur la ville*, Observatoire universitaire de la ville et du développement durable, n° 8, p11-13

CARRIERE Jean-Paul, JANARRA Pedro, « *Urbanisme à Lisbonne à partir de la réhabilitation du site du Parc des Nation* », compte-rendu de conférence, mercredi 27 mars 2002

www.chez.com/ruivaz/expo98.html

www.parqueexpo.pt

TOKYO, le Téléport :

BROSSEAU Sylvie, *Les parcs maritimes du port de Tokyo : une expérience de modélisation des paysages et de la nature*, 9^{ème} conférence internationale Villes et Ports, 5-9 juillet 2004

IAURIF, *Tokyo, stratégies de développement urbain de la région métropolitaine, Rapport de mission d'étude*, octobre 2002

BUENOS AIRES, Puerto Madero :

SCHNEIER-MADANES Graciela, *Buenos Aires aborde son estuaire, l'Architecture d'Aujourd'hui*, n°332, janvier-février 2001, pp 60-65

DUBAI, Palm Islands :

Reportage Thalassa « *Un soir à Dubaï* », diffusé le vendredi 6 avril 2007 sur France 3

<http://www.journaldunet.com/management/diaporama/dubai/1.shtml>

<http://www.linternaute.com/savoir/diaporama/dubai/dubai-waterfront.shtml>

<http://le-monde-info.blogspot.com/2006/08/ile-paradisique-en-construction.html>

<http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/breves/2005/4.htm>

HAMBOURG, Hafencity :

MERLIER Marie-Charlotte, *Etablissement du programme de l'espace vert principal- Le LOHESPARK du projet Hafencity à Hambourg*, rapport de stage de fin d'études, EIVP, juin 2004

TRELCAT Sophie, « *Hafencity, Hambourg* », *Hambourgplan AG et Astoc*, *l'Architecture d'Aujourd'hui*, n°332, janvier-février 2001, pp 48.53

<http://international.hamburg.de>

www.feictingerarchitectes.com

MONTREAL, le Vieux-Port :

PLANQUE Géraldine, « *Le processus de réaménagement du Vieux-Port de Montréal* », *Etudes Canadiennes*, n°40, 1996

ROUSSEL Antoine, *Le réaménagement du Vieux-Port de Montréal*, mémoire de maîtrise, Rennes II Haute-Bretagne, 2000

COURSIER Sabine, *De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain à l'analyse des congruences entre stratégies d'acteurs : le réaménagement du Vieux-Port de Montréal*, thèse, université de Montréal, 2002

www.vieux.montreal.qe.ca

www.quisduvieuxport.com

www.vieuxportdemontreal.com

www.cardinal-hardy.ca



DUNKERQUE, le Quartier Grand Large :

ALLAIN-DUPRE Elisabeth, « Après Neptune, Dunkerque vise le Grand Large », *revue Urbanisme*, n°330, 2003

Communauté urbaine de Dunkerque, *Quartier d'habitat du Gand Large*, dossier de presse, octobre 2005

AIVP, « *Dunkerque Grand Large : nouvelle approche pour un nouveau quartier durable* », fiche projet, février 2006

<http://devosfab.club.fr>

ILE DE NANTES :

AYRAULT Jean-Marc, CHEMETOFF Alexandre, THERY Laurent, Nantes, *la Loire dessine son projet*, Edition de la Villette, 2003

CHASSERIAU Aude, PEYON Jean-Pierre, *Le projet Ile de Nantes ou comment la ville se réconcilie avec son fleuve*, les actes du FIG, 2003

Nantes Métropoles, Ville de Nantes, *Friches et patrimoine dans le projet Ile de Nantes*, Rencontres Européennes des friches, 2 et 3 février 2006

www.iledenantes.com

www.linternaute.com

MARSEILLE, projet Euroméditerranée :

HENRY Magali, *Villes portuaires en mutation, Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée*, Université de Lausanne, 2006

BORRUEY René, *Projet Euroméditerranée, Paris sur Marseille*, Architecture d'Aujourd'hui, n°332, janvier-février 2001, pp 60-65

DUBOIS Jérôme, MAURICE Olive, *Euroméditerranée : négociations à tous les étages*, Annales de la Recherche Urbaine, n°97, p 103-110

www.euromediterranee.fr



