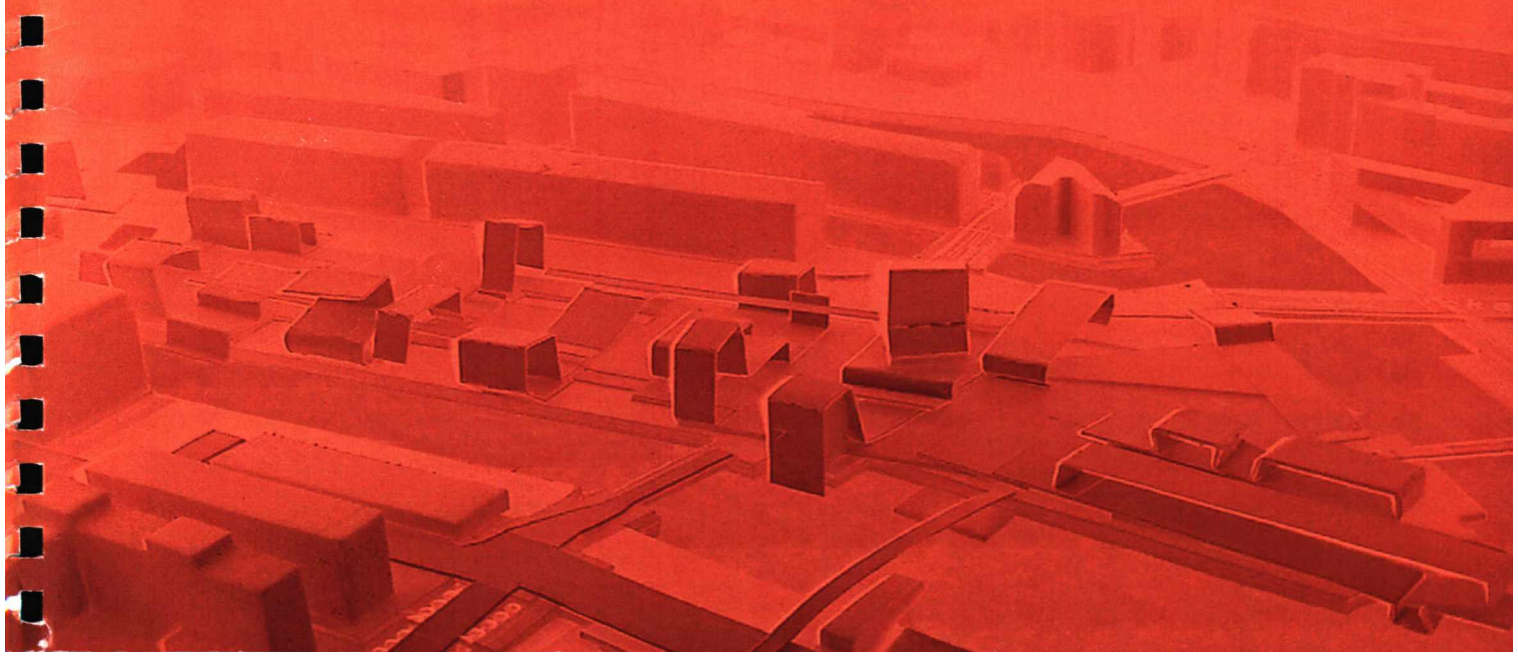




friche portuaire à Hambourg
Le quai construit
catherine Fleury

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



friche portuaire à Hambourg
Le quai construit
catherine Fleury

TOUTE REPRODUCTION MÊME
PARTIELLE EST INTERDITE,
**sans autorisation des
propriétaires des droits**
LOI DU 11.03.1957

T2105
Ecole d'Architecture de Marseille Luminy
Service documentation
184, Avenue de Luminy
13288 MARSEILLE Cedex 9 - C.924

MFN 4217

Directeur d'étude :
Enseignant EALM :
Enseignant extérieur :
Enseignant EALM :
Personnalité compétente :

M. Jean Michel Savignat
M. Marc Barani
M. Francis Nordemann
M. René Borruey
Mme Isabell Feest

Sommaire

Note sur la situation de Hambourg

Construire la rive
Un projet urbain à Hambourg

Introduction 7

Les relations entre la ville et port(construire la rive) 11

- 1- Symbiose port/ville
- 2- Coupure industrielle. La Speicherstadt
- 3- Le port s'éloigne
- 4- Redécouverte du front d'eau et d'un patrimoine
 - Le "collier de perle"
 - Naissance du projet Hafencity

Le projet du Hafencity

Des friches portuaires particulières 23

- Usages actuels
- Protection des bâtiments historiques : la Speicherstadt
- Le contrôle des inondations. Solutions possibles.

Le concours du Hafencity 28

Principe retenu : le master plan 31

Quelle structure pour la frange?
Des îles entre deux rives

Caractéristiques et conditions particulières de la frange (situation) 35

- Une île entre 2 rives
- Un système cohérent avec les espaces de la ceinture de la ville
 - Le système de la ceinture, usage et fonctions
 - Le mail culturel
- Phénomène de la marée, le site hors d'eau, dans l'eau

Une frange continue, mais des séquences différentes (proposition) 43

- Des éléments communs à toute la frange
 - 1 Le végétal, une nouvelle composante du paysage portuaire
 - 2 La continuité d'un espace publics de promenades.
 - 3 La gestion des dénivelés
 - 4 Un réseau de bâtiments publics : la continuité du mail culturel
- Eléments particuliers à chaque séquences

Le quai construit

Hors d'eau, dans l'eau : un paysage "multiple"

1 Le nouveau sol urbain 56

- Un paysage changeant : "hors d'eau dans l'eau"
- Le canal vert
- Dans le socle

2 Les quais construits 60

- Le quai "vert", entre avenue et canal vert
- Le quai du Brooktorhafen
- Des îles "ancrées" par le bâti
- Des activités qui créent des liens
- La promenade le long du quai

3 Parcours et perceptions 67
Une superposition de strates : des altitudes différentes à relier

- Des séquences dans le parcours, un paysage multiple
- Franchir les "îles"
 - Les ponts, franchissement des canaux
 - Les passerelles : un cheminement hors d'eau

4 La "Cultur Fabrik" 70
Le centre culturel de l'Ericusspitze

Conclusion 75

Quelques projets de références
Bibliographie
Remerciements

Note sur la situation de la ville de Hambourg

Un port fluviale

La ville de Hambourg et son port se situent sur la rive Nord du fleuve de l'Elbe, à 100km de la mer du Nord. A cette distance le courant de la marée est encore très présent. L'Elbe se divise en plusieurs bras et crée une multitude d'îles. Ce système d'îles, fortement modifié par rapport à la géographie naturelle, est toujours présent dans la structure de la ville. Ce principe se révèle surtout à travers la présence de multiples canaux parcourant Hambourg. Un autre élément fort de la ville est la rivière de l'Alster. Elle traverse la ville du nord au sud et forme deux lacs situés en plein cœur du centre. Les lacs de l'Alster et leurs environs représentent un poumon vert dans la ville. C'est un lieu de promenade et de villégiature pour les habitants. Aujourd'hui encore l'identité de la ville est fortement marquée par ces deux éléments : D'une part l'Elbe et les espaces du port qui s'y rattachent et d'autre part les lacs de l'Alster.

Cette situation a commencé à changer depuis quelques années. Les infrastructures du port s'éloignent sur la rive sud et laissent vacants des sites au bord du fleuve.

C'est le cas du site du projet du Hafencity.

Activité économique

Hambourg est la deuxième ville d'Allemagne après Berlin. La population est de 1,6 millions d'habitants. (deux fois Marseille)

L'activité du port est en expansion surtout dans le domaine du commerce international et le transbordement de marchandises, stockage de containers. Le domaine de l'industrie est présent à travers le raffinage et la métallurgie, mais cette activité reste faible. Des chantiers navals sont aussi présents et encore performants.

La ville est aussi devenue le grand centre des médias en Allemagne essentiellement pour la presse et l'édition.

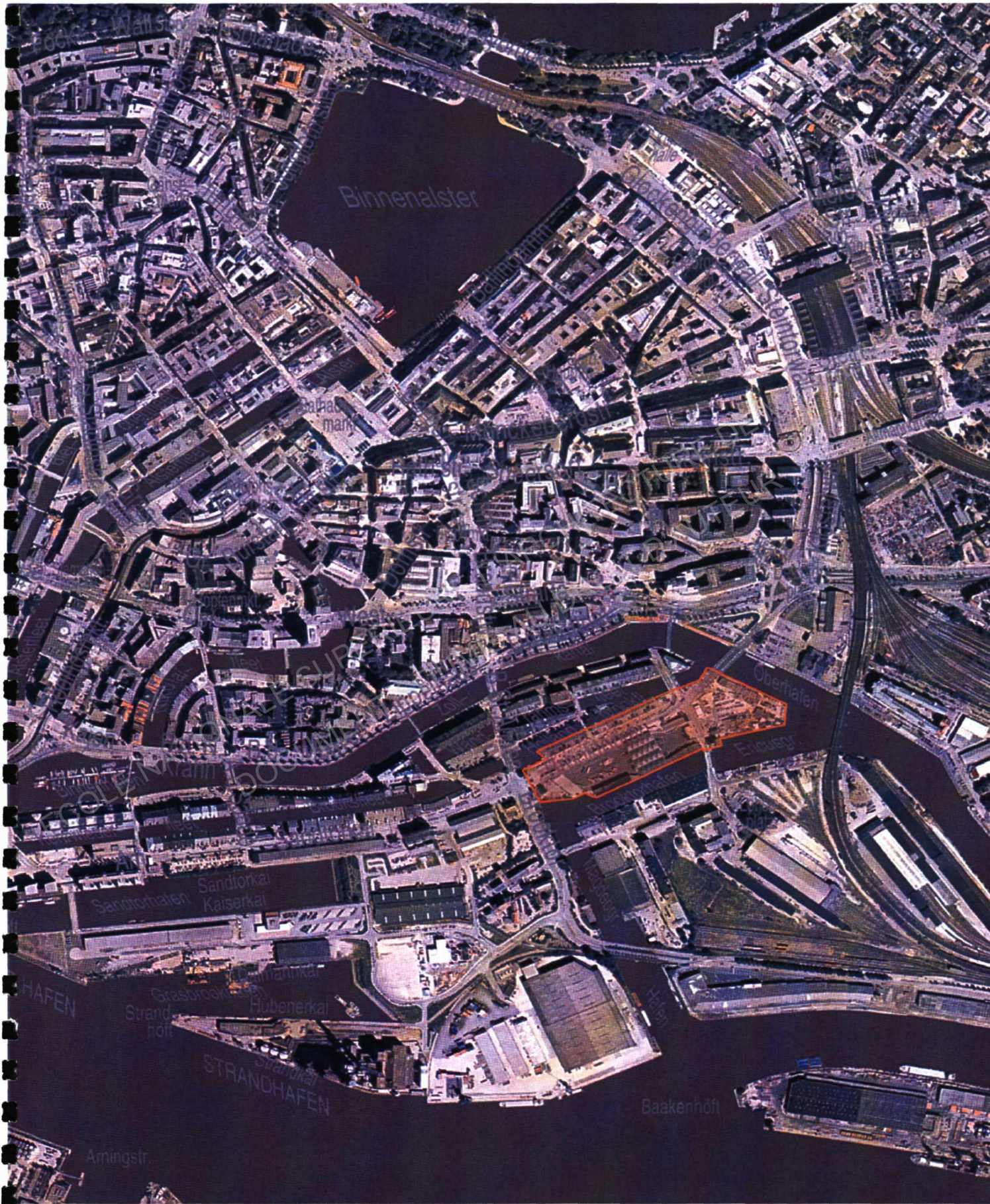
Aujourd'hui le domaine de l'aérospatiale est en développement et cette activité est amenée à prendre de plus en plus d'importance.

Organisation politique

Hambourg est une ville hanséatique libre. Elle a une double compétence de Land et de ville. Sa compétence concerne les affaires étatiques aussi bien que communales. La relation entre le développement urbain et celui du port est fortement influencée par cette situation.

Le sénat est responsable de la gestion de la ville, mais aussi du développement du port.







Construire la rive Un projet urbain à Hambourg

Introduction

La ville de Hambourg a aussi son "grand projet" : Le Hafencity tout comme Marseille avec Euroméditerranée et Rotterdam avec ses quartiers Sud de Koop Van Zuid.

Les villes portuaires sont toutes confrontées à la réutilisation des quais des ports en friches.

Les nouveaux quartiers "portuaires" cherchent à définir une nouvelle identité de la ville et sont une tentative de régénération des centres urbains.

Les villes vont chercher une centralité spécifique pour ces zones à la frontière de l'eau.

Ces friches portuaires ont toujours été un laboratoire de nouvelles visions urbanistiques. Depuis près de quarante ans beaucoup de modèles de compositions ont été expérimentés.

Dans les années soixante, aux USA, des opérations de "Water Front revitalisation" prennent place. Le front d'eau est un prolongement récréatif en rupture avec les fonctions antérieures et disjoint de la ville. (Baltimore et Boston)

D'autres projets misent sur une option sectorielle dans les aménagements pour créer de nouvelles centralité comme le projet de Canary Wharf qui est défini comme la nouvelle place financière de Londres.

De la même manière, mais cette fois, orienté vers le secteur du ludique et du récréatif, le port de Gènes ou bien de Barcelone (Port-Vell) proposent entre autre ce type d'aménagements.

Aujourd'hui la mixité des programmes est mise en avant. Les aménagements de Koop Van Zuid ou bien de Duisburg (Innen Hafen) cherchent à créer des relations fortes avec les centres villes. Les relances économiques sont associées, la plupart du temps, à des programmes

mixtes de logements et d'équipements culturels.

Chaque ville est particulière et des stratégies différentes sont adoptées. Le projet du Hafencity à Hambourg s'étend sur 155 hectares de friche. Contrairement au projet, à Marseille, les limites de l'intervention n'englobent pas des quartiers de la ville.

Suite à un concours international un "master-plan" définit la stratégie d'intervention pour la totalité du territoire. Les objectifs sont de créer des quartiers d'usages mixtes. Ils doivent être en continuité avec le centre ville sans pour autant lui faire compétition. Le but n'est donc pas de créer une nouvelle centralité forte.

L'objet de mon travail ne consiste pas à remettre en cause ce "master-plan" mais plutôt de l'utiliser comme point de départ d'une réflexion.

Je propose de travailler sur un des "quartiers" déterminés par le "master-plan" : Le Brooktorkai et l'Ericusspitze.

Ce lieu se situe sur la frange qui forme l'interstice entre le projet du Hafencity et la ville des entrepôts ou "Speicherstadt". (les vieux docks du début du siècle)

L'objet de mon diplôme ne se situe pas seulement dans l'établissement de "règles" et principes d'organisation de l'espace urbain, il est aussi une tentative de mise en œuvre de solutions concrètes.

La taille du site (2,8 hectares) donne la possibilité de saisir les dimensions du lieu, la hauteur des quais, la distance entre les deux rives, la masse des entrepôts de brique contribue à créer une ambiance particulière et spécifique.

Le "projet urbain" a pour vocation de gérer les intérêts de différents domaines. Il doit définir les relations entre le domaine privé ou public, il définit encore les différents systèmes de voie et réseaux.

Mais c'est aussi un outil qui va permettre la définition d'une nouvelle ambiance et des qualités de l'espace à vivre.

-Quelles vont-être les nouvelles conditions de l'édification de ce nouveau quartier?

-De quelle manière cette frange "entre deux rives" va générer les relations entre la ville et le nouvel Hafencity?

-Quels types de rapports va-t-on pouvoir créer entre, les habitants et visiteurs, avec l'eau des canaux qui caractérise si fortement le site?

-Quels moyens techniques faut-il mettre en œuvre pour gérer les contraintes physiques du site ? (Le territoire est partiellement inondable)

Une première partie de ce mémoire présente quelques étapes dans l'évolution des rapports entre la ville et son port. Nous nous attacherons plus particulièrement à la manière dont les rives du fleuve et des canaux sont construites.

Le thème de la requalification des fronts d'eau est présent depuis de nombreuses années à Hambourg, il se résume par le projet dit du "Collier de perles".

Une deuxième partie définit, plus précisément, les conditions particulières des friches portuaires qui ont fait l'objet du concours : "Hafencity". Nous présenterons quelques-unes des propositions ainsi que le projet lauréat. Ce concours a permis la concrétisation du "master-plan" dont nous énoncerons les lignes fondamentales.

La troisième partie est une réflexion sur les principes généraux qui régissent l'espace particulier de la "frange".

L'interstice entre la ville et le projet du Hafencity a sa propre structure urbaine, c'est une frange de transition entre les deux "rives" de la Speicherstadt d'une part et de Hafencity de l'autre.

Nous tenterons de déterminer les éléments communs qui régissent cette frange et surtout, nous essaierons de faire apparaître l'appartenance de cette frange à une logique plus grande : celle de la ceinture de la ville.

Les thèmes de la ceinture verte et des espaces publics de promenades le long du mail culturel seront abordés.

La ceinture de la ville génère une distance, un espace de respiration entre le centre historique et l'extension de la ville.

De quelle manière le site de la "frange" peut-il s'inscrire dans une logique similaire?

La quatrième partie de ce mémoire présente une tentative de "mise en œuvre" des principes énoncés pour la frange sur un site particulier : le Brooktorkai et l'Ericusspitze.

Le projet s'articule autour de trois thèmes : "Le nouveau sol urbain", "Les quais construits" et les "parcours et perceptions" .

Un nouveau sol urbain, remodelé en différentes plates-formes, gère les relations entre le niveau de la ville et celui du quai. Il crée les conditions nécessaires à l'accueil des nouveaux bâtiments. (Mise hors d'eau, accès, activités, jardins) Ce sont des îles "hors d'eau".

Les volumes bâtis s'organisent le long de deux différents "quais" . Le premier est le "canal vert", constitué d'une série de jardins plantés. Le deuxième est le canal du Brooktorhafen.

Les constructions s'organisent le long des quais de manière à créer des séquences dans le parcours qui longe le site.

Le cheminement au centre des plates-formes offre d'un côté, des cadrages variés sur la Speicherstadt et de l'autre sur le Hafencity.

La promenade le long du quai propose des lieux différents à proximité de l'eau et des activités sur des pontons flottants.

Elle se situe à proximité ou éloignée du niveau de l'eau.

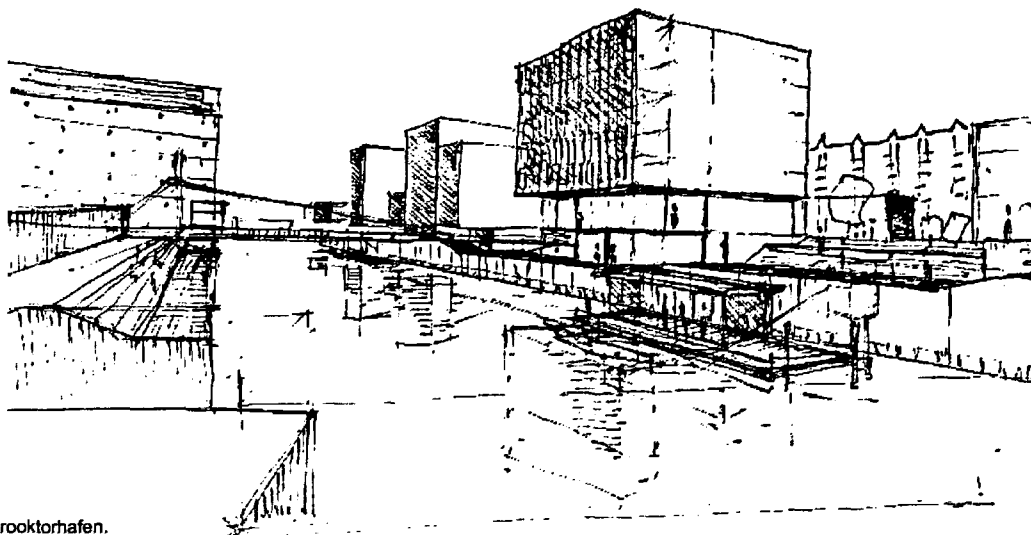
Les volumes sont construits le long de la rive de manière variée. Ils sont en situation de porte-à-faux, en retrait par rapport au quai ou bien, alignés. Cette organisation procure des sensations, des perceptions différentes du paysage, le long de la promenade sur le quai.

Les ponts piétons permettent de franchir les canaux et définissent des axes importants dans le parcours qui relie la ville au Hafencity.

Ces différentes "îles", protégées des crues du fleuve, sont reliées entre elles par des passerelles piétonnes. Ce parcours est une promenade haute qui va s'approprier les espaces qu'elle traverse et créer des lieux publics en balcon, sur la ville.

Pour finir, il m'a semblé nécessaire de définir, plus précisément, les programmes et l'organisation des équipements culturels situés aux deux extrémités du site. Ils constituent des éléments forts dans le parcours et symbolisent des lieux publics particuliers.

La médiathèque du Brooktorkai et la "Cultur Fabrik" de l'Ericusspitze s'inscrivent dans le mail culturel présent dans la ceinture de la ville.



Le "quai construit" du Brooktorhafen.

Les relations entre la ville et port (construire la rive)

Aujourd'hui le port de Hambourg se développe sur la rive sud de l'Elbe. Il est à distance et se donne en spectacle nuit et jour aux habitants de Hambourg. Une des fortes relations qui existe entre la ville et son port est la présence visuelle du port en arrière-scène de la ville. On peut observer le passage incessant des bateaux qui rentrent dans le port et le mouvement, les lumières des grues qui chargent ou déchargent les containers.

Le fleuve qui sépare la ville du port se franchit en trois points. A l'Est se situe l'unique pont. L'autoroute arrive jusque dans la ville en empruntant un tunnel. Ces deux voies constituent les relations physiques principales entre les deux côtés. Un deuxième tunnel existe, beaucoup plus petit et très ancien, utilisé, aujourd'hui, uniquement par les piétons et les deux roues. Un dernier moyen de franchir le fleuve est le réseau de ferry-boat qui dessert une grande quantité de régions.

Le port actuel a une échelle gigantesque difficilement appréciable d'un seul tenant. Son activité est en forte expansion, il est porteur d'une image positive auprès des citoyens de la ville. Les Hambourgeois comme les touristes apprécient les visites en bateaux organisées chaque jour. C'est une des attractions la plus typique de la ville.

La question n'est pas de trouver les moyens de relier la ville et le port mais de savoir quelles nouvelles structures peuvent-être développées sur les friches portuaires du vieux port de transit ?

Pour cela il peut être intéressant de découvrir comment la ville s'est édifiée sur le fleuve, quels sont les dispositifs construits qu'elle a utilisés le long des canaux.

L'histoire du développement des villes portuaires traverse différentes phases et périodes où, à chaque fois, le rapport de la ville avec son port change et varie. Ce rapport, ce lien peut aussi être montré par les différentes manières dont la rive est construite.



1- Symbiose port / ville.

Jusqu'à la période industrielle, le port et la ville ne forment qu'une seule entité.

La partie la plus ancienne, Altstadt, se situe entre l'estuaire de l'Alster et du bras nord de l'Elbe. Les premiers remparts de la ville sont édifiés vers 1530.

De 1615 à 1625 une deuxième ligne de fortification sera bâtie. Elle englobe la vieille ville et double sa superficie : c'est la partie de la Neustadt. Le système est constitué de 20 bastions disposés en couronne derrière des douves remplies d'eau qui protègent la totalité de la ville.

La ville est découpée par de multiples canaux qui constituent le système de transport principal pour les marchandises. C'est donc au cœur de la ville que se situent les aires de stockage des marchandises et c'est là aussi que s'effectuent toutes les transactions.

A gauche : les premiers remparts de la ville (1600)

A droite: carte de 1791. La ville s'agrandis de moitié, vers l'Ouest, dans les nouvelles fortifications (1615-1625)

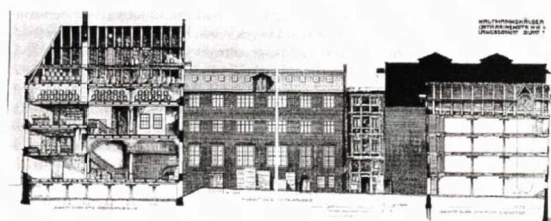
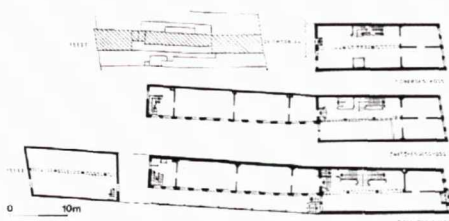


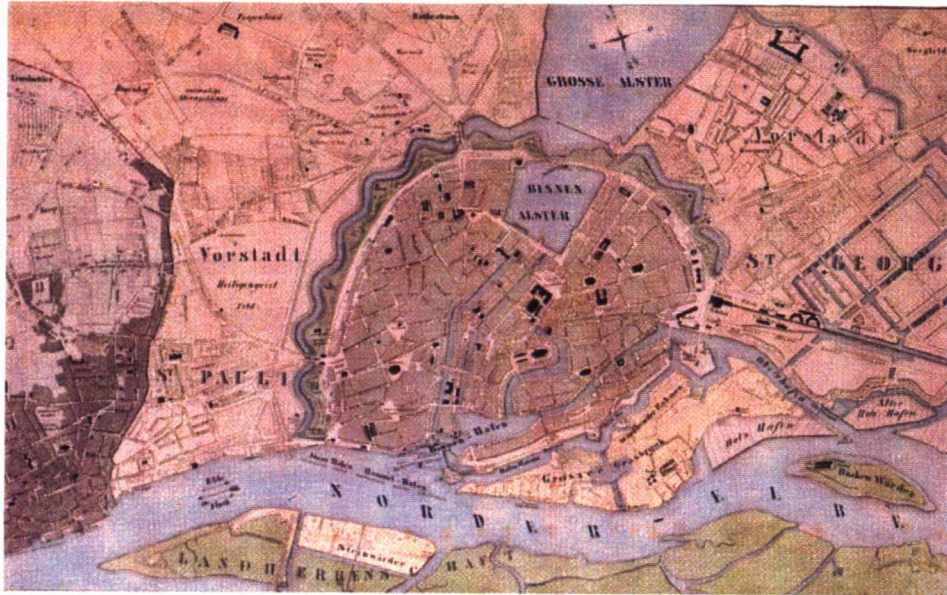
Jusqu'au début de l'industrialisation la typologie principale est la "maison de marchand". Sa particularité est de contenir à la fois la résidence, l'entrepôt et le comptoir marchand.

Les parcelles sont très longues, et presque totalement bâties. Un des petits côtés donne directement sur le canal, c'est la partie des entrepôts, l'autre donne sur la rue où se situe le magasin. Au centre s'organise l'aile habitée le long d'une cour de service.

En bas à droite : coupe longitudinale et plan de principe sur une "maison de marchand".

En bas à gauche : 1880, quartier de la Wandrahminse peut avant sa destruction.





Dès 1820 commence la transformation des remparts. Le projet de la ville est de réaliser une ceinture verte de parcs et jardins dédiés aux loisirs et à la promenade. Le jardin botanique est créé en 1821. Les douves sont conservées et constituent des étendues d'eau dans les jardins. (partie Nord-Ouest des remparts)

Parallèlement le domaine des transports et du chemin de fer se développe. Hambourg est reliée par voie ferrée, à Berlin, en 1842. La gare et les rails vont être construits sur les terrains laissés vacants par la destruction des bastions dans la partie Est de la ville.

Ces deux types d'utilisation, d'une part les jardins dans la partie Ouest et d'autre part les équipements de chemin de fer dans la partie Est vont se développer jusqu'à nos jours.

Avec le début de l'industrialisation une première douve (1866, Sandtorhafen) est transformée en quai d'accueil pour les bateaux à vapeur. Ils sont plus volumineux et ne peuvent accéder aux canaux qui traversent la ville. La Pariser Bahnhof, première gare marchande, sera construite sur les territoires du sud de la ville, proche de l'Elbe et des nouveaux docks de grandes dimensions.

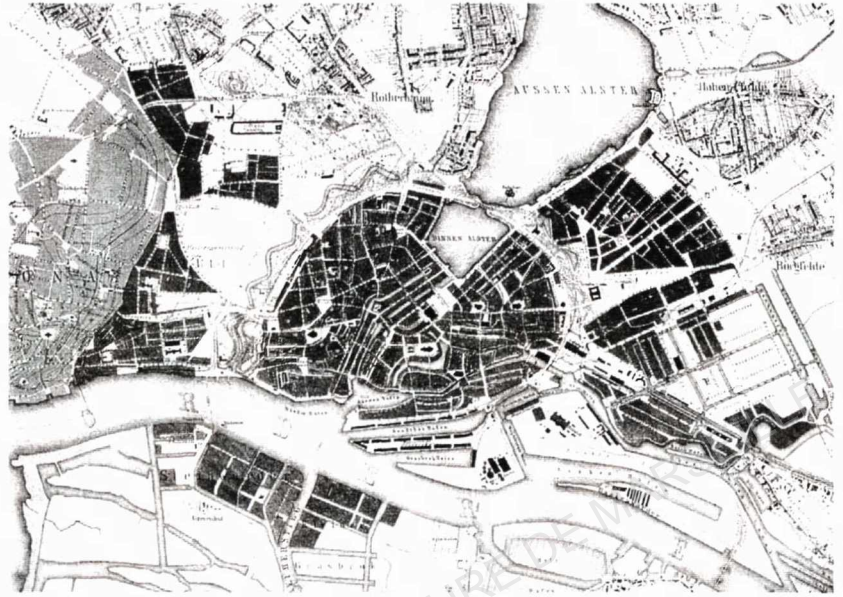
Le développement du commerce, l'industrialisation et l'apparition de nouveaux moyens de transport représenteront les éléments déclenchant de la lente séparation du port et de la ville. Le besoin d'espace oblige respectivement la ville et le port à s'étendre mais aussi à se transformer. Le statut politique de la ville jouera également un grand rôle dans cette séparation.

A gauche : la ville en 1850

Les remparts ont disparu, ils sont remplacé par des jardins et de nouveaux équipements tel que la gare de Hannover. La ville hors les murs continue à se développer vers Altona à l'Ouest et vers St. Georg à l'Est.

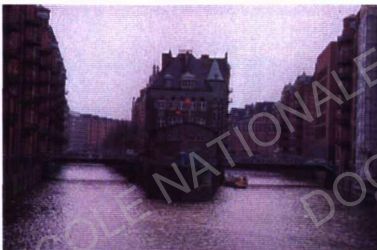
Les bassins du futur port ne sont pas encore achevés.

A droite : Les bassins du port sont achevé et les hangars construit le long des rives. Les quartiers sud de la ville n'ont pas encore été transformés en "ville des entrepôts" ou Speicherstadt.



Au centre : Les canaux constituent la voie de transport principale des marchandises.

En bas: Une façade sur le canal. Les grues en potences hisses les marchandises jusqu'aux différents étages de stockages.



2- Coupure industrielle. La Speicherstadt.

Hambourg est une ville hanséatique libre. En 1867, elle adhère à la confédération d'Allemagne du Nord et en 1871, elle est incorporée dans l'Empire allemand.

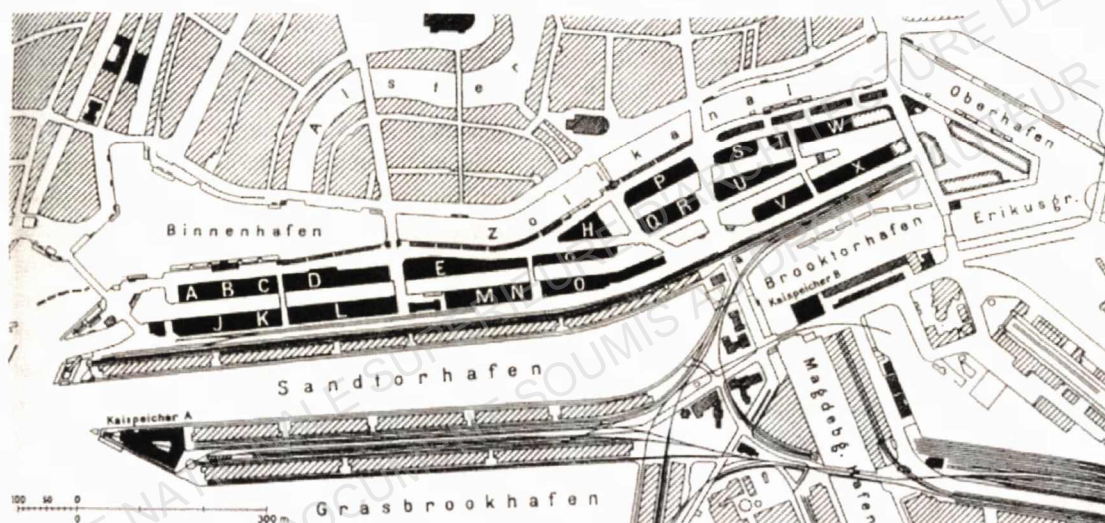
Elle n'est donc plus seule à édicter les règles et les lois concernant le commerce et les statuts du port.

Elle obtient le statut de port franc en 1881, ce qui impliquera de grands changements dans l'organisation de la ville. Ce n'est plus la totalité de la ville qui est en zone franche et exempte de taxes mais seulement une partie bien spécifique : la Speicherstadt ou bien ville des entrepôts.

Une grande partie des quartiers sud de la ville où vivent des milliers de gens sera complètement rasée et reconstruite. Les canaux sont agrandis, de nouvelles voies d'eau apparaissent. Un immense chantier se met en place. Chaque canal est bordé de part et d'autre de nouveaux bâtiments en brique de 7 à 8 étages dont la structure est en acier. Ce sont principalement des entrepôts et quelques bureaux reliés à l'activité du port.

Au moment où la ville de Hambourg rejoint l'union douanière de l'Empire en 1888, toute la partie Ouest de la Speicherstadt est terminée et déjà en activité.

Le système de transbordement reste identique à celui utilisé avec les "maisons de marchands". Les marchandises sont hissées du fond des navires jusqu'à l'étage d'entrepôt grâce à une grue de potence située sur la façade. Plus tard, avec le chemin de fer et la vapeur, le déplacement horizontal sera facilité, et ce type de stockage abandonné, au profit de



halles, moins hautes, disposées le long des rails et des canaux.

La nature des marchandises entreposées dans ces bâtiments a toujours été à caractère fragile. On y trouve du tabac, du café ou bien du thé, toutes sortes d'épices comme le poivre et la cannelle. Aujourd'hui encore beaucoup d'importateurs de tapis d'Orient occupent les lieux.

Le territoire du port s'étendra rapidement sur toutes les îles marécageuses, à proximité puis sur les rives Sud de L'Elbe. Parallèlement à l'augmentation de la population et à l'aménagement des réseaux de tramway, et plus tard du métro, les zones résidentielles s'éloignent du port et de la ville intra-muros.

Dans le centre de la ville de nouveaux types d'immeubles sont construits : les Kontorhaus. Ces bâtiments compacts et denses, essentiellement investis par des bureaux, sont construits par des investisseurs et loués à différentes Compagnies. L'exemple le plus célèbre est le Chilehaus. Les activités qui s'y déroulent ne sont que partiellement liées à l'activité du



En haut à gauche : carte de la Speicherstadt en 1883.

Les quais de Grasbrook sont totalement occupés par des hangars. Le site du Brooktorkai est encore inexistant, mis à part l'emprise des rails du chemin de fer.

au centre à gauche : Speicherstadt en 1914

La vieille ville est rasé pour faire place aux entrepôts.

En bas à gauche : le Chilehaus



A droite : Lithographie 1892

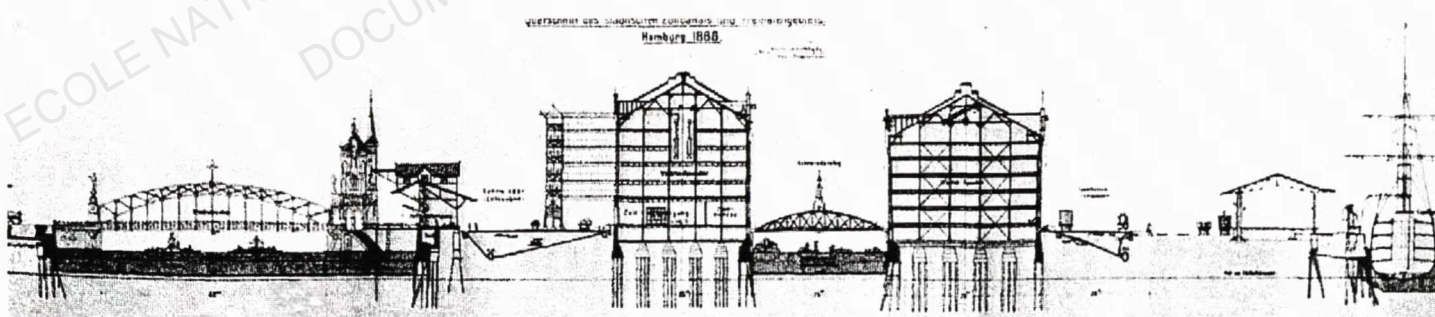
La partie Est de la Speicherstadt n'est pas encore construite. Les activités portuaire s'étendent déjà sur la rive sud de l'Elbe.

Au centre à droite : coupe de principe sur la Speicherstadt et les entrepôts.

En bas à droite : La construction de la Speicherstadt (vers 1890) Le brooktorhafen est occupé par les rails.

port.

Les relations entre la ville et les nouveaux quartiers du port franc changent. Le port et les entrepôts deviennent une zone exclusivement de stockage (interdiction de tout autre usage) mais les habitants de la ville travaillent toujours dans la Speicherstadt et celle-ci est très bien



3- Le port s'éloigne.

Le port a besoin de toujours plus d'espace. Avec l'avènement de nouveaux systèmes de transports comme le container, il est de moins en moins nécessaire de protéger la marchandise des intempéries. Les espaces de stockage sont de plus en plus grands et les quais doivent être accessibles à des bateaux de plus en plus gros. Les infrastructures existantes, la profondeur des docks, les liaisons routières sont insuffisantes. Le port en s'agrandissant déplace ses activités vers le sud et l'ouest de la rive sud de l'Elbe.

La logique routière, investit le vieux système de transports par voie d'eau, contribuant à transformer la ville à différents niveaux. Presque la totalité des canaux du centre sont couverts et deviennent des voies routières. Dans les années 50, comme dans beaucoup de villes, de grands axes routiers sont créés. Les autoroutes arrivent jusqu'au cœur des agglomérations à l'aide de viaducs, dans une volonté de rentabilité, d'amélioration des flux de communication.

A Hambourg c'est la même chose, la ville est déjà ceinturée par des boulevards mais la connexion entre l'Est et l'Ouest est manquante. La Ost-West Strasse sera percée dans les vieux quartiers d'habitation et non pas sur les territoires du port de transit.

Cette large voie rapide accentuera véritablement la coupure entre le centre et le fleuve.

4- Redécouverte des fronts d'eau et d'un patrimoine.

Les infrastructures portuaires situées le long de la rive Nord deviennent obsolètes.

De nouveaux espaces sont disponibles le long des quais, mais la réputation des quartiers autour du port est mauvaise. Comme dans beaucoup de port, deux "mondes" différents cohabitent dans la ville. A Hambourg, les quartiers populaires sont du port et les quartiers plus aisés autour des berges du lac de l'Alster. Ces deux univers cohabitent et créent des contrastes intéressants.

Aujourd'hui cette dichotomie s'est atténué. Par contre, les espaces de franges avec le fleuve suscitent, depuis de longues années, un regain d'intérêt.

Les structures économiques ont changé. La pollution et les nuisances sonores du port ont diminué. De plus une nouvelle digue a été construite, mettant à l'abri des inondations toute la frange de la ville qui borde le fleuve.

La ville qui s'était étalée vers le nord ("City Nord" et ses tours de bureaux des années 60) puis vers l'est ("City Sud") décide, à l'heure actuelle, de

Le "collier de perles". Présentation des projets de la rive Nord de l'Elbe, entre les Deichtorhallen et Neümühlen. (1985)
Hamburg im Fluss, Egbert Kossak.

suivre une politique de "regroupement". Ce sont, dans un premier temps, les terrains vacants de l'hyper centre qui seront reconstruits. De nombreux bâtiments détruits pendant la guerre ont laissé place à une multitude de terrains en friche.

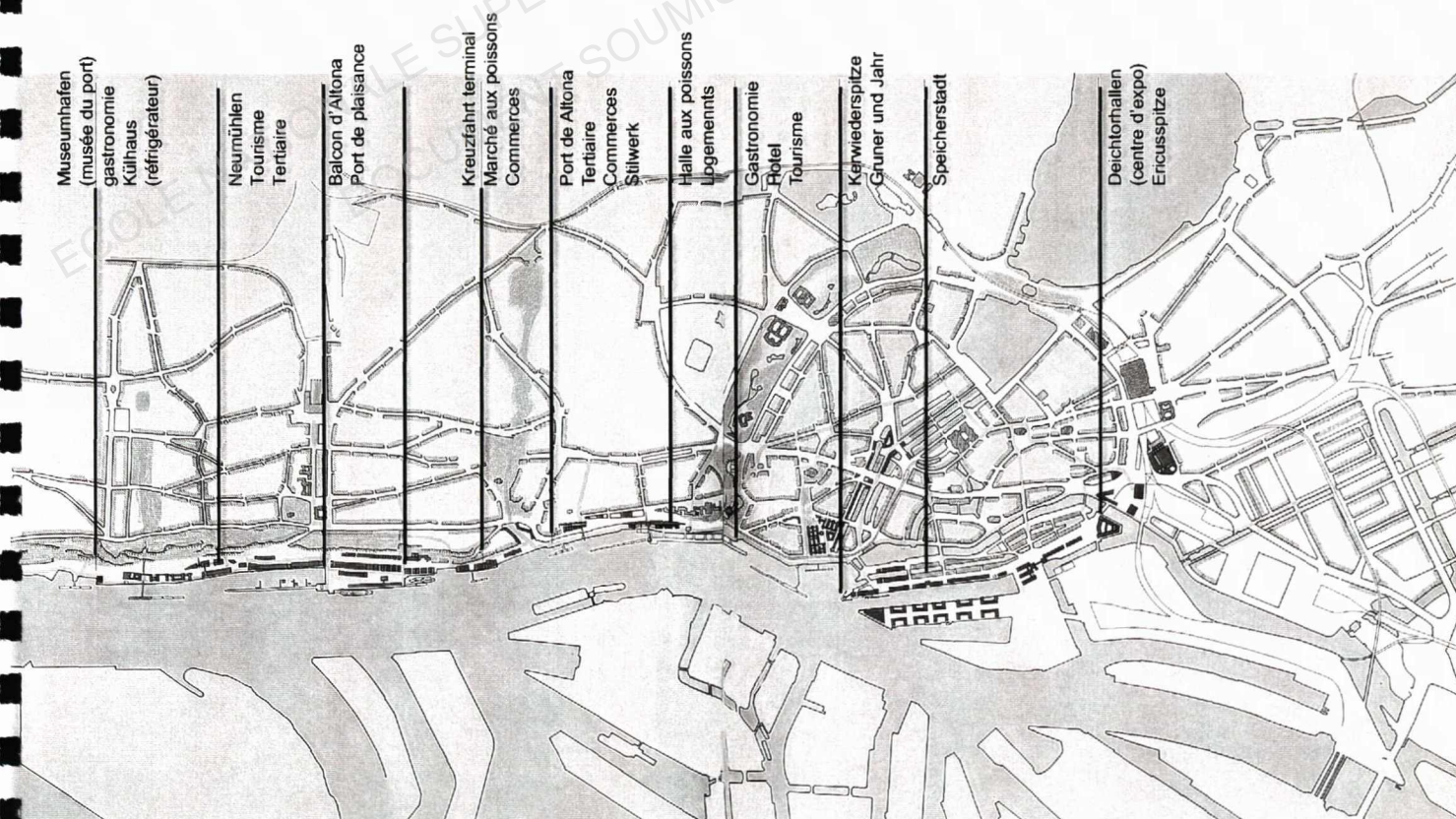
Le "collier de perle"

Le déclin de l'utilisation portuaire de la rive Nord s'accélère et l'ensemble des terrains en friche s'agrandit.

En 1985, La Bäubehorde (administration de la construction) organise le deuxième Hamburger Bauforum. (forum de la construction) C'est un séminaire de travail en atelier, réunissant une centaine d'architectes et urbanistes allemands et étrangers.

Les idées, pour l'aménagement et la récupération de cette zone par la ville trouvent un intérêt et un écho auprès du public.

L'idée du "collier de perles" réside dans une série de projets. Chaque proposition utilise les potentialités de son site propre et l'ensemble doit former un tout cohérent.



Deux types d'intervention ont lieu : des réhabilitations de bâtiments, entrepôts, halles de marchés qui possèdent un caractère remarquable et de nouvelles constructions.

La ville prend conscience du patrimoine existant et plusieurs projets de réhabilitation auront lieu :

Au Sud-Est de la ceinture du centre ville les deux anciennes Halles de marché aux fleurs et aux légumes : **les Deichtorhallen**, seront transformées en musée d'art contemporain en 1989-90. (réhabilitation de J.P. Kleihues) Ce nouvel espace d'exposition constituera un nouvel élément du mail culturel qui existe sur la partie Est de la ceinture de la ville. Les halles sont protégées par la nouvelle digue de la ville, ce qui n'est pas le cas de **la halle aux poissons** (1983), située à l'opposé de la ville, là où la digue disparaît.

De ce fait, cette halle peut être utilisée uniquement en été. En effet à cette période de l'année les risques de tempêtes sont nuls.

D'autres entrepôts ont été réhabilités en centre commercial dédié au design (**Stilwerk**) ou en bureaux. Ici une autre solution a été adoptée pour la protection contre les inondations : chaque porte ou ouverture est protégée par de grandes portes hermétiques comme celles des bateaux.

D'autres opérations proposent la construction de nouveaux bâtiments, pour la plupart des bureaux.

On peut remarquer parmi ceux-ci le complexe du **Kehrwiederspitze**.

C'est un ensemble constitué de bureaux et d'un hôtel situé à l'extrême Ouest de la Speicherstadt.

Différents concours ont eu lieu pour ce site, certains commandés par la municipalité et d'autres par les investisseurs. Ce projet est intéressant car il se situe dans les mêmes conditions et contraintes que le projet du Hafencity. C'est-à-dire qu'il n'est pas situé derrière la digue de la ville et doit donc gérer le problème d'inondation possible. La solution apportée est la construction d'un cheminement hors d'eau sécurisé.

Une critique peut être énoncée. En effet la ville avait prévu de projeter une

Les rez-de-chaussés du Kerwiederspitze sont surélevés par rapport au niveau du quai. Une passerelle piétonne relie les nouveaux bâtiments à la ville.



Deichtorhallen

Halle aux poissons

Stilwerk



opération de logements "à proximité de l'eau" mais finalement ce sont toujours des programmes de bureaux qui sont réalisés.

Chaque bâtiment est construit à flanc de quai, comme les vieux entrepôts de brique existants. Les rez-de-chaussée proposent, à la fois des parkings à l'air libre ou bien des locaux de maintenance totalement clot. Toutes les entrées se situent en niveau supérieur et un jeu de passerelles les relie toutes à un pont piéton qui franchit le Zollkanal pour aboutir derrière la digue, du côté de la ville.

Cette opération marque une étape importante dans la reconversion des friches portuaires car pour la première fois la ligne de douane qui clos le port franc a été déplacée.

Au niveau de la façade du centre ville sur le fleuve on peut remarquer le grand complexe de la société d'éditions "**Gruner & Jahr**" réalisé en 1983 par les architectes Steidle Kiessler and Partner. La taille exceptionnelle du site disponible résulte du fait que les terrains avaient été conservés en vue de la construction d'un grand projet de tunnel sous l'Elbe depuis la deuxième guerre mondiale.

Une des autres "perles" du collier réalisée dès 1989 est le **Kreuzfahrtcentre** : C'est le terminal du nouvel embarcadère pour le bac avec l'Angleterre. (Alsop & Störmer)

Beaucoup de sites sont encore aujourd'hui en construction mais il est déplorable de constater que ces objets / projets sont encore destinés à accueillir essentiellement des espaces de bureaux et très peu de logements. D'autre part ces projets manquent d'homogénéité. Les espaces publics sont quasi inexistants. Les connexions avec le centre ville semblent avoir été omises.

Le projet des **4 "U" de Neumühlen**, encore en construction, démontre bien la logique avec laquelle une plate-forme est disposée le long du quai, et des bâtiments isolés sont posés simplement sur celle-ci, empêchant toute connexion visuelle, de la rue vers le fleuve et le port, situé de l'autre côté de la rive.

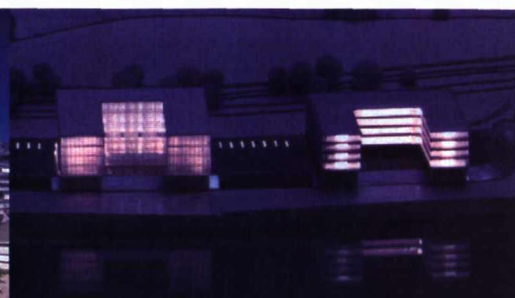
Kerwiederspitze



Gruner und Jahr



Neumühlen



Naissance du projet Hafencity

En 1989 un nouveau forum est organisé sur le thème des friches du port encore situées dans la limite du port franc : Le futur Hafencity.

Des architectes connus ont fait des propositions assez extrêmes comme Michael Graves et ses nouvelles lignes de rive en forme de forteresse de Vauban .Monsieur O.M. Ungers propose un "méga bloc" qui parcourt la totalité du site et laisse libres les espaces environnants.

L'équipe de Kees Christiaanse propose une structure en bande peu dense comportant beaucoup de lieux dédiés au sport ou à la promenade. Il est vrai que, pendant un certain temps, la construction du nouveau stade de football de la ville était envisagée dans cette région. (Il a finalement été construit dans la périphérie Nord-Ouest de la ville)

En 1997 une étude est commandée, par le sénat de la ville, sur le développement des territoires entre Grasbrook et le Baakenhafen. C'est le professeur Volkwin Marg (de l'agence d'architecture Gerkan Marg & Partner) qui fera une des premières propositions couvrant la totalité des friches.

Cette commande marque le véritable point de départ d'une série d'études, de consultations et de discussions qui aboutiront à la mise en forme des objectifs et d'un programme pour le lancement d'un concours international en 1999. Le thème du concours est la définition d'une structure générale et d'une stratégie pour le développement du site. (master plan)



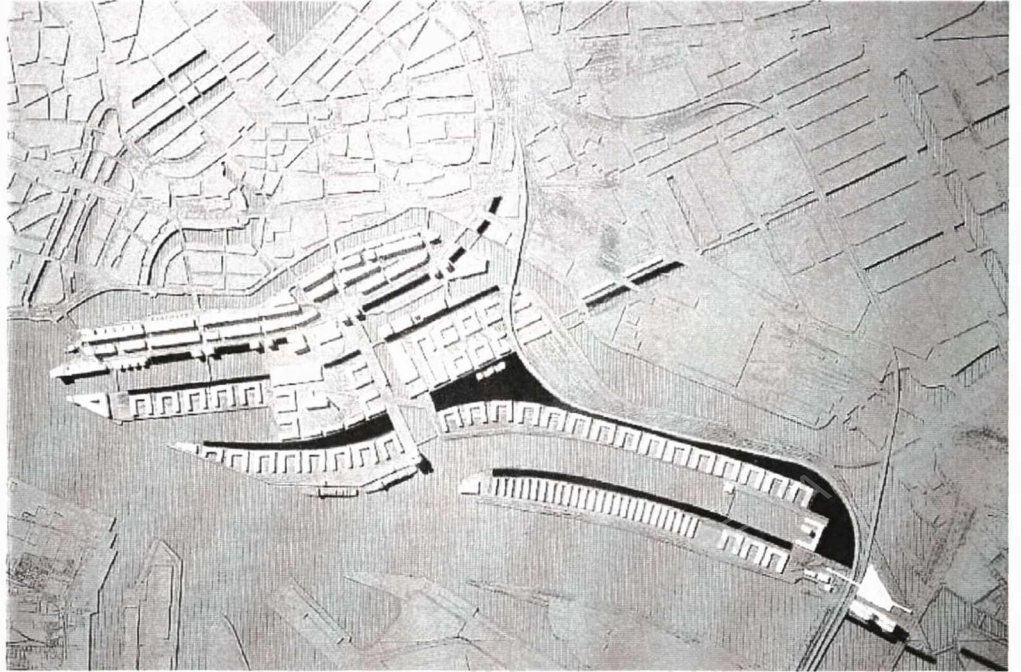
Bauforum 1989, Michael Graves



Bauforum 1989, O.M. Ungers



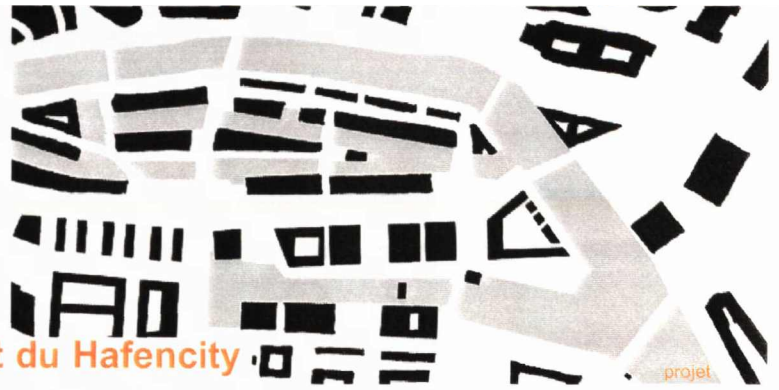
Bauforum 1989, Kees Christiaanse



Etude de développement,
Prof. Marg 1997

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTRES

Le projet du Hafencity



Le projet du Hafencity se donne comme but de réutiliser les 100 hectares de terrain de l'ancien port de Hambourg. Ce site est très proche du centre ville et l'objectif de la ville est de créer de nouveaux quartiers urbains d'usage mixte. La réalisation de ce projet, estimé à 20 ans, agrandira la surface du centre ville de 40 %.

La ville insiste sur le fait que ces nouveaux quartiers sont une opportunité pour construire de nouveaux des logements dans le centre de la ville. Ceci permettra de diminuer le phénomène de mitage à la périphérie mais aussi de ramener les habitants vers le centre qui, peu à peu, s'est transformé en zone de bureaux. Les objectifs sont aussi économiques, avec la localisation de nouvelles entreprises et le développement de zones dédiées à la culture, à l'éducation, au tourisme et aux loisirs.

C'est donc bien dans l'optique d'agrandir et d'étendre le centre ville que cette démarche se situe et non pas dans la volonté de créer un nouveau centre. "Le Hafencity doit être en continuité avec la ville à travers la Speicherstadt et ne doit pas constituer un lieu de compétition avec la vil

Des friches portuaires particulières

Usages actuels

Aujourd'hui les deux tiers des terrains appartiennent à la GHS, Gesellschaft für Hafen und Standortentwicklung (société de développement du port) et le dernier tiers à la Deutsch Bahn, la compagnie ferroviaire allemande.

Le site du Hafencity.
Entre le fleuve et la ville.



Une des particularités de l'organisme de gestion des terrains du port est de dépendre directement de la ville et de la STEB (Stadtentwicklungsbehörde ou institut responsable du développement de la ville concernant sa planification). Ce contexte permet d'échapper aux conflits d'intérêt, contrairement au cas de Marseille. En effet, dans cette situation, les acteurs sont plus nombreux et ne dépendent pas les uns des autres.

L'appartenance du site au territoire du port franc représente également un des aspects majeurs du périmètre étudié. L'espace est régi par un règlement différent. Il est d'ailleurs enfermé derrière des barrières franchissables, uniquement, en des postes de douanes particuliers. Encore aujourd'hui, des activités ont lieu sur les différents quais. Dans la Speicherstadt se croisent des importateurs de tapis d'Orient et d'épices du monde entier. Les bâtiments accueillant les bureaux des armateurs, l'administration du port et des douanes jouxtent les différents entrepôts du site. La partie la plus ancienne est celle qui conserve le plus d'activités aujourd'hui.

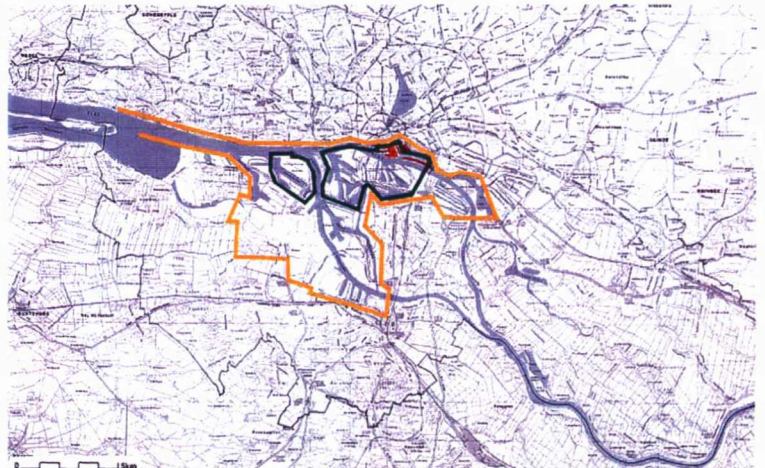
Dans les parties les plus éloignées de la ville, subsistent quelques terminaux de débarquement et de stockage de marchandises. Mais les équipements deviennent obsolètes et ne sont pas remplacés. Il est beaucoup plus rentable et pratique de délocaliser ces activités vers la rive Sud de L'Elbe où se situe le nouveau port.

Une centrale électrique et des hangars ont déjà été détruits, la compagnie ferroviaire n'utilise plus ses zones de stockage de trains.

Seul le terrain mis en concession jusqu'en 2020 au profit d'une usine de torréfaction de café représente un frein au développement des programmes de logement.

- Hafencity
- limite du port
- frontière du port franc

brochure de l'étude du prof. Marg



Protection des bâtiments historiques : la Speicherstadt

Peu de bâtiments sont utilisables dans l'état actuel d'après un état des lieux rapide. Seuls les entrepôts construits au début du siècle pourront être conservés.

Les entrepôts de la Speicherstadt sont encore en service, mais leur structure non appropriée à la technologie moderne du transport conduit à l'impossibilité de mobiliser des moyens de conservation grâce au seul revenu locatif. Pourtant il s'agit ici de marchandises de haute qualité comme le thé, les épices, les tapis d'Orient qui sont stockées et transbordées. Depuis quelques années, il existe une forte discussion sur la conservation de la Speicherstadt. En 1991 le sénat est intervenu en décidant la sauvegarde des bâtiments et le prolongement de leur utilisation traditionnelle le plus longtemps possible.

Les changements d'occupation et d'usage ont déjà commencé : certains entrepôts ont déjà été transformés en musée mais le statut de port franc rend encore impossible l'installation de bureaux et d'entreprises.

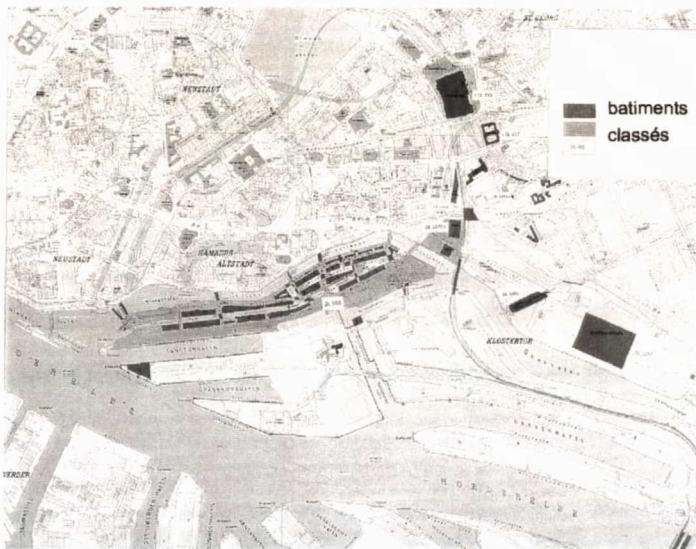
Le terrain disponible est presque vide. Mais il a l'avantage d'être déjà bien structuré au niveau des infrastructures routières reliant les différentes parties entre elles et les connectant à la ville au travers du système de ponts et de voiries de la Speicherstadt.

De même, le système de canaux organise le site. Il peut aussi être utilisé comme moyen de communication. Les trois anses d'eau constituées par les docks permettent d'affirmer la grande échelle des infrastructures portuaires.



canal au coeur de la Speicherstadt

carte des bâtiments historiques
Brochure Master plan concept



Le contrôle des inondations, solutions possibles

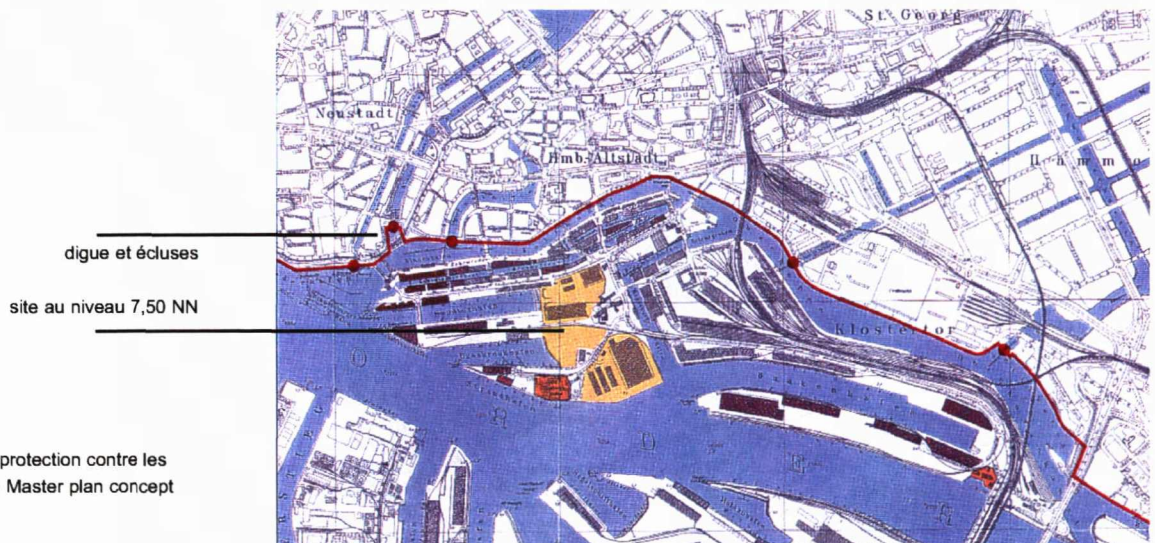
Il faut ajouter aux particularités du site son caractère inondable. La ville de Hambourg n'est pas située assez loin sur le fleuve de L'Elbe pour ne pas ressentir le phénomène de la marée de la mer.

La ville est protégée par une grande digue qui couvre toute la rive Nord du fleuve. Les canaux qui la traversent sont munis d'écluses qui permettent le contrôle du niveau de l'eau.

Bien sûr les terrains actuels sont bien assez hauts pour ne pas être inondés à chaque marée. Mais le risque existe lors des tempêtes d'hiver de voir la totalité des quais recouverts d'une couche d'eau. Ce phénomène arrive deux à trois fois par an. Hambourg a connu dans son histoire de fortes crues qui ont fait beaucoup de dégâts.

Différentes solutions ont été envisagées par la ville. Il existe deux principes de mise en oeuvre possibles: l'utilisation d'un système de digues et d'écluses ou bien la surélévation du site.

Le système de digues et écluses consiste à enfermer les terrains par un grand mur le long des lignes de quais. Certaines régions peuvent être protégées par la réalisation d'écluses permettant le contrôle des variations d'eau et le débordement en cas de tempête. Ce système demanderait la construction de 4,75 km de digue et de 5 écluses. Un tel système offrirait une excellente protection et la hauteur des sites pourrait être inchangée. Mais cette solution requiert une haute compétence technique. Elle est très chère et surtout son plus grand inconvénient est l'absence totale de protection avant le parfait achèvement des travaux. Il faudrait attendre encore de longues années avant de pouvoir commencer à construire des bâtiments.



système actuelle de protection contre les inondation. Brochure Master plan concept

Le projet du Hafencity

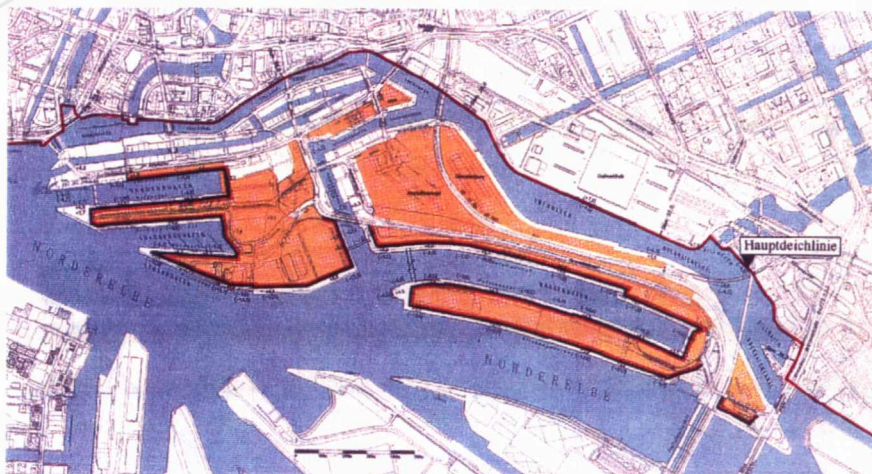
La deuxième solution propose la surélévation des terrains. Aujourd'hui le niveau du sol varie entre 4,40 m et 7,20 m au-dessus du niveau de la mer. La hauteur requise pour être protégé des inondations est d'un minimum de 7,50 m. Cette hauteur peut atteindre 9,00 m pour les parties les plus exposées aux vagues.

Cette solution a été choisie.

Elle peut être appliquée avec un développement par phases du site. Des élévations isolées proposent une protection totale, à condition que chaque site soit relié à un système de "routes de sécurité" : cheminements hauts, passerelles, ponts hors d'eau.

Cette contrainte constitue donc un élément de plus, un nouveau sol qu'il faut relier, connecter avec les espaces bas du quai, le niveau existant où se situent les vieux bâtiments conservés et avec la ville grâce à un réseau de ponts.

Cette question a orienté une bonne partie de mes recherches sur la proposition d'un aménagement du Brooktorkai et de l'Ericusspitze. Comment éviter la simple superposition d'une plate-forme de 2 m sur toute la surface du site ? Comment façonner ce nouveau sol urbain pour qu'il puisse gérer les dénivelés et en même temps être le support des relations du site avec l'eau (7,5 m plus bas), avec l'infrastructure des canaux mais aussi avec les autres parties du Hafencity et la ville, grâce à un système de ponts et passerelles piétonnes.



- terre-pleins surélevé à 7.50 m
- protection nécessaire j'usqu'à 9 m

solution choisi : la surélévation des terrains.
Brochure Master plan concept

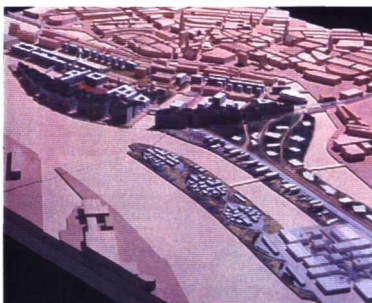
Le concours du Hafencity.

En 1999 un concours international est lancé. Huit équipes interdisciplinaires constituées d'architectes, urbanistes, paysagistes et d'experts du trafic et de l'économie sont choisies parmi 175 demandes. La plupart des projets proposent une image de la ville compacte, avec un usage mixte et une structure hiérarchisée comme la plupart des villes européennes. C'est un agrandissement du centre ville qui est proposé. Un des principes directeurs de la majorité des projets est bien la continuité et non pas la création d'un contraste ou d'une concurrence avec la ville existante.

Parmi les propositions qui se démarquent de ce schéma, on retrouve le projet de l'équipe L.O.V.E. / MAX1 (Graz Rotterdam). Leur idée est de développer un deuxième centre pour la ville. Celui-ci n'est pas situé proche de la Speicherstadt et donc du centre actuel mais au sud, proche de l'Elbe et du front d'eau, où ils proposent un "Urban entertainment centre" (centre urbain de loisir) qui serait le point de départ du nouveau développement.

Le projet de JOURDA / INSITU (Paris /Lyon) s'éloigne le plus du schéma de la ville européenne. Il propose deux parties très distinctes. La première, du côté de la ville est définie par un nouveau "quartier rempart" : une ligne de bâtiments atteignant parfois 15 étages dans la continuité de la ligne des anciennes fortifications de la ville. Sur les toits de ces bâtiments se développent une promenade et des jardins suspendus. Au-delà de cette nouvelle limite les espaces sont utilisés d'une manière beaucoup moins dense et des "noyaux" villageois se constituent entourés de parcs et de verdure.

maquette du concours, proposition de Jourda/Insitu, brochure des résultats du concours.



Le projet du Hafencity

Le dernier des projets qui se démarque fortement est celui de l'équipe Finlandaise de PPL / Brunow & Maunula / Bendfeldt Schröder Franke : Il propose un découpage très dense et compact des nouveaux quartiers. La particularité étant que l'échelle d'intervention des architectes (et des investisseurs !) n'est plus le bloc ou l'îlot mais bien la parcelle de dimension réduite.

Aucun des projets ne modifie véritablement la structure des canaux et la ligne de quai, certaines connexions ou prolongations sont proposées.

Une des questions central pour la planification d'un site aussi grand est la gestion du temps et la mise en place de phases de réalisation. Les objectifs annoncés s'étendent sur une durée de 25 ans et nous ne savons pas qui va construire ce morceau de ville et dans quelles conditions économiques.

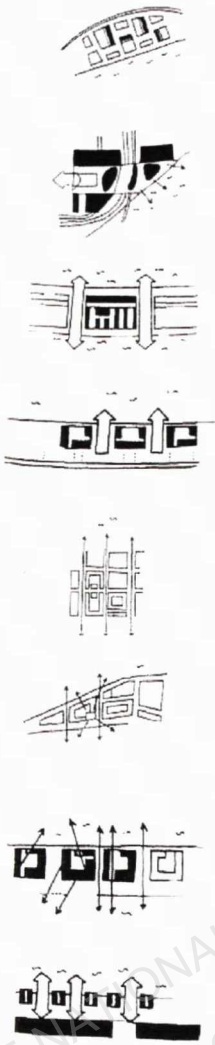
Ci-dessous : Proposition de l'équipe PPL / Brunow & Maunula / Bendfeldt Schröder Franke.

A droite en haut : pictogrammes du projet lauréat. Les différentes qualités urbaines des différents quartiers.

A droite, en bas: proposition du projet lauréat (Hamburg Plan et Kees Christiaanse)
Brochure Master plan concept



Le lauréat (équipe constituée de Hamburg plan / Kees Christiaanse et ASTOC) essaie de résoudre cette question et propose une division des terrains en 8 quartiers différents. Ils sont définis seulement par leurs typologies différentes mais peu détaillées. L'interprétation des règles et des limites reste ouverte. Chaque quartier possède un usage mixte de logements, bureaux et commerce. Des "points chauds" ou bâtiments à caractères particuliers comme le centre de congrès, le terminal de croisière, un hôtel ou bien des équipements reliés au développement de la culture ou du tourisme sont placés à des endroits stratégiques et forment un réseau de points de repère sur des sites forts.



Principes retenus : le master plan.

Ecole d'Architecture de Marseille Luminy

Service documentation

184, Avenue de Luminy

13288 MARSEILLE Cedex 9 - C.924

A la suite du concours, la ville a travaillé en relation avec les lauréats pour apporter les modifications qui semblaient nécessaires. Il en résulte la diffusion d'un document nommé le "master plan" pour le Hafencity. Le "schéma directeur" et le "plan de zonage" ne sont plus les outils du développement de la ville, mais ils définissent un plan de stratégie. L'objectif prioritaire n'est pas de créer un nouveau centre ville mais de nouveaux quartiers, une extension de la ville.

Les principes retenus sont donc :

- La définition de 8 quartiers distincts et mixtes,
- une flexibilité dans la programmation et la forme. On peut remarquer que l'organisation s'oriente vers une structure de blocs ou parcelles d'assez grandes dimensions et très denses.
- La définition de sites et de bâtiments à caractères spécifiques dont l'usage est particulier et symbolique.
- De même le choix de la surélévation de tous les terrains est confirmé.
- Les quartiers sont reliés à la ville par les ponts existants mais de nouvelles infrastructures sont nécessaires.
- des parcs et espaces verts sont présents mais ils ne constituent pas une trame continue ni un système unitaire.

Il y a une forte ambiguïté dans le terme de "flexibilité" utilisé pour la définition du master plan. C'est cette définition flexible des programmes, usages, et même de l'organisation construite qui a séduit les membres du jury et les décideurs de la ville.

Si, en théorie, cette qualité est louable, dans la pratique et la réalisation des projets, elle va permettre aux investisseurs privés, de continuer à opérer selon leurs propres règles. Les investisseurs organisent leurs propres concours d'architecture. Cette pratique est très répandue à Hambourg. Les projets choisis sont souvent les plus rentables mais pas forcément les meilleurs...

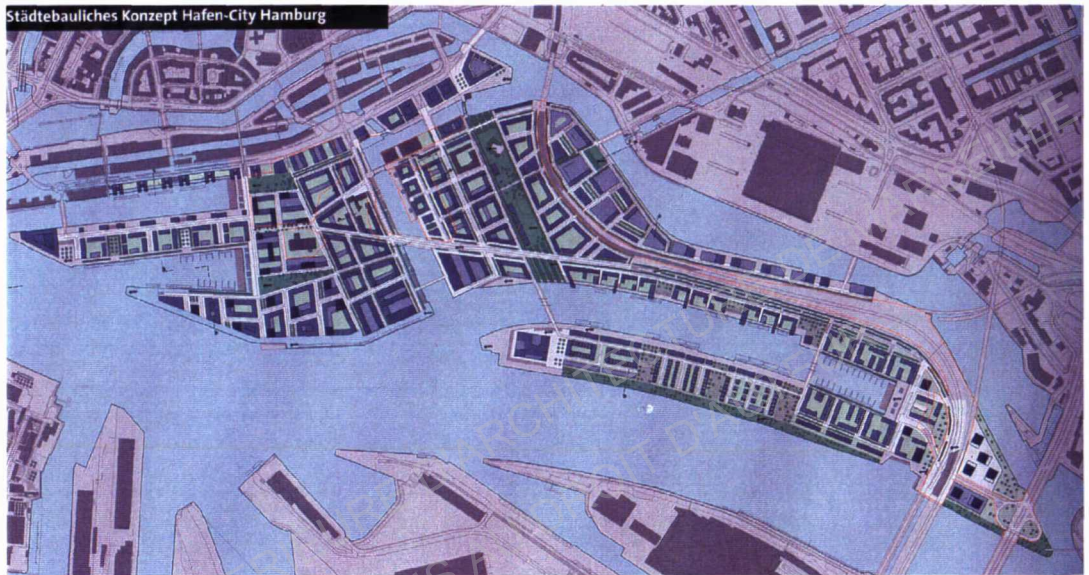
Il faut donc se méfier de cette idée de flexibilité annoncée et se donner les moyens de contrôler la qualité d'unité de l'ensemble.

Et pourtant, malgré un discours affiché sur le thème de la "flexibilité", le projet semble figé et très rigide lorsqu'il est présenté dans les plans d'ensemble et par une grande maquette très détaillée au niveau des masses bâties et des espaces publics. Il faut espérer que ces documents font seulement partie du projet de communication au public des études et des solutions possibles.

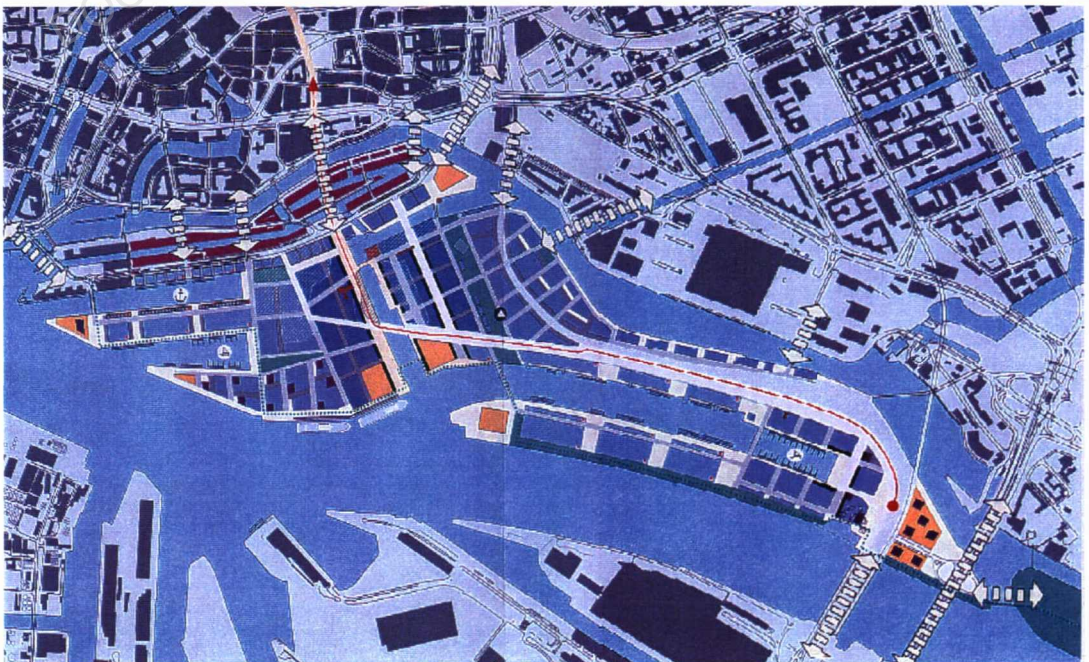
Un projet qui s'étale sur une échelle de temps si grande, 25 ans au minimum, doit montrer une stratégie d'adaptation à des variations encore inconnues.

La structure générale du Hafencity.
Janvier 2000.

jaune : les lieux significatifs
violet : bâtiment protégé, la Speicherstadt.
rouge : bâtiment à conserver
les lignes noires : activité commerciale,
gastronomie en rez-de-chaussée.
Brochure du master plan 4



Le masterplandu Hafencity
Janvier 2000
Jahrbuch 2000



Quelle structure pour la frange?



Quelle structure pour la frange ?
Des îles entre deux rives

2001

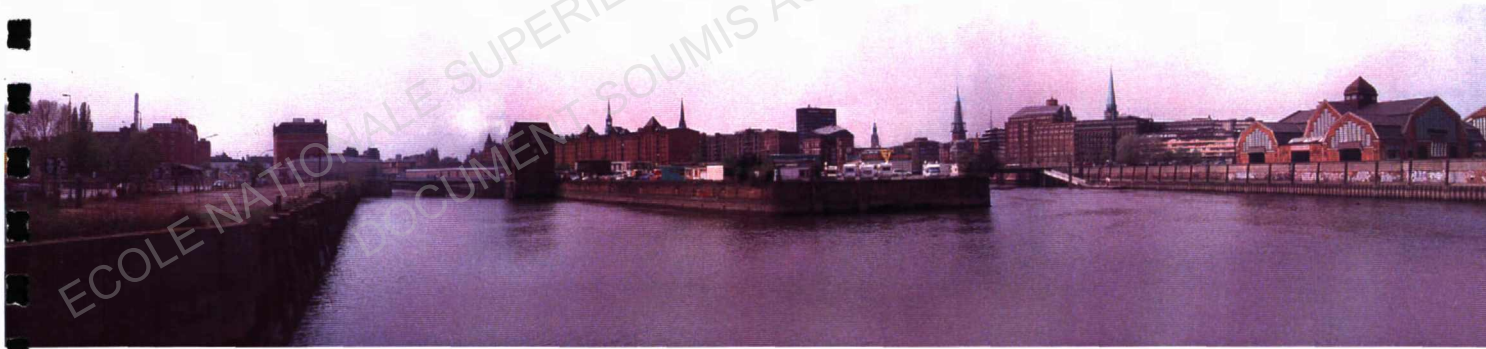
A gauche : situation de la frange en 2001
En haut à droite : la pointe de l'Ericusspitze
En bas à droite : le Brooktorkai



D'une manière générale, mon propos ici n'est pas de remettre en cause le master plan qui a été défini, mais d'utiliser les degrés de définition actuelle et les choix qui ont été fait pour un travail critique sur la frange qui se situe entre la ville des entrepôts (la Speicherstadt) et les nouveaux quartiers du Hafencity. C'est un lieu qui est en situation particulière, un entre-deux, qui doit créer un lien fort entre l'existant, la ville, et ce qui est à venir.

Les sites du Brooktorkai et de l'Ericusspitze possèdent un très fort potentiel. Ils sont aujourd'hui vacants et il y règne une atmosphère de lieu reclus de l'activité de la ville. Pourtant, géographiquement, ils sont situés à proximité de l'activité du centre. Ils semblent représenter un lieu de prédilection pour le début de l'aménagement du Hafencity, et constituera la porte Est des nouveaux quartiers.

Dans le plan d'ensemble du Hafencity le site de la frange est traité de manière très dense et dans la continuité de la structure établie sur le reste du territoire.



Quelle structure pour la frange?

Suite à l'observation de la situation de cette frange par rapport à la structure générale de la ville, on constate qu'elle est à l'emplacement exact des anciens remparts. Aujourd'hui les fortifications ont disparu, elles ont été remplacées par des boulevards qui constituent un véritable anneau autour du centre de la ville.

La ceinture est constituée de plusieurs séquences, différentes de par leurs fonctions et organisations spatiales. La densité varie, les usages aussi. Les différents éléments qui la constituent créent, d'une part des liaisons et d'autre part des ruptures avec le reste de la ville qui s'étend autour.

Au regard des espaces qui structurent la ceinture, comment la frange entre la Speicherstadt et le nouvel Hafencity doit-elle réagir ? Peut-elle à nouveau s'insérer, s'inscrire dans ce système général des vides urbains créés par la ceinture de Hambourg?

Caractéristiques et conditions particulières de la frange (situation)

Derrière la digue de la ville se situent les bandes parallèles de la Speicherstadt. C'est un morceau de ville dense. Entrepôts et canaux se succèdent les uns à côté des autres.



La frange constitue un délaissé paysagé entre deux structures urbaines différentes.

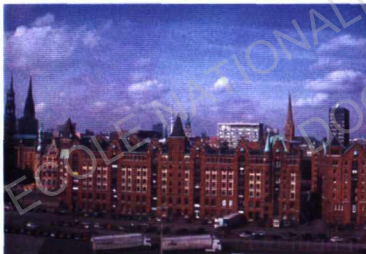
Les espaces publics de la rue et des quais sont bien définis. La partie sud de la Speicherstadt est délimitée par une avenue qui permet de longer la dernière bande des entrepôts. C'est une des voies principales d'accès pour le nouvel Hafencity. L'une de ses extrémités, Le Kerwiederspitze, définit la porte Ouest et l'autre, sur l'Ericusspitze, la porte Est. Cette avenue est longée par une bande de terrains presque vides.

Le Sandtorhafen et le canal du Brooktorhafen déterminent la limite de cette frange et son épaisseur qui varie en fonction des différents bassins d'eau.

L'eau franchie, nous nous retrouvons dans le centre du projet du Hafencity, où la structure urbaine proposée suit une organisation assez classique d'îlots denses sur un tracé en damier.



En haut : le Sandtorhafen
En bas : les façades de la Speicherstadt



L'espace de la frange est un lieu d'enjeux particulièrement importants. C'est l'espace de friction, de transition entre les nouveaux quartiers du Hafencity et la Speicherstadt. De plus elle représente le passage obligé des voies de liaisons avec la vieille ville.

C'est donc une bande qui forme une entité entre les deux structures urbaines différentes qui la bordent : d'une part les bandes d'entrepôts en brique avec leurs façades rythmées et d'autre part les nouveaux îlots denses du Hafencity. "C'est une île entre 2 rives".

La Speicherstadt est depuis toujours fortement reliée au centre de la ville par une grande quantité de ponts, accessibles aux voitures ou bien simplement aux piétons. Ces voies franchissent les canaux et la frange à intervalles réguliers. Il en résulte la présence de différentes séquences le long de la frange.

Un système cohérent avec les espaces de la ceinture de la ville.

Cette frange presque vide est le lieu exact où les anciens remparts de la ville étaient édifiés. Les quartiers situés à la place de la Speicherstadt faisaient entièrement partie de la ville intra-muros. Aujourd'hui la limite sud de la ville s'est déplacée le long de la digue qui a été construite sur la rive Nord de l'Elbe, séparant de la ville certains de ses quartiers. Quand les quartiers Sud de la ville ont été démolis pour construire la ville des entrepôts, le statut des terrains a changé. Ils sont devenus des territoires du port libre, séparés de la ville par une véritable zone de frontière pour la douane.

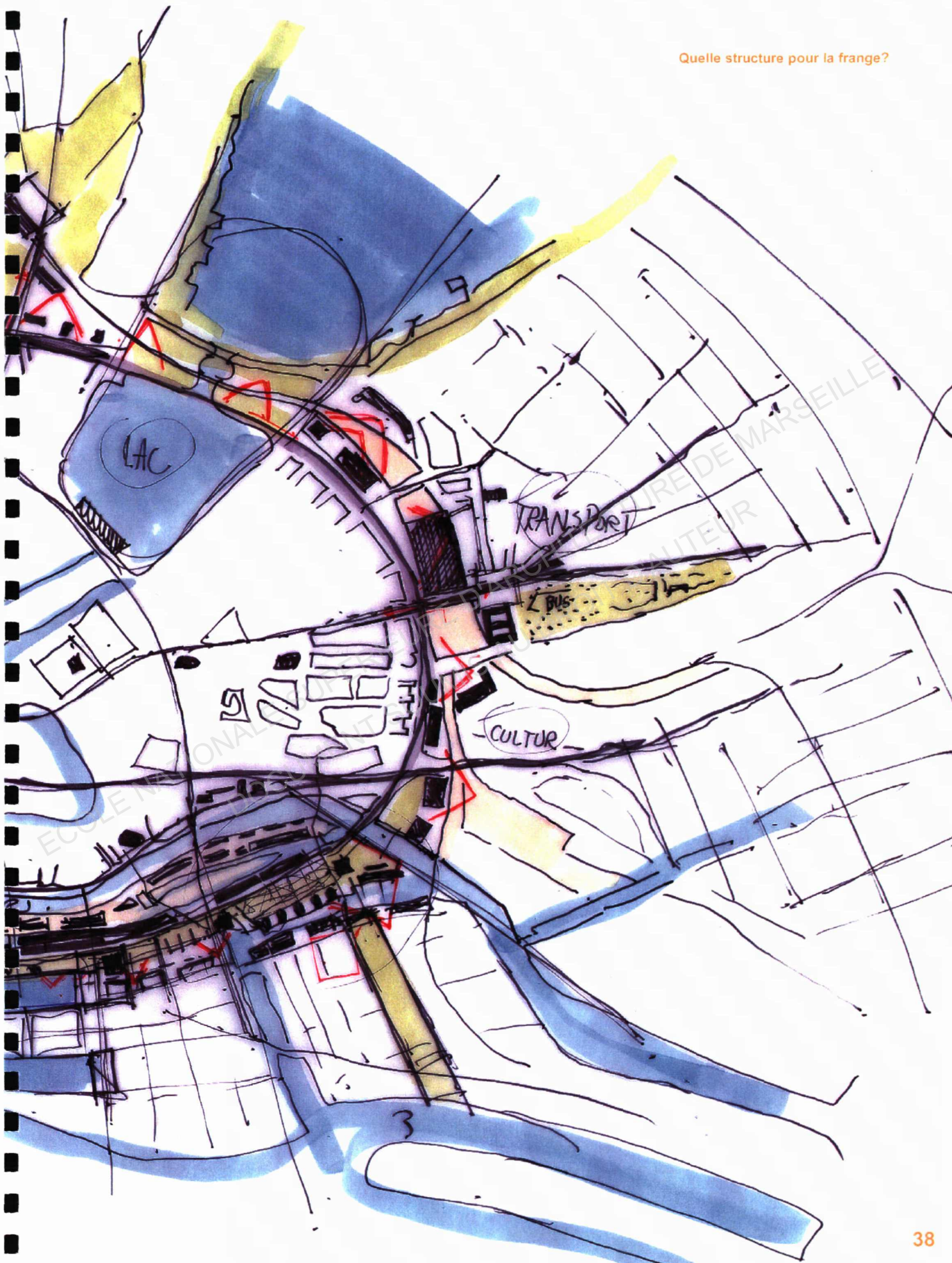
Avec le nouveau projet, cette frontière sera déplacée vers le sud laissant une forte opportunité de redéfinir les limites de la ville. Un nouveau front de ville doit être aménagé. Il englobera la Speicherstadt et fera face aux nouveaux quartiers du Hafencity.

Cette frange de transition entre les deux structures de la ville doit créer une respiration dans la continuité du système de la ceinture de la ville.

Quelle structure pour la frange?



Le système de la ceinture de la ville : usages et fonctions



Le système de la ceinture de la ville : usages et fonctions

Nous avons vu précédemment quelques étapes du développement de la ville et surtout la manière dont le site des remparts s'est transformé. La ceinture de la ville joue un double rôle. Tout d'abord elle gère les rapports entre les quartiers denses du centre ville et ceux situés en périphérie de la couronne. Une deuxième caractéristique est la grande distance qu'elle crée entre les deux fronts de ville. A l'Ouest, se sont les espaces de parcs qui occupent l'emprise de la ceinture et à l'Est se sont les rails de chemin de fer. De part et d'autre, mais de manière différente, la ceinture crée "un vide", une rupture dans le tissu dense de la ville. Cette distance est un lieu de respiration et il permet de se repérer dans la ville de manière immédiate.

La volonté première et idéale était de constituer une frange végétale, des parcs et des jardins. L'avènement de l'aire industrielle a modifié cet objectif. C'est seulement la partie Ouest de la ville qui accueillera le jardin botanique et une succession de parcs. A l'est le chemin de fer et la gare centrale utiliseront largement les espaces laissés vacants compromettant toute idée de parc végétal.

Au Nord, le lac du Binnen Alster constitue la limite entre les deux types d'utilisation des sols.

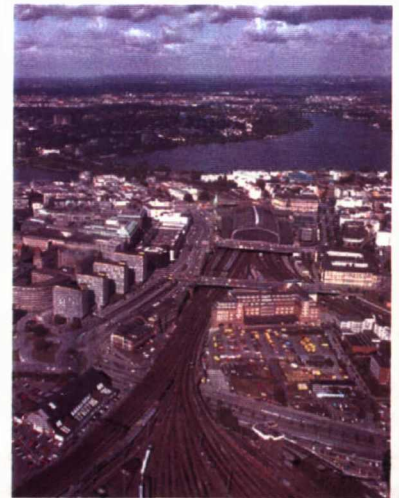
Un boulevard périphérique est créé. Il constitue une armature forte de la ville au même titre que les voies principales qui traversent le centre de part en part pour rejoindre les quartiers environnants.

En même temps que la ceinture se définit et supporte les fonctions de parc d'un côté et les infrastructures ferroviaires de l'autre, une quantité de bâtiments et équipements publics représentatifs du pouvoir sont construits, mais cette fois, sur la totalité de la ceinture sans donner aucune préférence à une situation à l'Est ou bien à l'Ouest.

L'occupation des terrains de la ceinture se divise en deux types d'usages qui sont d'une part, les jardins et d'autre part la voie ferrée. La répartition uniforme des équipements publics sur la totalité de l'emprise de la ceinture lui procure son caractère unitaire.

On retrouve, tout d'abord, les équipements liés aux transports en commun comme la gare centrale Hauptbahnhof et celle de Dammtor, construites toutes les deux autour de 1900. Proches du jardin botanique se trouvent les instituts de botanique et de physique.

L'état fédéral manifeste sa présence par des institutions comme le palais de justice ou bien les bâtiments de la poste centrale. Proche du port, l'école de la marine marchande est créée, de même que l'hôpital du Hafenkrankenhaus.



Partie Est de la ceinture : les emprises de voies ferrées et le mail culturel.

Une grande quantité de musées et équipements culturels comme le Museum fur Hamburger Geschichte (musée de l'histoire de la ville de Hambourg), la Musikhalle(salle de concert), la Kunsthalle (musée d'art moderne), le Museum fur Kunst und Gewerbe (musée des arts et techniques) ou bien le théâtre du Schauspielhaus sont aussi construits. Ce système continu de musées, construits dans la ceinture, perdurera jusqu'à nos jours. Nous parlons même de "mail culturel".

Le mail culturel

C'est surtout dans la partie Est, plus marquée par la coupure créée par l'emprise des rails ferroviaires, que les actions se sont multipliées pour donner une réalité à ce parcours culturel.

Le musée d'art moderne est agrandi en 1989 par un bâtiment de O.M.Ungers et les réhabilitations qui ont lieu proposent à chaque fois de nouvelles utilisations reliées à la culture et à l'art. Galeries privées et centre de conférences voient le jour.

Le centre du Deichtorhallen est le dernier élément du mail culturel. C'est un musée, ou plutôt, un centre d'exposition d'art contemporain. Le programme ne prévoit pas la présentation de collections permanentes . Il expose des performances et des installations d'artistes les plus divers. Ce sont en fait les deux anciennes halles du marché aux fleurs et légumes du siècle dernier qui ont été restaurées par l'architecte J.P. Kleihues en 1990.

Les bases pour l'aménagement d'un véritable parcours culturel sont déjà là. Il faudrait renforcer cette idée de promenade avec un aménagement des voies tournées vers le piéton et non la circulation automobile. Le boulevard périphérique dans la partie Est a une très large emprise au sol qui constitue encore une forte barrière entre le centre de la ville et la proche périphérie. L'emprise des rails, finalement, oppose une moindre résistance. Ils sont localisés à un niveau plus bas et de multiples ponts situés dans la continuité du niveau de la rue permettent le franchissement. Ces espaces libres de toute construction jouent en fait le même rôle que les jardins de la partie Ouest de la ceinture, ils permettent une respiration dans le tissu dense de la ville, une mise à distance entre deux fronts de ville.

Ce système d'espaces "vides" en arc de cercle est associé à une série de "tentacules" qui s'échappent vers l'extérieur de la ceinture. Ces tentacules

sont essentiellement les prolongements des parcs et des jardins. Le lac de l'Alster peut être associé à ce système d'éléments qui traversent la ceinture et crée des connections entre les deux parties.

Toute la partie Ouest de la ceinture (les jardins), est bordée par une deuxième frange de terrains qui accueillent des équipements plus récents nécessitant de grandes surfaces. C'est dans cette partie que se trouve l'université de la ville, le palais des congrès et le centre d'exposition où se succèdent les halles pour les différentes foires.

Tout un quartier est occupé par les anciens abattoirs et le marché en gros pour la viande. (Ces lieux commencent à changer d'utilisation et sont réhabilités petit à petit)

La frange de transition entre la Speicherstadt et le Hafencity fait partie de ce système de ceinture de la ville : Les nouvelles séquences urbaines doivent permettre la relation entre la ville d'un côté et les nouveaux quartiers de l'autre. En même temps, cet interstice doit créer "un vide", une mise à distance, une respiration, entre les deux fronts bâtis.

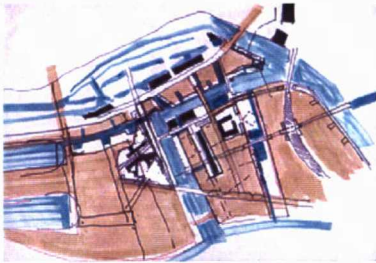
Cet espace s'inscrit dans la continuité du mail culturel. Il propose des activités culturelles destinées à toute la population de la ville et pas seulement aux habitants des nouveaux quartiers.

De plus il devient le support de nouvelles "tentacules" ces terrains non construits qui traversent les tissus urbains denses pour créer de nouvelles respirations, des lieux plus calmes, vides, supports d'une activité plus temporaire, ludique ou sportive.

Cette idée peut-être illustrée par le Lohsepark qui est proposé dans le master plan : une grande bande verte vient diviser les quartiers urbains. Elle est le support d'activités consacrées au sport et aux enfants. De même, le dock du Sandtorhafen illustre cette image de vide total, c'est en effet une importante étendue d'eau, qui met à distance les différentes berges, tout en permettant de les unifier autour d'un élément fédérateur. Ces lieux de faible densité (parcs) ou totalement vide (les plans d'eau) sont d'une grande dimension, ce qui leur permet de créer un effet de contraste. La grande échelle des infrastructures portuaires est amplifiée. La taille des docks, des étendus d'eau, les dimensions des canaux permettent d'imaginer la taille des navires qui déchargeaient leurs marchandises le long des quais.

Le phénomène de la marée, le site hors d'eau, dans l'eau.

Parallèlement aux deux caractéristiques de la frange qui sont, d'une part, sa situation d'espace de transition entre la Speicherstadt et le nouvel Hafencity et, d'autre part, son appartenance à un système de ceinture faisant référence à l'échelle de la ville, un troisième point peut être mis en avant.



Le site est inondable et doit être protégé des raz de marée. La ville est protégée par la digue. La solution des terre-pleins a été choisie comme système de protection pour les nouveaux quartiers du Hafencity. N'est-il pas possible de trouver une solution transitoire? Comment éviter de recouvrir tous les quais de 2m de terre-plein, ceci mettant l'eau et les canaux à une grande distance des hommes?

La solution pour la frange doit être différente, elle doit permettre des visions transversales du territoire, vers les deux rives.

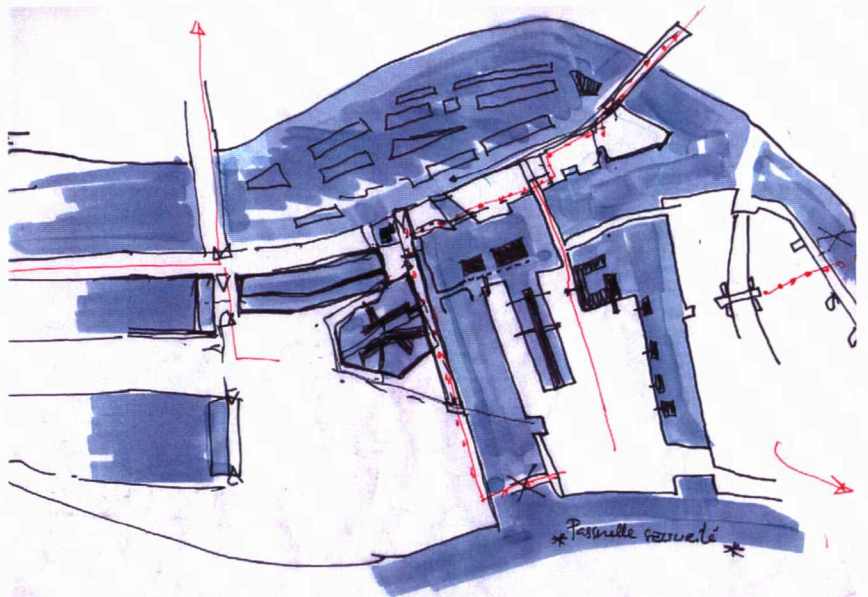
De plus, une grande quantité de bâtiments et entrepôts sont conservés autour de ce périmètre. Le rez-de-chaussée de ces constructions se situe au niveau actuel de la rue (+5) Ils ne sont donc pas protégés mais il est impossible de remettre en question leur intégrité. Les nouvelles plates-formes doivent donc les contourner et gérer les différences de niveaux.

Il est intéressant de faire la carte de ces terre-pleins, de voir la manière dont ils contournent les éléments existants et définissent les nouvelles aires non construites.

La frange est étroite, elle peut être sécurisée par un système de petites plates-formes surélevées connectées les unes aux autres et avec chaque rive par un système de ponts et passerelles hors d'eau.

En haut : première esquisse : des brèches sont créées dans les terres-pleins.

En bas : proposition de création de terres-pleins dans le "master-plan" du Hafencity. Le site inondé pendant les crues.



Une frange continue, mais des séquences différentes (proposition)

Le site d'étude choisi, le Brooktorkai et l'Ericusspitze, ne constitue qu'une seule des séquences de la frange mais il était nécessaire de le replacer dans une logique plus générale.

Les questions auxquelles j'ai pensé, concernant le site en particulier, s'appliquent également à la totalité de l'espace de frange entre la Speicherstadt et le Hafencity.

Quel type de structure urbaine doit être réalisé sur ces quais ? Cette frange doit-elle être similaire aux bandes des entrepôts, faire partie, au contraire, de la structure en damier proposée pour les quartiers à venir ou bien avoir sa propre identité, une organisation différente?

Cette bande de terrain, libre aujourd'hui, doit-elle le rester et devenir un espace de parc aux activités diverses comme le parc à thème de la Villette ou bien un parc totalement végétal?

Au contraire, ce site n'est-il pas idéale pour imaginer des logements bénéficiant de la proximité de l'eau ?

Mais si la frange est construite, quelle densité doit-elle avoir? Quel type de bâtiments, quelle typologie doit être proposée?

Comment créer la continuité du système de la ceinture de la ville? C'est à dire son système de parcs, le mail culturel et le principe des bâtiments publics isolés qui le constituent puis enfin cette capacité à créer de la distance et en même temps de relier différentes parties entre elles.

Des éléments communs à toute la frange :

Nous avons vu que la frange est constituée de différentes séquences. Elles sont déterminées par les voies d'accès arrivant de la ville et traversa la Speicherstadt et les canaux, mais aussi par la profondeur du Sandtorhafen et du Brooktorhafen. Même si sur chaque séquence se développe des activités différentes elles doivent toutes gérer des éléments communs qui permettront de créer une unité.

1 Le végétal, une nouvelle composante du paysage portuaire.

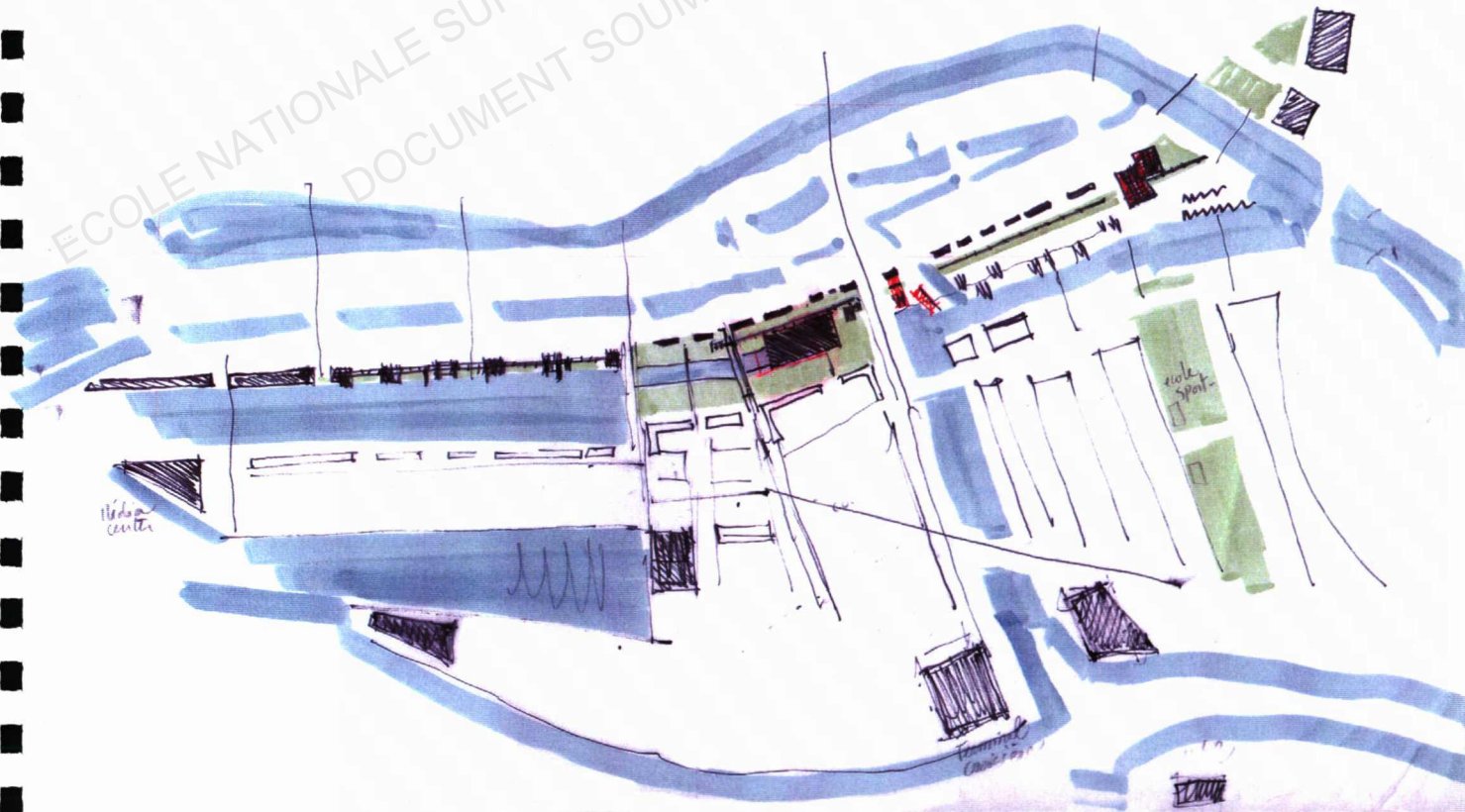
Aujourd'hui, l'élément végétal sur le site est quasi-absent. Seuls quelques arbres d'alignement subsistent. La pierre et la brique dominent le paysage. Le sol est recouvert de bitume, les quais sont construits grâce à des plaques d'aciers profondément enfoncées dans le sol meuble. Le tout est lesté avec du béton. D'autres quais, plus anciens ou bien ceux de la digue sont construits avec le même système mais recouverts d'un parement de briques rouges qui, au fil des ans, imprime la marque des marées et les différentes hauteurs que l'eau peut atteindre au court de la journée.

Bien sûr il y a aussi les éléments de paysages naturels qui sont l'eau, sombre et boueuse et le ciel changeant.

Aujourd'hui, et depuis longtemps, il n'y a plus rien de "naturel" sur le site, les bras de l'Elbe ont été canalisés et modifiés, les quais agrandis, les hauteurs du sol surélevées.

Comment introduire la composante végétale dans ces friches portuaires? Aujourd'hui la question de l'importance de l'élément végétal en ville ne se pose plus.

Ces espaces verts sont disponibles pour tous, Ils offrent des moments de plaisir et de calme dans la vie des habitants. Ce sont des espaces de



liberté.

Hambourg est une ville très verte et chaque quartier est à proximité d'un parc, de jardins ou de promenades aménagées, notamment le long du lac de l'Alster. Les friches portuaires aujourd'hui sont totalement dépourvues de ces espaces verts. La construction de nouveaux quartiers d'habitation et de lieux de travail pose forcément la question des espaces végétaux comme lieu de détente et de loisir, mais aussi comme moyen de créer une continuité urbaine entre les différentes parties de la ville.

Le site étudié doit permettre une continuité de la logique du système de parcs et de promenades déjà présents sur le ring. La composante végétale représente un des éléments, un des outils, nécessaire pour fédérer et unifier les différentes séquences de la frange.

L'avenue qui longe la Speicherstadt est assez large pour accueillir deux rangées d'arbres qui constitueront une trame stricte sur laquelle viendra s'accrocher une série de jardins. Ces espaces verts, disposés sur chaque séquence, ont un statut plus privatif quand ils sont proches des logements, et un statut totalement public autour des différents équipements.

Sur L'Ericusspitze le jardin de sculpture du pôle culturel créera la transition entre les espaces verts situés devant les Deichtorhallen et le nouveau parc du Lohsepark du Hafencity.

Le deuxième jardin public est situé dans la continuité du Sandtorhafen. Il est traversé par un nouveau canal et permet une respiration à l'échelle des darses portuaires entre la Speicherstadt et les nouveaux quartiers denses. Il est situé autour de l'ancienne halle de l'usine de torréfaction, nouvel élément dans le réseau de bâtiments consacrés au public.



2 La continuité d'un espace public de promenade

Ce nouvel espace public de promenade le long des quais (où à l'intérieur de la frange) est d'une part, le lien fort qui relie les nouveaux équipements culturels implantés sur la frange, et d'autre part, la prolongation de la promenade existante sur une partie de la digue.

En effet, la partie Ouest de la digue, avant la Speicherstadt, a été aménagée en promenade proposant diverses activités liées au fleuve. De ce balcon, la vue sur la rive opposée est totalement dégagée, les activités du port apparaissent enfin aux visiteurs.

Cette promenade est située à un niveau supérieur de celui de la rue, elle abrite des parkings en niveau bas et différents kiosques et restaurants dans sa partie haute.

Le point de départ se situe au niveau de l'ancien débarcadère des bateaux de croisière qui est devenu, aujourd'hui, le lieu d'embarquement de toutes les promenades touristiques du port de transit et des canaux de la Speicherstadt. C'est aussi le lieu où se trouve le vieux tunnel qui passe sous l'Elbe, les voitures y accèdent avec un ascenseur le long d'un grand puits.

Le long de la promenade, il existe trois points où l'on peut descendre à l'aide de passerelles, sur des pontons flottants. Le premier est donc le débarcadère des bateaux touristiques, le deuxième propose la visite de deux grands navires "musée" qui proposent des expositions et de la restauration. Le troisième est en partie le port de plaisance accompagné des navires de la douane et des pompiers.

La promenade est animée par une multitude d'activités et de petits kiosques proposant des souvenirs ou bien des collations.

Les animations sur la digue cessent au niveau du pont d'entrée vers la Speicherstadt. La largeur du cheminement piéton se réduit considérablement au profit de la voie routière.

Cette promenade publique pourrait continuer le long de la Speicherstadt, sur les quais de la frange. Ce nouveau parcours sera aussi animé grâce à différentes activités offertes aux habitants et visiteurs. Une nouvelle marina et des pontons flottants sont créés dans l'anse du Sandtorhafen. Le canal du Brooktorkai apparaît alors comme un élément indispensable dans le réseau des transports en commun des ferry boat. Il accueillera également des stations de taxi-bateaux, le long des pontons flottants, ou bien des cafés avec terrasses.

Les aménagements de chaque séquence doivent mettre en valeur d'un côté, la forte présence du patrimoine de la Speicherstadt et de l'autre côté proposer différentes relations avec l'eau. Cette intervention permettra des vues sur les façades de briques et proposera des aménagements proche de l'eau, sur l'eau.

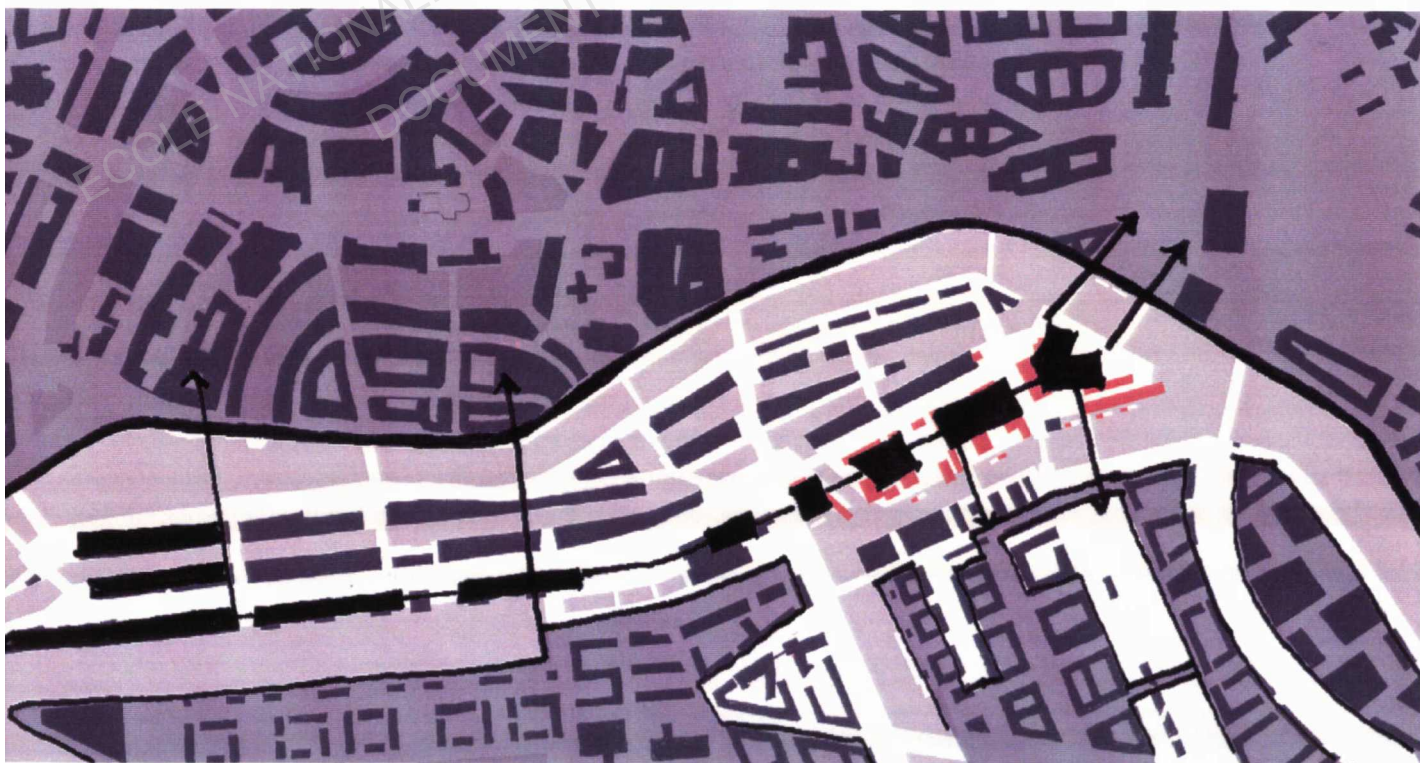


A gauche : promenade de la digue sur la rive nord de l'Elbe.

A droite : les kiosques animent le parcours

3 La gestion des dénivelés

Chaque nouvelle partie construite de la frange doit gérer la question des dénivelés entre le nouveau sol, situé 2 mètres plus haut que le sol actuel. Cette forte contrainte est indispensable pour le contrôle des inondations lors des crues du fleuve. Une élévation totale des terrains de la frange semble être une solution trop radicale, les relations visuelles et physiques entre les deux parties de la Speicherstadt et du Hafencity seraient coupées. Au contraire, il serait intéressant de créer une succession de plate-formes supportant les bâtiments à protéger. Toutes ces plate-formes sont reliées entre elles par un cheminement bas, à l'aide de rampes et escaliers, mais aussi par un cheminement haut, grâce à des passerelles piétonnes. La mise en œuvre de la gestion des dénivelés pourra être différente en fonction de chaque séquence.

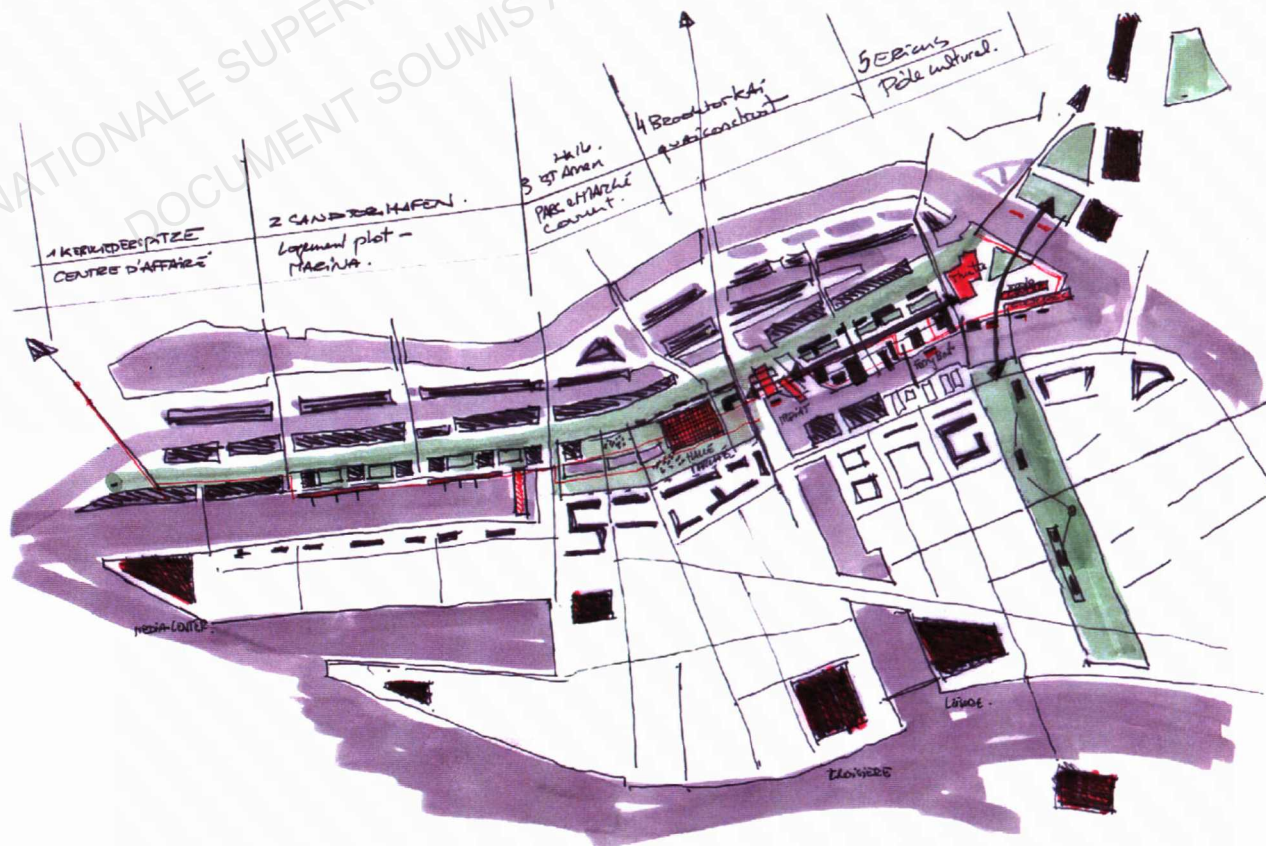


4 Un réseau de bâtiments publics : la continuité du mail culturel

Le projet du Hafencity définit différents quartiers d'usage mixte, regroupant des bureaux, du logement et des services divers. Une série de bâtiments à caractère exceptionnel de par leur programme ou leur architecture se superposent à la trame urbaine plus régulière et plus calme. Ces équipements fonctionnent comme les points forts des quartiers.

Certains thèmes et programmes ont déjà été proposés comme la création d'un centre des médias (sur le thème du ludique, cinéma, web bar etc.) pour le Keiserspeicher A. Au sud du Hafencity, sur le gros bras de l'Elbe un terminal de croisière sera construit, à proximité d'un complexe hôtelier et commercial. Totalement à l'Est des terrains se situe le projet pour le nouveau centre de congrès ou bien un complexe de bureaux. Cette partie est plus éloignée du centre ville mais elle se situe près de l'entrée de la ville par l'autoroute, cette situation peut ainsi permettre d'attirer des populations venant de beaucoup plus loin.

La frange est ponctuée par plusieurs de ces bâtiments représentant un "signal". La volonté de créer une continuité du mail culturel (présent à l'extrémité Est de la frange) accentue encore cette idée de parcours



Quelle structure pour la frange?

public, le long de la ceinture de la ville.

La pointe de l'Ericusspitze est située en face du centre d'exposition d'art contemporain des Deichtorhallen. C'est un endroit privilégié pour la création d'un nouveau pôle culturel avec une salle de spectacle, des lieux d'expositions et un centre de recherche. Il s'agit d'un lieu de production et de présentation d'art provenant de domaines très différents comme le théâtre la musique ou bien l'art plastique.



Un deuxième lieu important se situe au croisement de la rue St. Annen qui arrive directement du centre ville et de la frange. Elle dessert les terrains du port. Aujourd'hui ce carrefour est déjà en situation particulière car il offre une ouverture visuelle vers l'intérieur de la Speicherstadt et encore plus loin, sur la ville.

Les espaces vides sont à l'heure actuelle occupés par des parkings mais ce lieu deviendra bientôt une nouvelle entrée du Hafencity. Sur l'axe de la rue St. Annen passera bientôt la nouvelle ligne de tramway reliant le centre ville aux nouveaux quartiers. (En effet, le tramway a été préféré au métro souterrain ou aérien présent dans toute la ville.)



Cet emplacement stratégique offrira un bâtiment ouvert au public à l'échelle de la ville.

Je propose la construction d'une nouvelle médiathèque. La médiathèque est un lieu de concentration du savoir et de la recherche. Elle est aussi un lieu de partage des connaissances. Cet équipement servirait de prétexte à l'ouverture d'une antenne de l'université et de l'éducation dans la partie de la ville en extension.

Le troisième équipement ouvert au public se dresse dans le nouveau parc au centre de la frange. La structure de la grande halle de l'usine de torréfaction est conservée. Il est intéressant de garder cette halle car son échelle correspond aux grandes dimensions du parc public. Elle abritera de nouveaux usages comme un complexe sportif, une piscine ou bien même un grand marché couvert.

Éléments particuliers à chaque séquence :

La frange possède donc des éléments communs qui sont la trame verte, les espaces publics de promenade et de liaison entre les équipements publics, la façade sud de la Speicherstadt à mettre en scène et une relation physique et visuelle avec l'eau des canaux.

Mais chacune des 5 séquences définies créera des relations différentes avec son environnement. La gestion des dénivelés, créée par la différence de niveaux entre le nouveau sol urbain, non inondable, et le niveau de la rue et des quais existant sera l'objet de solutions variées.

- 1 - Centre d'Affaire, bureaux

La première partie est le Kerwiederspitze à l'extrémité Ouest de la frange. C'est le premier site de la Speicherstadt qui a été construit dans le courant des années 90. C'est un centre d'affaire tourné vers des activités liées aux médias, (agence de publicité) Un hôtel est présent sur le site. Aucun services, restaurants, magasins n'a été prévue pour les promenades où même les employés du site.

Les bâtiments sont construits le long des canaux à l'image des vieux entrepôts, à l'aplomb du quai. Ils ne laissent aucune berge accessible et s'orientent plus du côté de la ville que du Hafencity.

Tous les bâtiments sont reliés entre eux par des passerelles au niveau du premier étage. C'est la voie sécurisée qui permet d'évacuer les lieux en cas de crue du fleuve. Ces passerelles se rejoignent en un lieu, à partir duquel est accessible le pont permettant de franchir la digue de la ville.

- 2 - Logements "plots"

La deuxième séquence est constituée d'une fine frange où sont disposés les "logements plots". Ce sont des logements collectifs au bord du Sandtorhafen. Les bâtiments sont répartis en plots distants le long du quai, offrant des vues sur la rive opposée, sur les façades de la Speicherstadt.

La relation avec l'eau est forte. La darse du Sandtorhafen est suffisamment large pour permettre d'apprécier cette grande étendue vide et calme. Cette perception de l'eau est limité à proximité des canaux plus étroits. En effet le niveau de l'eau à marée haute se situe à 5 mètres au dessous du quai. Dans la darse la création d'une marina à été proposée. Une nouvelle promenade sur pontons flottants permettra une vision différente sur le paysage, une vision à fleur d'eau sur les activités de la marina mais aussi sur les murs des quais.

- 3 - Jardin "respiration"

La troisième séquence est un grand jardin planté dans la continuité du Sandtorhafen.

Il joue un rôle de respiration dans le tissu urbain. Le "vide" créé par l'étendue d'eau du Sandtorhafen continue sur terre, et crée une distance entre la Speicherstadt et le nouveau front de ville, dense, du Hafencity.

Ces terrains se situent à la fin de la darse du Sandtorhafen, petit à petit remblayée.

Dans ce parc se situe l'ancienne halle de l'usine de torréfaction, elle pourra être réhabilitée et accueillir différents types d'usages comme des marchés couverts ou bien un centre d'exposition ou bien encore un centre sportif.

La quatrième et la cinquième séquence correspond au site sur lequel je vais essayer de faire une proposition plus concrète et plus précise.

Je pense nécessaire, de définir ce lieu au regard des éléments de son environnement proche ainsi que dans le cadre d'une stratégie plus grande.

- 4 - Le quai construit

Sur le Brooktorkai le canal est très étroit et les quais sont très hauts. La situation s'inverse par rapport à la fine frange le long du grand bassin du Sandtorhafen. Ici, L'eau est donc perceptible seulement à partir du bord du canal. De même la frange de terrain s'agrandit et devient très large. Le Brooktorkai accueillera un programme mixte de logements et de bureaux associés à divers services.

Une frange, bâtie le long de l'avenue, associé à des jardins prolonge la structure en bande des entrepôts, de manière plus fragmentée. La rive est construite à partir d'une succession de "bâtiments-plots", permettant des points de vue sur la rive opposée. Entre les éléments bâtis, se libère un cheminement public en hauteur reliant les équipements (médiathèque et pôle culturel) en traversant deux esplanades. Un cheminement est conservé le long du quai. Il met en relation les différents pontons flottants, supports d'activités diverses, et permettent de descendre vers l'eau du canal. (Cafés et terrasses, pontons pour bateaux taxi...) L'aménagement des quais pour le public prend toute son importance au niveau de la nouvelle station de ferry-boat permettant un nouvel accès au quartier par voie d'eau.

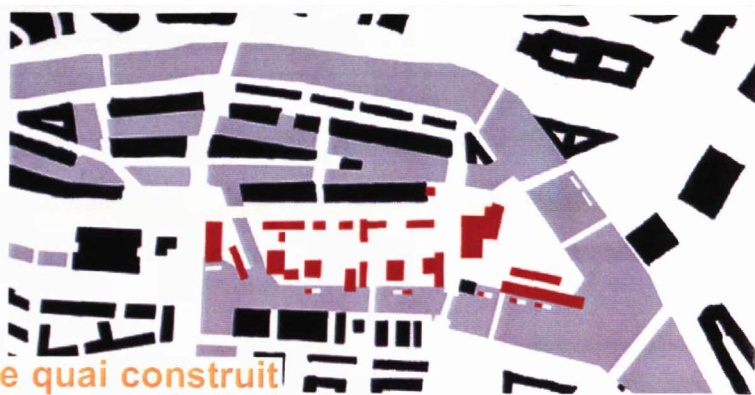
Une des berges du canal est construite sur le Brooktorkai et la rive d'en face est plus libre et ouverte. Cette autre rive est le point de départ du nouveau quartier central du Hafencity où une série de rues commerçantes sont prévues.

- 5 - Le pôle culturel

L'Ericusspitze est un nouveau centre culturel pour la ville, dans la continuité du mail culturel. Une salle de spectacle associée à un centre d'exposition jouent le rôle d'un signal architectural fort. Le long des quais, deux grandes halles proposent des lieux de production et de formation. L'espace, défini autour des bâtiments construits doit signifier la concrétisation de deux objectifs. Le premier, est la continuation de la promenade publique le long des quais ou de l'esplanade, la seconde, est la liaison entre le parc des Deichtorhallen et le nouveau Lohsepark. Cet espace, totalement consacré au public, pourra accueillir un jardin de sculptures ou bien toute autre activité ou expositions en relation avec le centre culturel.

La salle de spectacle et les halles sont situées à un niveau protégé des inondations, mais les parcs et esplanades environnant sont au niveau des quais actuels. La liaison avec le parcours hors d'eau s'effectue à l'aide de différentes passerelles. La toiture de la salle de spectacle appartient à ce parcours. De cette manière la promenade s'élève et permet une vision panoramique sur les environs.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Le quai construit

Hors d'eau , dans l'eau : un paysage "multiple"

La dernière partie de ce mémoire propose une définition plus détaillée du projet pour le site du Brooktorkai et de l'Ericusspitze.

Plusieurs axes de recherche se sont dégagés lors d'un travail plus précis sur ce site particulier. Il était important pour moi de ne pas rester au niveau d'une proposition générale, mais au contraire de confronter les idées proposées avec une situation concrète. L'échelle du réel apporte une dimension de plus, au projet : une ambiance, la proximité de l'eau des canaux, le phénomène de la marée modifiant le paysage à chaque moment de la journée. Sur place, nous prenons conscience de l'importance du patrimoine bâti, des vieux entrepôts de briques et des infrastructures des anciens quais qui portent encore les marques d'une activité passée. Se confronter au réel, et essayer de faire une proposition de projet plus détaillé, nous permet de percevoir les "dimensions" du lieu : la grande hauteur des quais, la distance entre les rives, la masse des vieux bâtiments de briques. Le site choisi du Brooktorkai et de l'Ericusspitze forme une unité. L'échelle de travail ne correspond ni à la définition d'un quartier dit "classique" ni à l'échelle d'un "bâtiment" unique. Le périmètre d'intervention est un "morceau de ville" de dimension assez réduite. Cette échelle de travail permet de saisir et d'utiliser la réalité construite du lieu.

Une des problématiques qui m'a tout particulièrement intéressée est la question de la structure urbaine. Quelle typologie, quelle masse bâtie peut être définie pour cette île située entre la structure des entrepôts de la Speicherstadt et le Hafencity? En sachant qu'une contrainte particulière est toujours présente : la nécessité de surélever le nouveau sol qui accueillera les éléments construits. Quelles sont les différentes alternatives à la "construction sur dalle" et les moyens de mise en œuvre possible pour gérer les différences de niveaux créés?

Une autre problématique qui se dégage est la question des nouvelles relations qui peuvent être entretenues avec l'eau. Relations pour tous les habitants, grâce à de nouveaux usages qui sont inventés au bord des quais, des promenades, des activités, mais aussi il faut redécouvrir le potentiel que les canaux proposent. Ils ont toujours été des voies de communication. Les thèmes des transports en commun comme le ferry-

boat et ou bien le système de taxis maritimes ont de fortes chances de se développer. Les canaux peuvent aussi être le support d'une activité sur l'eau, cafés terrasses flottants ou bien embarcadères existent déjà dans d'autres régions de la ville.

On peut aussi se demander quelle qualité supplémentaire la proximité des canaux apporte aux nouveaux logements. Il est intéressant de confronter l'échelle des infrastructures portuaires avec l'échelle humaine.

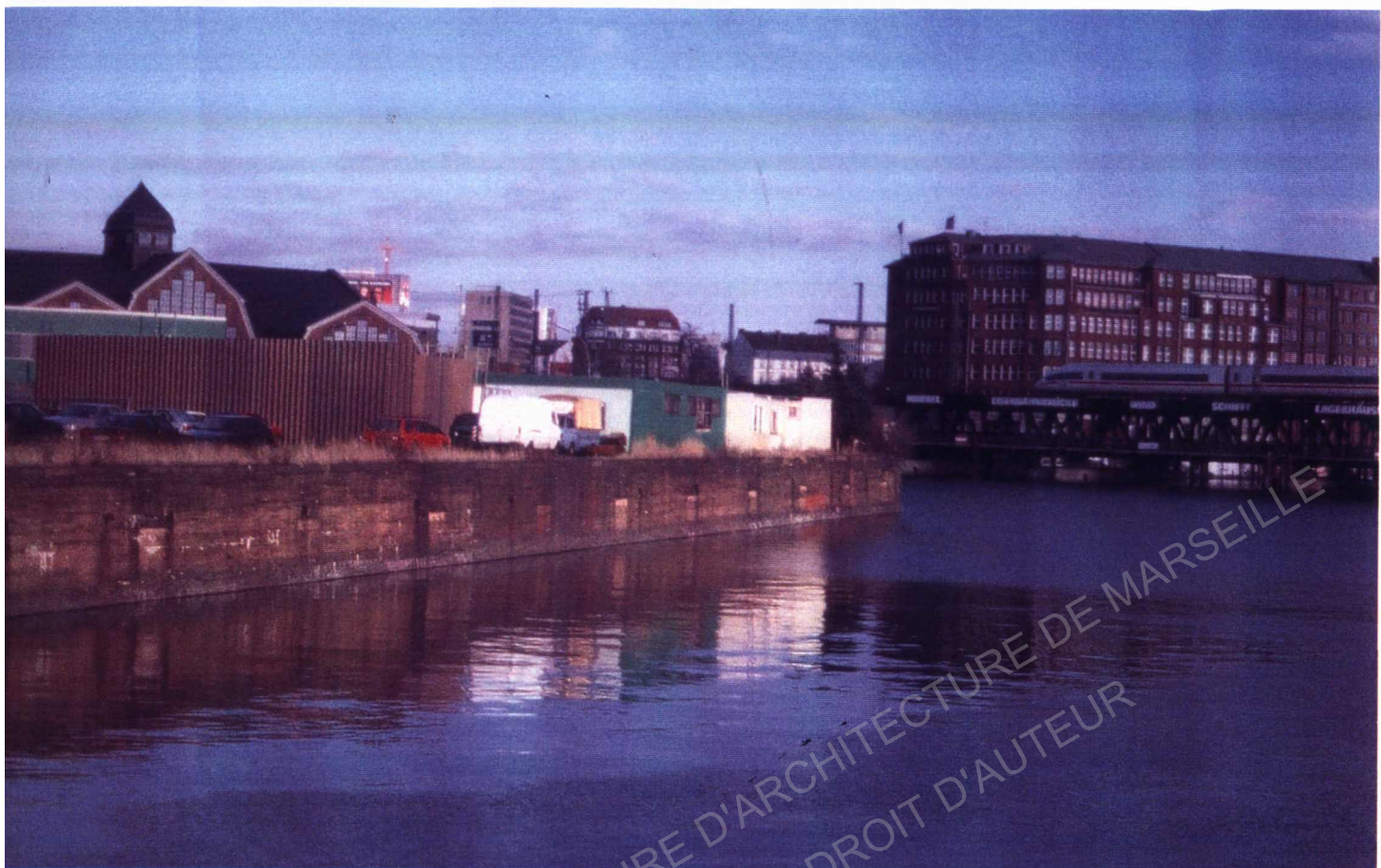
Ce travail est une tentative de maîtrise des solutions proposées à une échelle plus concrète et plus précise. L'objectif est de contrôler la définition et la qualité des espaces et les moyens mis en œuvre pour créer une structure cohérente avec la situation actuelle et les objectifs proposés.

Plusieurs thèmes de projets se dégagent. Tout d'abord "le nouveau sol urbain" ,situé en hauteur par rapport au niveau du sol existant, utilise différents moyens de gestion des questions de dénivelés. Ce sol accueille les différents éléments bâtis: les équipements, la bande le long de l'avenue ou bien les plots construits sur le quai. Nous nous attarderons sur le thème du "quai construit" et les différentes manières dont le bâti est disposé le long du quai.

Le troisième thème concerne le rapport entre le sol et les bâtiments. Différents espaces publics ou privés se définissent, de même que différents parcours et cheminements offre des séquences variées. Un réseau constitué de ponts et passerelles permet de connecter les plates-formes entre elles et les bâtiments au nouveau sol. C'est le thème du "parcours et perceptions variées" qui sera mis en avant. Pour finir, une



Le quai construit
Hors d'eau , dans l'eau :
un paysage "multiple"



ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1 Le nouveau sol urbain

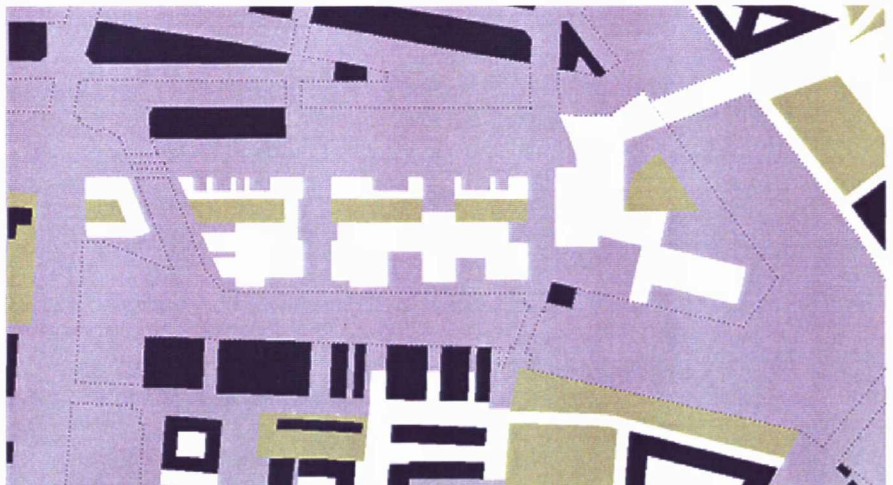
Un paysage changeant : "hors d'eau dans l'eau" .

La présence de l'eau et des canaux apportent une ambiance particulière au site. Le phénomène de la marée transforme le paysage au cours de la journée. Les quais ont stigmatiser la marque des différents niveaux atteints par l'eau et donnent l'impression d'une succession de couches accumulées les unes sur les autres. Aujourd'hui, au plus haut point de la marée, le sol des quais se situent à 5 mètres au-dessus du niveau de l'eau, cette dimension est, a l'échelle de l'homme, considérable. Un deuxième phénomène à prendre en compte sont les crues qui surviennent plusieurs fois lors des tempêtes d'hiver. L'eau pendant quelques heures ou quelques jours, recouvre totalement le sol des quais.

Une partie du projet consiste donc à préparer le sol pour recevoir de nouvelles constructions, protégées des inondations et dans le même temps permettre plus de contacts avec l'eau du canal en se rapprochant des nouvelles activités.

En haut, à gauche : la marée haute
En bas, à droite : la marée basse

A droite : les platte-formes émergent du site inondé



Le quai construit

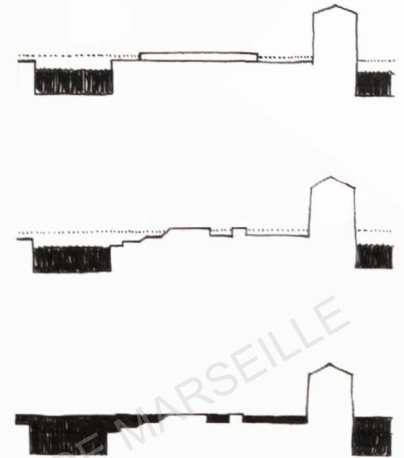
D'une part, le sol existant sera creusé à certains endroits, créant un cheminement le long des berges. Ce creusement définira des "bassins" inondables vers l'intérieur du site. Ces bassins, creusés, accueillent des activités pouvant supporter la présence ponctuelle de l'eau. Ils sont aménagés en parc ou jardin.

D'autre part, ce nouveau sol urbain, sera surélevé de 2 mètres créant des plates-formes hors d'eau.

Le socle, sectionné en différentes parties permet la permanence de vues transversales sur le site à partir du niveau du boulevard qui longe les entrepôts. Ces percées sont associées à des cheminements piétons offrant de traverser le site pour aller rejoindre le quai en de multiples lieux. Les nouveaux socles constituent des "îles" hors d'eau positionnées entre la digue de la ville, et les terre-pleins élevés du Hafencity.

Elles sont reliées entre elles par un système de passerelles et de ponts situés hors d'eau lors des crues. Ces éléments de franchissement permettent également de relier le site d'une part à la ville et d'autre part au Hafencity.

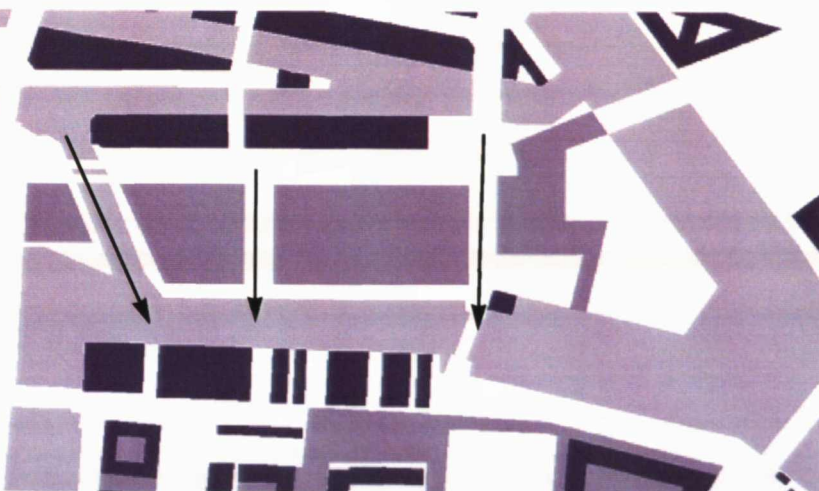
L'objectif n'est pas de créer une coupure entre les parties hautes des socles et le niveau actuel de l'avenue et de la Speicherstadt. Au contraire, la dimension relativement large du Brooktorkai permet de gérer les différences de niveaux et les dénivelés de manière continue grâce à des pentes douces et des emmarchements généreux. Ces éléments créeront les relations entre le niveau du sol existant : l'avenue où se situent les rez-de-chaussée des entrepôts, la promenade basse le long du canal, et le nouveau sol urbain.



En haut : la surélévation du site est exigée. Le socle est remodelé pour créer des connexions avec ses deux rives.

En bas, à gauche : la plate-forme est sectionnée pour libérer des vues.

A droite : "le canal vert" traverse le socle parallèlement au quai

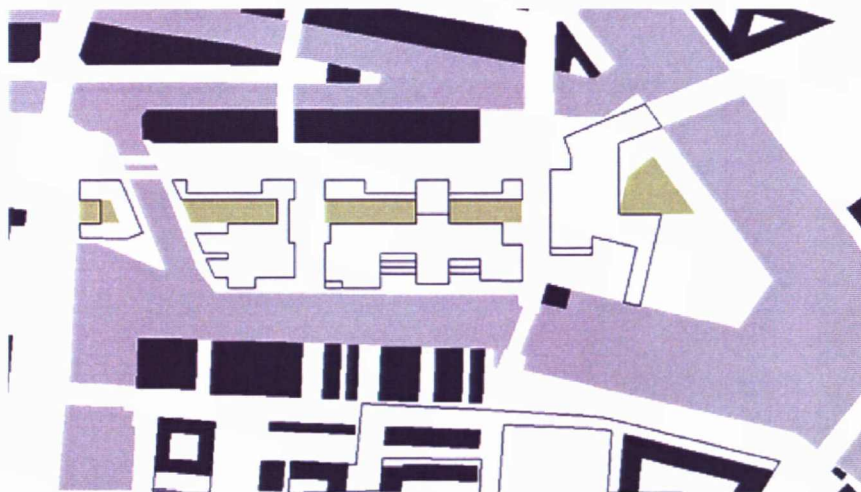


Le canal vert

Les différents socles sont traversés par une ligne discontinue de jardins. Ils sont en contre-bas par rapport au niveau du nouveau sol, et créent une nouvelle situation de ligne de quai. Ce canal vert introduit l'élément végétal sur ces anciennes friches portuaires d'une manière cadrée et contrôlée.

Il constitue, aussi, une continuité dans la ceinture verte de la ville et permet de faire un lien entre les différentes séquences qui constituent la frange entre la Speicherstadt et le nouvel Hafencity. Le canal vert et l'alignement d'arbres plantés débutent sur l'Ericusspitze, dans le jardin de sculptures. Il traversera ensuite tout le site du Brooktorkai pour venir faire la liaison avec la séquence du parc de St. Annen, où se situe le marché couvert.

Cette bande verte constitue une épine dorsale pour les nouveaux aménagements bâtis et reprend le thème longitudinal des canaux. Seulement ce n'est plus de l'eau qui remplit ces nouveaux bassins, mais du végétal. Le niveau des jardins est situé deux mètres plus bas que le nouveau sol, ils prennent donc l'aspect de grand patio ouvert sur le ciel. Chacune des parties de ce canal végétale est consacrée à la détente des habitants et des visiteurs. Des activités ludiques pour les enfants ou bien sportives peuvent s'y dérouler. Lors des crues du fleuve, les bassins créés sont inondables. Si des activités demandent des équipements fragiles, il est possible de les fermer par des portes hermétiques. De cette manière on pourra créer des "cales sèches" situées sous le niveau de l'eau mais protégées. C'est le cas de l'espace situé sous les deux halles du centre culturel de l'Ericusspitze. Cette "cale sèche" est un espace à caractère plus privatif. Il se destine à accueillir le centre culturel. Les portes hermétiques qui le protègent peuvent être fermées ou bien ouvertes en fonction des crues et des usages.



Dans le socle

Le socle doit être hermétique. Il peut accueillir différentes activités aussi bien inondables, que protégées. Dans le projet, les parties du socle supportant les équipements publics, la médiathèque et le théâtre, sont fermées et contiennent les locaux techniques de ces institutions.

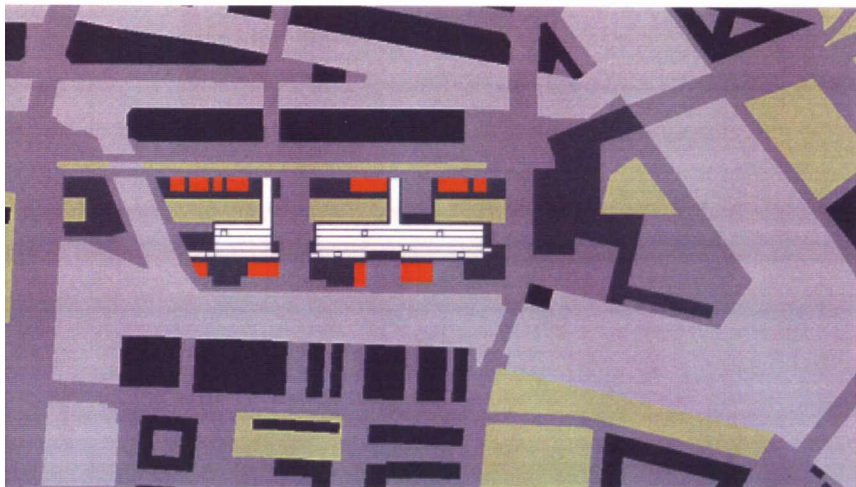
Les deux parties du Brooktorkai accueillent, au contraire, des activités ouvertes au public. Elles regroupent des magasins et des commerces le long de l'avenue, des activités et de services le long du quai. Au centre, un parking de grande capacité accueille à la fois les habitants du site et les visiteurs des deux bâtiments culturels.

L'élévation de certaines parties de la frange représente une contrainte importante dont résulte une forte séparation entre la Speicherstadt d'un côté et les sites plus au sud. Suffisamment morcelé, ce nouveau sol, situé en hauteur, est perçu comme un fort potentiel. Le niveau supérieur des socles constitue une succession d'esplanades publiques permettant d'avoir des points de vues différents sur la ville. Cet espace de cheminement haut, longe le canal vert. Il permet d'accéder aux nouveaux bâtiments construits sur le site. De plus, il constitue la continuité du parcours du mail culturel en offrant l'accès au pôle culturel de l'Ericusspitze et à la médiathèque, située à l'autre extrémité. Ces esplanades sont des lieux de passage et d'accueil d'activités temporaires.

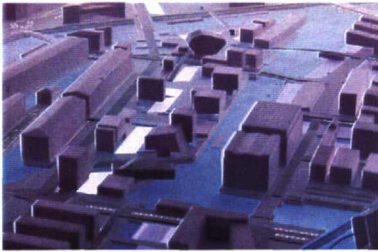


En haut, à droite : les quais construits

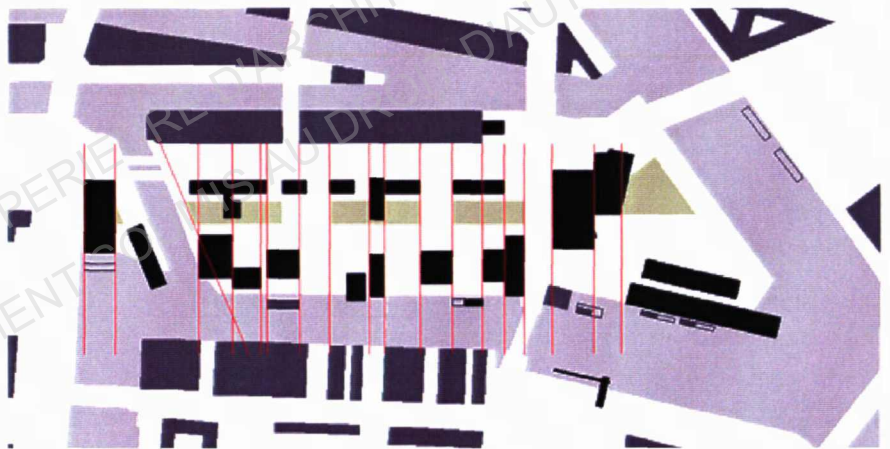
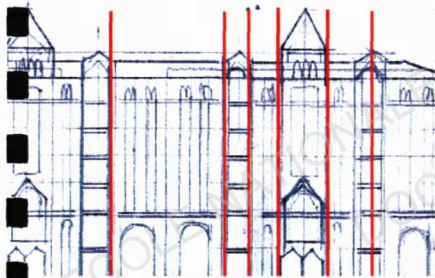
Au milieu, à droite : Le front bâti sur l'avenue du Brooktorkai s'organise le long du "canal vert". Les volumes bâtis le long du Brooktorkanal sont disposés selon un rythme irrégulier.



2 Les quais construits



L'inscription des nouveaux éléments bâtis sur le nouveau sol urbain suivent différentes logiques. Les équipements publics du site, la médiathèque, le théâtre, le centre d'exposition et l'école, constituent des éléments autonomes. Ils sont, chacun, situés sur leur propre socle. Ces bâtiments fonctionnent comme des points de repère dans le paysage. Sur le Brooktorkai une première bande construite permet de définir et de cadrer l'avenue qui longe les anciens entrepôts. Un alignement de façades est recommandé. Au contraire, le long du quai, les "bâtiments-plots" sont implantés de manière plus souple.



"Le quai vert" : Entre avenue et canal vert.

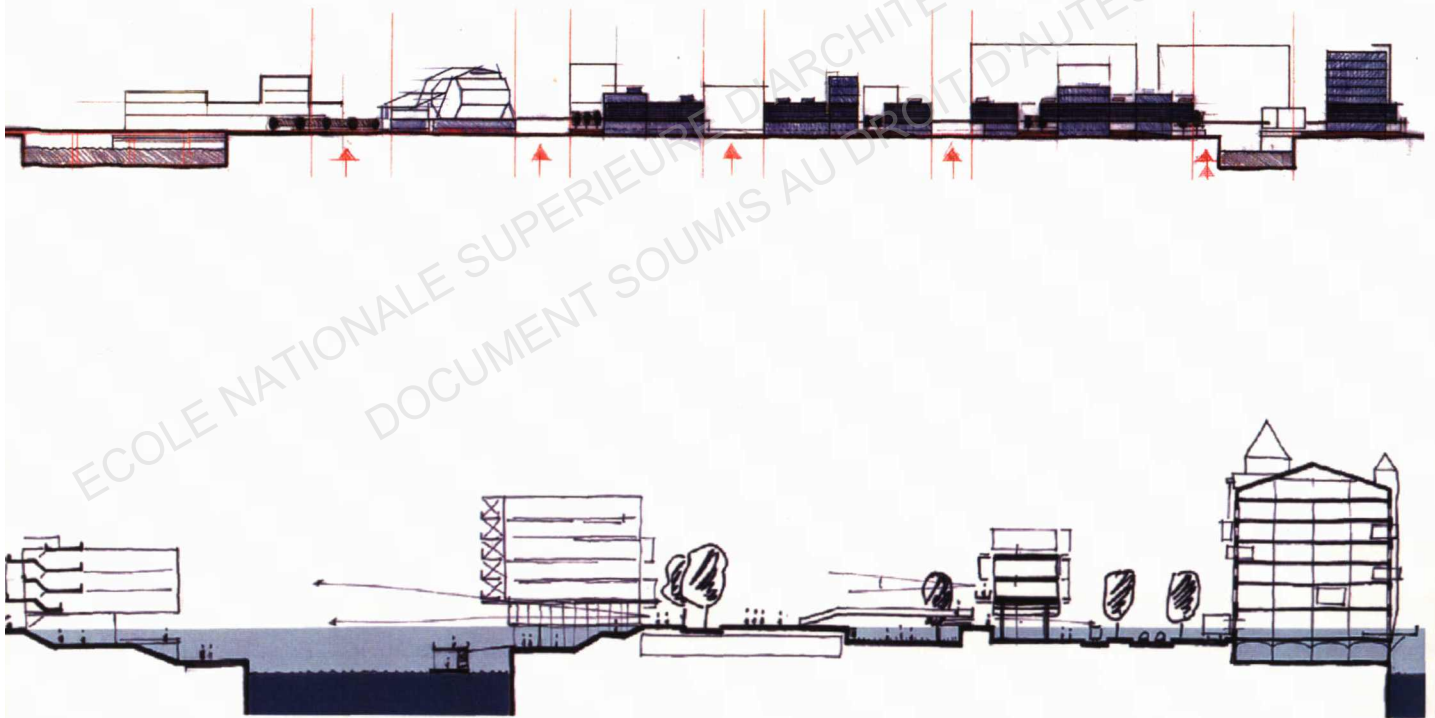
Le terme de "quai construit" peut s'appliquer aux deux logiques. Les volumes sur l'avenue sont aussi construits le long de la ligne de quai créée par le canal vert.

Le front bâti est découpé pour libérer de grandes ouvertures permettant des cadrages sur les façades de briques des entrepôts. Sur le parcours le long de l'avenue, ces échappées visuelles permettent d'appréhender "l'arrière" ou bien même de percevoir la rive opposée. Ces brèches sont cadrées par les bâtiments et permettent des accès multiples vers les esplanades.

Le quai construit

"Les rez-de-chaussée sont occupés par des commerces et fonctionnent avec l'avenue. Dans les parties supérieures se trouve différents types de logements. Les appartements sont orientés vers l'intérieur, " le cœur d'îlot ". On y accède en franchissant le canal vert par des passerelles qui permettent d'atteindre "l'autre rive" de ce canal particulier. Ce "quai" permet l'accès aux logements. Les bandes vertes plantées d'arbres constituent un espace tampon, une mise à distance, entre les logements plus privatifs et le cheminement totalement public des esplanades.

La hauteur des bâtiments constituant le front de l'avenue est uniforme, à l'image des façades situées de l'autre côté de la rive. Des variations ponctuelles créent un rythme et des inflexions dans la ligne de toiture.

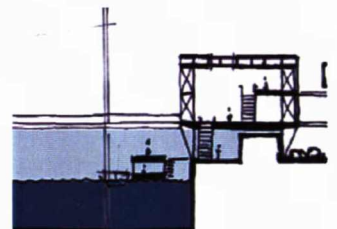
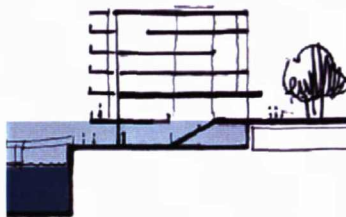
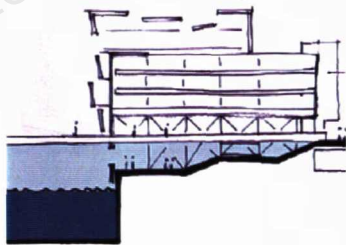
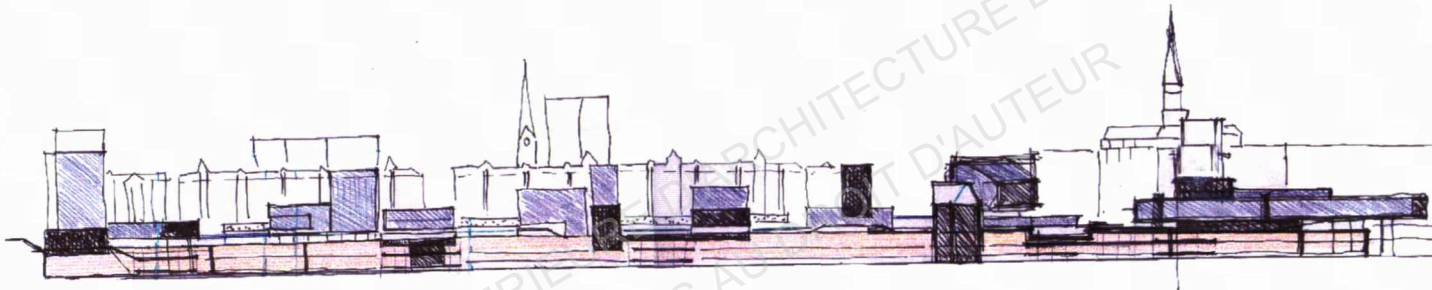


En haut : façades sur l'avenue du Brooktorkai
En bas : coupe transversale sur la frange mettant en relief les différents concepts du projet. Le nouveau sol urbain, les quais construits et les points de vue générés.

Le quai du Brooktorhafen.

Si la partie bâtie le long du quai vert reste uniforme et régulière, celle construite le long du quai du Brooktorhafen suit une logique différente dans laquelle les volumes jouent plus librement.

Les éléments bâtis sont constitués de plots autonomes disposés le long du canal. Les espaces laissés libres entre les volumes, permettent des connections multiples entre l'espace public central, situé sur le haut du socle, et la promenade basse localisée le long du quai. Le cheminement principal, en partie haute, se ramifie s'appropriant ainsi les espaces "entre-deux" et permettant une descente vers le canal et ses différentes activités.



En haut : façades sur le quai du Brooktorhafen
 En bas : variations de la disposition des
 plots bâtis le long de la rive. (porte-à-faux,
 retrait, alignement, surélévation...)



Des îles ancrées par le bâti.

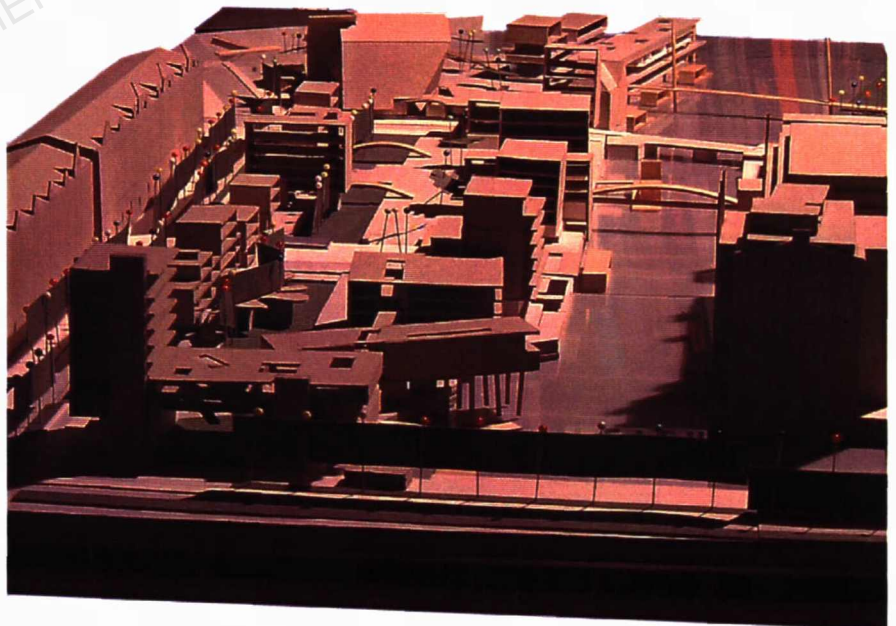
Chacun des plots bâtis le long du quai réagit de manières différentes avec la rive. Les relations entre le bâtiment, le socle haut, le quai bas et l'eau changent et varient le long du parcours et en fonction de la hauteur de la marée. En certains points le bâti émerge du quai ; C'est en fait la situation actuelle de la plupart des vieux entrepôts. Le soubassement de la construction constitue le mur de quai. On retrouve cette image du volume construit qui émerge directement de l'eau, dans le bâtiment des douanes situé à côté de l'Ericusbrucke. La maison isolée semble être un point d'accroche pour retenir les strates qui constituent la plate-forme du quai de la pointe de l'Ericus.

Les plots seront donc disposés de manières différentes le long de la rive. Certains émergent de l'eau, d'autres, au contraire, sont en situation de porte à faux ou en retrait par rapport au mur du quai. Le plan d'eau sera animé par la diversité des reflets. Cette succession de situations variées permettra de créer un parcours animé, le long de la rive.

En haut, à gauche : typologie des constructions sur la rive du canal. Le soubassement de la maison des douanes émerge du quai.

En bas : le bâtiment contribue à "ancrer" la pointe de l'Ericusspitze

A droite : "Les quais construits"



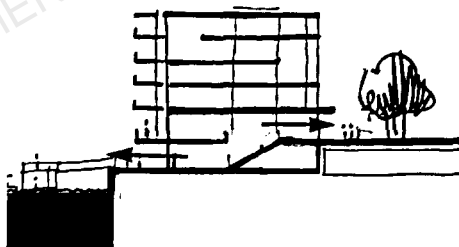
Des activités qui créent des liens

La relation entre la base des plots et le nouveau sol urbain est uniforme. Les accès aux étages sont situés du côté des esplanades. Ces plots accueillent différents types de logements, des bureaux et des ateliers. Comme les bâtiments sont distincts les uns des autres, chacun d'eux possède des points de vues intéressants sur la Speicherstadt ou bien sur le canal. Les espaces extérieurs privés au niveau du sol étant inexistantes chaque logement ou partie aménagée possède des prolongements extérieurs en terrasse ou balcon.

Les rez-de-chaussée des plots sont situés au niveau du nouveau sol urbain. Une série d'activités de service, cafés, restaurants ponctuent le cheminement le long des esplanades. Côté canal, des terrasses seront installées. La différence de niveaux créée entre le sol haut et la promenade le long du quai est équivalente à une hauteur d'étage. Les activités situées en partie haute se développeront vers le bas et proposeront des services au niveau du quai. Ces espaces sont théoriquement inondables. Leur protection sera assurée par des systèmes de portes hermétiques.

A gauche : les activités créent des liens entre les deux niveaux du sol haut et de la promenade le long du quai.

A droite : promenade le long du quai



La promenade le long du quai

La disposition des plots, en fonction de la ligne de rive, crée une animation dans le parcours. Le promeneur passe devant les plots, sous leur porte à faux ou bien même à travers eux. Le traitement du sol du quai subit lui aussi des variations. Le parcours permet de descendre vers l'eau et de rejoindre les pontons flottants permettant d'accéder à des terrasses de café ou aux embarcadères. Il peut aussi remonter pour rejoindre des parties plus hautes.

L'espace attribué au parcours est fluctuant. Il se dilate à des endroits majeurs, comme la station de ferry boat ou bien devant le théâtre. En d'autres lieux sa dimension se restreint, comme dans la partie située sous les halles de l'école ou bien celle située en face des deux gros entrepôts qui bordent la rive sud du canal.

Le quai n'est plus envisagé dans sa forme classique, mais au contraire, il fait parti d'un système construit plus complexe. Il devient le soubassement de certains bâtiments ou bien le prolongement des autres. Il accueille des activités dans son socle ou bien permet l'accès à des prolongements flottants sur l'eau.



3 Parcours et perceptions

Une superposition de strates : des altitudes différentes à relier.

Le projet peut aussi se définir par une superposition de strates situées à des altitudes différentes qu'il s'agit de relier.

Le nouveau sol urbain s'élèvera pour créer un site hors d'eau. Il entretiendra des relations avec le niveau de la rue, existant. Il se creusera à certains endroits pour accueillir des jardins ou des promenades le long du quai.

Ce sol créera les conditions pour recevoir les nouveaux volumes construits qui seront posés sur ce socle et ancrés dans le quai comme les plots le long du canal. D'autres s'y accoleront comme la bande bâtie le long de l'avenue. Les derniers vont s'approprier ce socle et en faire leur soubassement comme le théâtre et le centre d'exposition.

Des séquences dans le parcours, des cadrages sur le paysage

La mise en relation de ces deux éléments, le nouveau sol urbain, qui, associé aux nouveaux bâtiments, constituera la nouvelle structure du site. Une succession de séquences sont proposées le long du cheminement qui traverse le site. Des vues cadrées et multiples sont offertes sur la Speicherstadt et la rive d'en face. Le parcours est rythmé par ces ouvertures ou fermetures de l'espace. Les masses bâties créent des cadrages.

La médiathèque, très haute, et le théâtre, recouvert d'une toiture aux formes plus libres, fonctionnent comme des points forts dans le paysage. Ce sont des points de départ ou bien d'arrivée dans le parcours.

A gauche : vue depuis le Brooktorkai sur les deux entrepôts préservés, situés sur la rive opposée

A droite : éléments de franchissement du projet : les ponts traversent les canaux et la passerelle aérienne constitue une promenade haute, qui se dilate au contact des équipements culturels traversés.

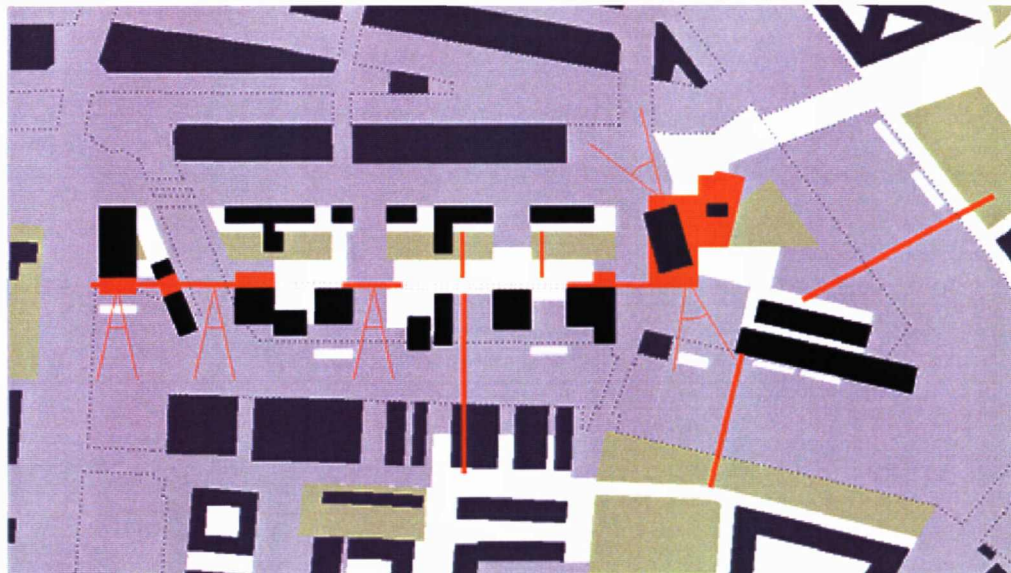


Un troisième thème de projet important est le franchissement. Les ponts et passerelles piétonnes permettent de mettre en relation les différentes plates-formes avec les rives opposées.

Les ponts, franchissement des canaux.

Trois ponts franchissent les canaux pour permettre la relation entre les parties hautes du site avec la ville d'un côté et le Hafencity de l'autre. Le premier se situe entre la plate-forme du Brooktorkai et la rive opposée où se situent les nouveaux quartiers commerçants du Hafencity. Les deux autres ponts sont situés de part et d'autre de la pointe de l'Ericusspitze. Le premier permet la relation du complexe des Deichtorhallen (le centre d'exposition d'art contemporain) avec le pôle culturel de l'Ericusspitze. Il crée une ligne aérienne symbolisant la continuité dans le parcours du mail culturel. Le deuxième pont relie les halles de l'école situées le long du quai avec le grand parc du Lohsepark du Hafencity.

Ces deux ponts permettent d'accéder aux nouveaux espaces verts de la ville associés à la ceinture.



Les passerelles : un cheminement hors d'eau.

Lors des crues du fleuve, les différentes plates-formes constituées par le nouveau sol urbain émergeront de l'eau comme des îles. Une série de passerelles hautes les relieront les unes aux autres. Cette voie hors d'eau ne constitue pas seulement un dispositif de sécurité mais devient un véritable élément dans la structure du site. Elles sont utilisées comme une promenade haute qui propose des points de vues sur la ville. Quand ce parcours traverse les équipements publics, aux deux extrémités du site, il se dilate et devient un espace plus large, ils constituent des terrasses et des balcons sur la ville.

La médiathèque est traversée par la passerelle et une nouvelle entrée pour le public est créée à leur point de rencontre. De l'autre côté, la plateforme créée par la toiture de la partie basse du théâtre et du centre d'exposition devient le support du cheminement haut et constitue un balcon sur la ville. La promenade haute s'agrandit et s'approprie les espaces qu'elle traverse.

Le pont existant reliant la ville (dont le territoire est protégé par la digue) et l'Ericusspitze est un ouvrage assez récent. Il a été construit à une altitude suffisamment haute pour ne pas être inondé lors des crues du fleuve. L'une des extrémités du pont correspond à l'aboutissement du parcours hors d'eau qui passe par la toiture basse du théâtre, contourne la cage de scène et vient rejoindre cette infrastructure.



Les ponts franchissant le Brooktorkai

4 La "Cultur Fabrik" Le centre culturel de l'Ericusspitze

Au début de mes recherches, sur le choix d'un sujet de diplôme, mes objectifs étaient différents. J'avais le désir de travailler sur un projet d'architecture avec un programme et un site à Hambourg.

D'un côté, le thème du mail culturel qui existait déjà dans cette ville était particulièrement intéressant. Les activités culturelles qui constituent ce mail, comme les musées, théâtres et centres d'expositions étaient déjà présents. Par contre, le parcours piéton qui les relie était peu défini.

Le thème de travail aurait pu être la création d'un cheminement public de qualité. Il mettrait en relation les différents équipements culturels. Il proposerait, en même temps, de nouveaux lieux de développement et de diffusion de la culture.

D'un autre côté, le projet du Hafencity avait retenu mon attention. Le projet est dans une phase de réflexion sur les aménagements possibles des anciens ports.

C'est un débat fortement présent et médiatisé à Hambourg. Il était intéressant de se poser la question de la pertinence de la structure proposée par le master plan. Ainsi que la manière dont ces friches portuaires, en bord de fleuve et traversées par des canaux, peuvent être aménagées.

Le premier objectif du diplôme, était de proposer un nouveau pôle culturel sur la pointe de l'Ericusspitze. Ce site est d'une part, en continuité avec le mail culturel et d'autre part, il fait aussi partie des territoires du Hafencity. Rapidement les objectifs de mon travail ont changé. J'étais intéressée par la définition d'une nouvelle structure urbaine pour la frange de friction entre la Speicherstadt et le Hafencity.

Ce projet de diplôme présente des principes d'organisation de l'espace et propose des moyens de construire un nouveau sol urbain qui reçoit des activités diverses.

L'objectif n'est pas de proposer des programmes fixes pour chaque élément mais au contraire de proposer un cadre susceptible d'évoluer. Je pense, cependant qu'il était nécessaire de définir des programmes précis pour les équipements publics et culturels. Ces programmes spécifiques permettent de faire des choix qui influencent l'organisation du projet.

Le premier équipement qui ponctue la frange est le nouveau marché couvert. Il est situé dans l'ancienne halle de l'usine de torréfaction. Cette grande halle ne possède pas de caractères architecturaux remarquables mais ces dimensions sont généreuses. On pourrait imaginer la conservation de la structure porteuse et une réorganisation des espaces

intérieurs. Cette halle deviendra un grand marché couvert. Des échoppes disposées sur le sol ou bien sur des mezzanines proposeront des marchandises du monde entier. Ce lieu exprimera un mélange des cultures et des saveurs.

Le deuxième équipement consacré au public est la médiathèque. Elle est située à l'intersection entre la voie St. Annen, axe de liaison avec le centre ville, avec le boulevard qui longe la Speicherstadt. Le site est étroit, il est délimité par les deux axes routiers importants et les canaux. Le bâtiment se développe en hauteur pour marquer symboliquement une des portes du Hafencity.

Le troisième point fort du parcours est le centre de la "Cultur Fabrik" qui occupe la totalité de la pointe de l'Ericus.

Le principe proposé est de créer un nouveau pôle culturel pour la ville. Il donne la possibilité de produire et de diffuser des expériences artistiques. Des professionnels, chercheurs, étudiants ou artistes de différentes disciplines vont pouvoir mettre en commun et partager leur savoir.

Si l'on doit faire référence à des institutions existantes, je pense à l'école du Fresnoy de Tourcoing. Ce centre international d'art contemporain est un lieu de formation, de production et de diffusion artistique et visuelle. Cette "école" à la particularité d'être fortement tournée vers le public, une partie de son activité consiste, aussi, à diffuser les expériences réalisées dans des expositions et projection de films.

Un autre complexe, le Z.K.M. à Karlsruhe (Zentrum für Kunst und Medientechnologie), développe les même thèmes de production et de diffusion des nouvelles technologies des médias à travers des espaces d'expositions, un musée, une galerie et des laboratoires de recherche.

Une troisième référence qui me paraît intéressante, au niveau de l'organisation d'un tel pôle culturel, est l'institution de la friche Belle de Mai à Marseille. Cet établissement a pour vocation d'aider la création et le développement de projets artistiques. Les domaines de la musique, de la danse, du théâtre, des arts plastiques ou visuels sont réunis en un seul lieu. La friche de la Belle de Mai propose des locaux et ateliers mais aussi un système commun de diffusion et de communication des créations.

Les thèmes importants à réunir dans la "Cultur Fabrik" sont d'un côté la formation et la production et d'un autre côté la diffusion et la communication des projets au public.

Cette "fabrique de la culture" propose donc différents outils de production pour les arts plastiques ou visuelles. Ces outils sont réunis dans le bâtiment "école".

Le théâtre et les espaces d'exposition permettent de diffuser, d'exposer les recherches et les travaux réalisés.

Une première partie est constituée de deux halles parallèles à la ligne de quai : c'est l'école et les ateliers de production. La deuxième partie se développe face à la ville et affirme les limites de la pointe de l'Ericus. Cette deuxième partie abrite un nouveau théâtre qui peut aussi être utilisé pour des concerts et un centre d'exposition. C'est une sorte de showroom des activités qui ont lieu sur le site.

Le théâtre fonctionne comme un point de repère, c'est un élément majeur du nouvel aménagement du Hafencity. Son expression architecturale doit être de l'ordre de l'extraordinaire et du remarquable. Il est à l'échelle des grands équipements de la ville.

Les lieux de formation et les ateliers de production sont situés dans les deux halles proches de la rive. Le thème de la halle exprime l'idée du container. Des espaces de dimensions différentes sont mis à disposition des artistes. Les grands espaces d'ateliers sont peu définis et très flexibles. A l'opposé de cette recherche de neutralité des ateliers, d'autres locaux plus spécialisés sont répartis régulièrement dans les halles. Ce sont les espaces de laboratoire qui demandent des équipements techniques lourds et particuliers ou bien, des espaces de bureaux attenants à l'organisation du centre.

Le quai construit

Les différents bâtiments qui accueillent ce centre culturel sont volontairement dissociés les un des autres. C'est la totalité du site de l'Ericusspitze qui constitue la "Cultur Fabrik". En effet les espaces extérieurs situés entre les halles et le théâtre sont aussi des lieux qui peuvent accueillir les activités de centre. Un jardin de sculptures est situé en face du musée des Deichtorhallen et une esplanade articule les relations entre le théâtre et les halles.

En réalité ces espaces extérieurs ont une double vocation. Ils peuvent être utilisés comme lieu d'exposition par les artistes du centre mais aussi par les habitants ou visiteurs.

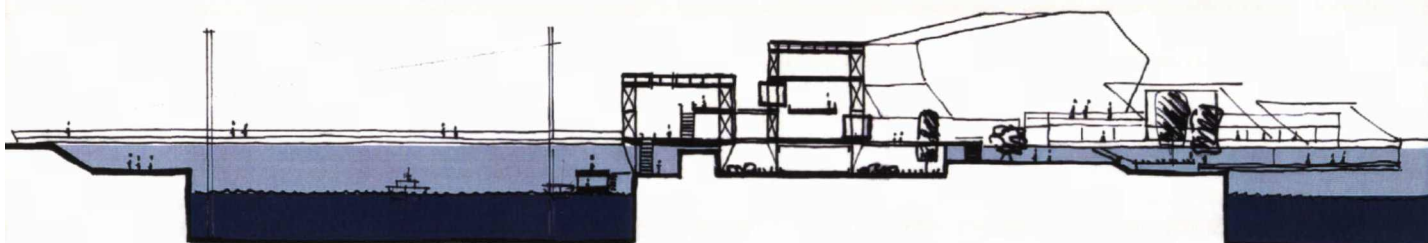
Le parc, l'esplanade et les berges des canaux font partis de l'espace public de la ville. Ces lieux peuvent être utilisés par tout le monde et constituent le prolongement de la promenade le long des quais.

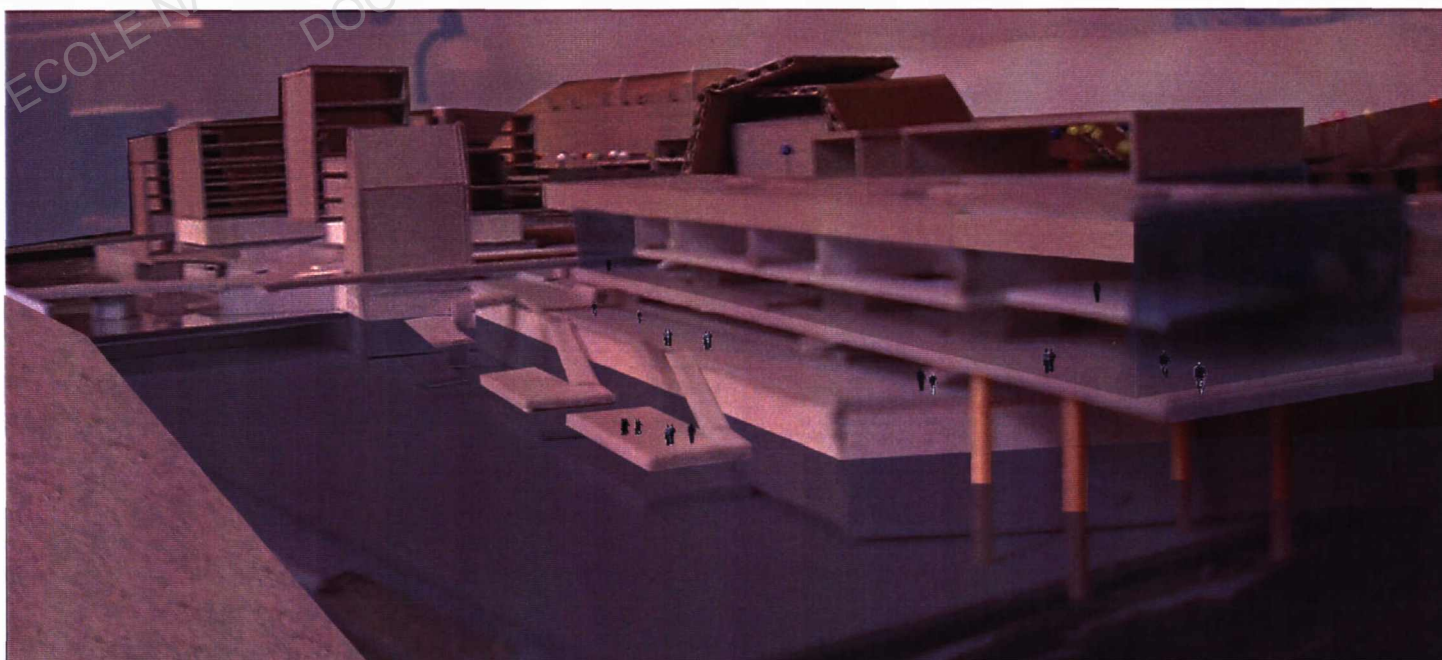
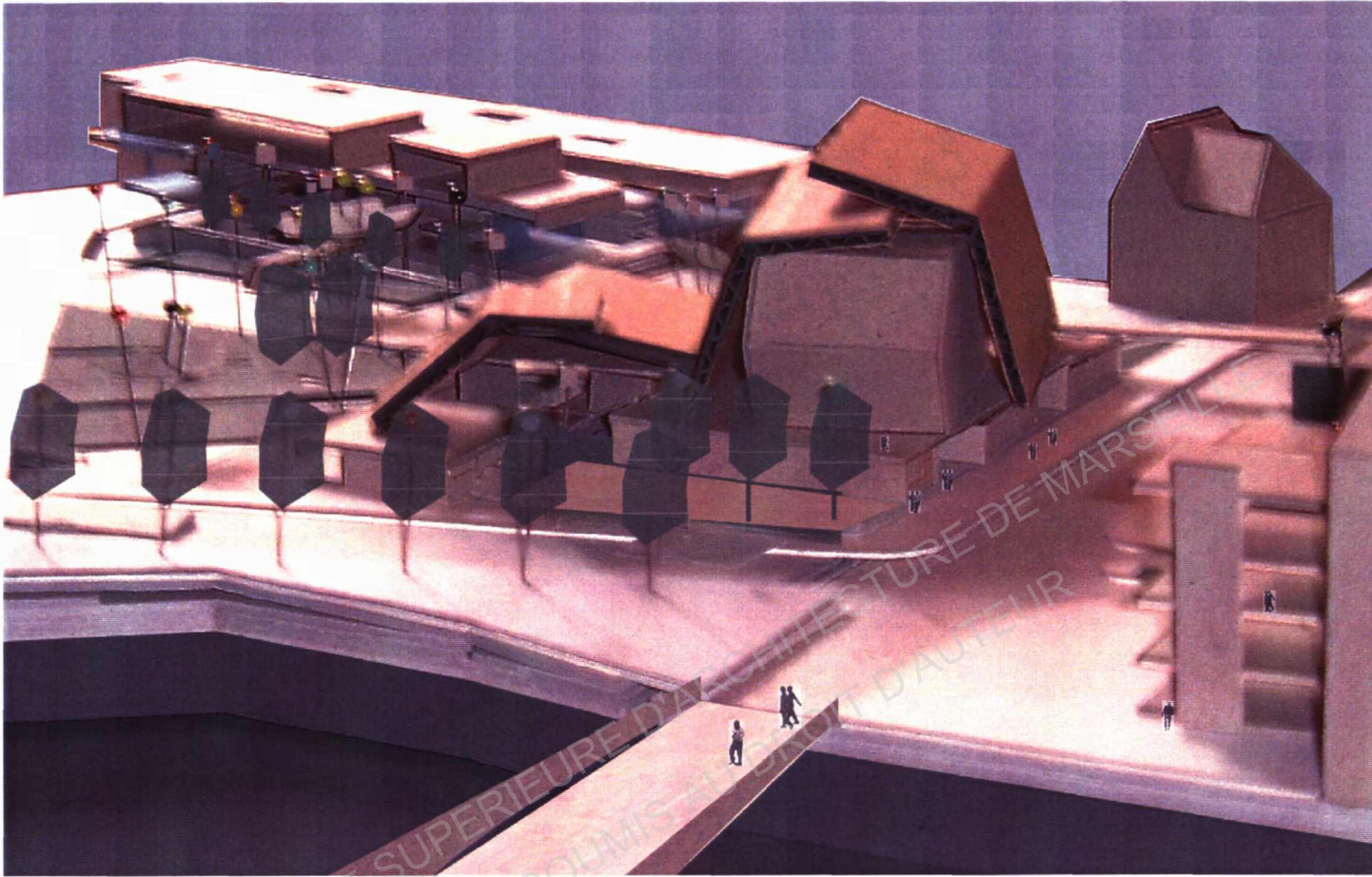
Le centre de la pointe de l'Ericus n'est donc pas bâti, cela permet des connections visuelles et physiques entre d'une part le futur parc du HafenCity et d'autre part le centre ville.

A gauche : coupe sur les halles de la "Cultur Fabrik"

A droite, en haut : façade du théâtre et du centre d'exposition "côté ville"

A droite, en bas : les halles de la "Cultur Fabrik" sont implantées le long de la rive du canal





Conclusion

Le projet étudié, s'inscrit dans une démarche tout à fait actuelle. En effet, depuis un certain temps, de nombreuses villes portuaires, notamment en Europe, pensent à leur reconversion.

De plus, l'époque de l'étalement urbain et la désertion des centres villes est révolue. Il s'agit de réinvestir la ville, de "créer la ville sur la ville".

Les nouvelles politiques urbaines sont également très soucieuses de la protection du patrimoine et très friandes de programmes culturels, facteurs de dynamique.

Dans un contexte comme celui de Hambourg :

Comment redonner du sens à l'espace ?

Comment révéler les potentialités du site ?

Comment reconquérir les délaissés paysagés ?

Toute l'intervention a consisté à affirmer une identité, à la dévoiler. Tenter de créer un nouveau quartier, une nouvelle centralité a été l'enjeu de ce travail.

En Europe, les aménagements réalisés à Amsterdam et Rotterdam ont déjà été évalués. Londres a déjà réhabilité un grand nombre de ses docks (St Katharine Dock) et transformé certains de ses sites portuaires en nouveaux centres d'affaires. (Canary Wharf)

Si ces projets sont dans leur phase terminale, d'autres comme à Anvers en Belgique, Duisburg en Allemagne ou bien encore à Oslo en Norvège sont encore au stade des premières réflexions.

C'est le cas de la ville de Hambourg avec le projet du Hafencity :

Un "master plan" a été établi, pour la totalité du site, suite à un concours international. Le processus de fabrication de la ville continue. Les étapes suivantes consistent au lancement des nouveaux concours basés sur les directives du "master-plan". Ils portent sur des échelles plus réduites.

Ces concours concernent les quartiers, comme le Sandtorhafen, mais aussi sur des bâtiments isolés. (Le Keiserspeicher A)

Il serait intéressant de suivre de quelle manière, les principes énoncés en amont, conservent leur flexibilité. Quelle serait leur aptitude à évoluer et à se transformer au cours des vingt-cinq prochaines années? Quels seront les outils mis en place pour contrôler la qualité et la pertinence des nouveaux aménagements? La question de l'évaluation des projets urbains représentera l'un des enjeux majeurs dans les années à venir.

Quelques projets de référence

Aménagement urbain sur d'anciens docks ou quais :

- aménagement au Nord d'Amsterdam, OMA in AA n°86
- Borneo - Sporenburg, Amsterdam, West 8, in T&A n°447, fév. - mars 2000.
- Koop van Zuid, in T&A n°447, fév. - mars 2000.
- Canary Wharf, Londres, in AA n°332 Jan.-fév. 2001.
- Aménagement de south bank à Londres. Le Tate Modern et le dôme du millénium, dans l'article : Monument d'une nation, in Werk, Bauen + Wohnen, septembre 2000
- Les docks de la Joliette, et le projet d'Euroméditerranée, Marseille, in AA n°332 jan.-fév. 2001.
- Le projet d'Euroméditerranée, Marseille, dossier dans le AMC n°111, nov. 2000.
- "Le collier de perle", stratégie d'aménagement des berges de l'Elbe, Hambourg.
Dans Métropoles portuaires en Europe les cahiers de la recherche architecturale 30/31 éditions Parenthèses, Marseille 1992
- Le Kehrwiederspitzte, premier projet réalisé dans la "Speicherstadt " à Hambourg.
- Proposition de Fuksas in Massimiliano Fuksas- La et ailleurs, monographie.
- Le port de Duisburg, in Baumeister, octobre 1999
- le marché de Lubiana, Plecnik, in Lotus international n°59.
- Quai de Murcia, musée hydraulique et centre culturel, Juan Navarro Baldeweg,
in El Croquis n°54.

Stratégie d'aménagement de jardins ou Parcs :

- Museum park, Kunsthall, Rotterdam, OMA. In SMLXL. 010 Publishers, Rotterdam, 1995.
- Parc de la Villette, Paris, (compétition), OMA. In SMLXL. 010 Publishers, Rotterdam, 1995.
- Antwerpen Rejuvenation project. Toyo Ito. Proposition de l'aménagement d'un ancien dock en parc urbain et jardin. !!!!!
- Parc de Duisburg Nord, paysagiste : Latz &Partner, in Quadern, n°225.

Equipements à caractère culturel :

- Métafort, Aubervilliers,
- Ecole nationale des arts décoratifs, Limoges, LABFAC, in AA n° 327 avril 2000
- ZKM (Centrum für Kunst und Medientechnologie) Centre d'art et des technologies des médias, Karlsruhe, (compétition 89-92), OMA. in SMLXL, 010 Publishers, Rotterdam, 1995.
- ZKM (Centrum für Kunst und Medientechnologie) Centre d'art et des technologies des médias, Karlsruhe, Tschumi in Praxis : villes-événements.
- le Fresnoy, Atelier national d'art contemporain, Tschumi in Le Fresnoy édition le Fresnoy et Massimo Riposati Editeur.
- Théâtre Louxor, Bolles et Wilson, Rotterdam

Bibliographie

Développement des ports. Les friches portuaires : histoire, analyse, projets :

- Meyer, Hans, City and port, transformation of port cities. London, Barcelona, New York, Rotterdam. International Book, Rotterdam, 1999
 - Cities for a small planet, Richard Roger, Philip Grumuchdjian. Ed. Faber and Faber, London, 1997.
 - Villes portuaires, Architecture d'Aujourd'hui, n°332 jan/fev. 2001.
 - Les Pays-Bas la densité? , Techniques et architecture n°447 - fev. Mars 2000.
 - Métropoles portuaires en Europe, Les cahiers de la recherche architecturale 30/31, Editions Parenthèses, Marseille, 1992.
 - Spécial port, Urbanisme n°225, juillet 1988.
- Dans la collection Citée - projets du Plan Construction et Architecture (1990-1995) :
- Le port et la ville, action de recherche d'innovation et d'expérimentation.
 - Paysage portuaire, reconquête des espaces portuaire marginalisés. Le port autonome de Nantes Saint-Nazaire. Coralie Hemon.

Ouvrages d'urbanisme général :

- Projet urbain, Mangin, David, Panerai, Philippe, coll. Eupalinos, Parenthèses, 1999
- Analyse urbaine, Panerai, Philippe, Depaule, J.C, coll. Eupalinos,

Parentèses, 1999

-Le projet urbain, Devilliers, Christian, Riboulet, Pierre, coll. les mini PA, Pavillon de l'arsenal, 1994

-Ville et architecture, Les cahiers de la recherche architecturale 32/33, Editions Parentèses, Marseille, 1993.

- Dutchtown - A city centre design by OMA \ Rem Koolhaas, Provoost, M, Colenbrander, B, Alkemade, F, NAI Publishers, Rotterdam, 1999

- L'urbanisme végétal, Stefulesco, Caroline, coll. Mission du paysage, institut pour le développement forestier, 1993

- Delirious New York, Koolhaas, Rem, 010 Publishers, Rotterdam, 1994, (1ère édition 1978)

-SMLXL, Koolhaas, Rem, Mau, Bruce, 010 Publishers Rotterdam 1995

L'eau :

- La ville au bord de l'eau, coll. ville et port, lecture thématique d'Europas 2, Parentèses, Marseille, 1993

Ouvrage sur Hambourg :

- www.hamburg.de

- Hamburg und sein Umland in Kart und Luftbild, in Wachholz & Verlag, histoire et cartes

- Hamburg aus der Luft, Kossak, Egbert, Ellert & Richter Verlag

- Die Hamburger Straßennamen, Beckershaus, Horst, in Kabel / Hamburger Abendblatt

- Die Speicherstadt im Hamburg Freihafen, De Maak, K., coll. Christians n°7.

- Stadt am Hafen, 2 Hamburger Bauforum 1985, coll. Christians, 1986

- Das Ungebaute Hamburg, Schriftenreihe der Hamburgischen Architektur Archive, Junius. Projets non réalisés pour Hambourg

- Hamburg ehemals, gestern und heute, Rolf, Stephan, JF. Steinkopf Verlag, 1985

- Konstruktion zwischen Kunst und Konvention. Ingenieurbaukunst in Hamburg von 1952-2000, MVS, 1994. Les ponds de la ville et du port.

- Hansa Magazin, n°100, 1963. Le projet de la Speicherstadt.

- Architektur in Hamburg, Jahrbuch 1994 à 2001, Junius

- Wohnen in der Stadt - Wohnen in Hamburg, Leitbild, Stand, Tendenzen, Dölling und Galiez Verlag, 1997

- Hamburg Stadt im Fluss, Kossak, Egbert, Elbert & Richter Verlag, 1989

- Frei und Hansestadt Hamburg, Hipp, Hermann, Dumont Kunst - Reiseführer, 1996

- Der Schnitt durch die Stadt, Wawoczny, Michael, Planung und Baugeschichte der Hamburger Ost-West Strasse von 1911 bis heute.

Le Hafen City : www.HafenCity.com

-Série de discussions et d'articles sur le projet du HafenCity publié dans :
Architektur in Hamburg, Jahrbuch 1994, Junius.

Brochure de présentation du projet HafenCity, mars 1999.

Édité par la société GHS (Gesellschaft für Hafen und Standort
Entwicklung), société pour le développement et l'aménagement du port et
par la STEB (Stadtentwicklungbehörde, ministère du développement
urbain)

- 1 Expertensymposium, Dokumentation
- 2 Masterplan Konzept
- 3 Städtebaulicher Wettbewerb - das Ergebnis
- 4 HafenCity Hamburg the master plan

Projets sur l'Ericusspitze :

- In TOPOS, Getting to the roots of the city, Pahnke, Susanne. Proposition
d'une sculpture belvédère.
- Spiegel-Halle et Spiegel Hochhaus, Friedrich, Jörg. (Concours, 1993)
In Architektur in Hamburg, Jahrbuch 1995, Junius.
Proposition d'une tour de bureau pour le journal Spiegel.

Remerciements

Je remercie monsieur Savignat, mon directeur d'étude et monsieur Barani, architectes et professeurs à l'Ecole d'Architecture de Marseille-Luminy. Je tiens à témoigner toute ma reconnaissance à Madame Isabell Feest, architecte à Hambourg et professeur à l'école d'architecture de Kiel, pour son enthousiasme à l'idée de participer au jury et pour m'avoir transmis ses connaissances sur la ville de Hambourg. Elle m'a permise d'acquérir un regard différent et très sensible sur le site.

La différence de méthode et de "manière" de travailler l'espace urbain, entre l'école d'Architecture de Marseille et celle de Mme Feest m'a conduite à faire des choix toujours très argumentés tout au long de cette étude.

Je remercie aussi monsieur Francis Nordemann et monsieur René Borruey, qui ont bien voulu faire partie du jury de mon diplôme.

Je sais gré Stefan Schwericke, pour son soutien constant. Sa passion pour l'architecture et sa soif de connaissances sont de véritables modèles à mes yeux.

Merci à Estelle Rabis, Ivry Serre, Mathieu Jacquier (soutien technique !), Fabien Morel, Sarah Vautherin, Clément Orillard, Nicolas, Bernard et Christiane, Martine et Bernard, Raetke et Bibi.

Les membres de l'agence d'architecture Dinse Feest Zurl.

Monsieur Gilbert Balsamo m'a communiqué un soupçon des richesses de l'architecture. Il m'a permis ainsi de découvrir ma vocation.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

catherine fleury le
quai construit friche
portuaire à hambourg
école d'architecture
de marseille luminy
diplôme de fin d'étude
6 juillet 2001 ■

Le quai construit, friche portuaire à Hambourg

Ce travail porte sur la recherche d'une nouvelle structure urbaine pour une friche portuaire à Hambourg en Allemagne : L'Ericusspitze et le Brooktorkai.

Prenant pour base de travail le "master plan" du grand projet d'aménagement des friches de Hambourg : le Hafencity, on se propose de réfléchir sur la frange située entre le centre ville et les futur aménagements.

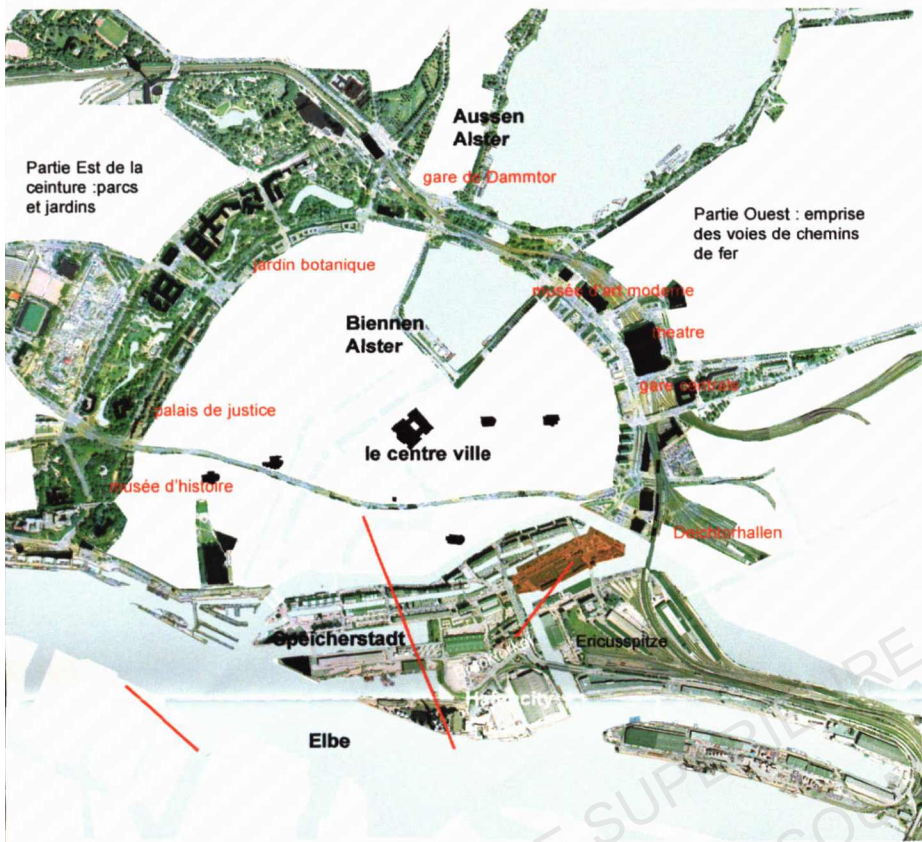
Quelles vont-êtré les nouvelles conditions de l'édification de ce site ? De quelles manières cette frange "entre deux rives" va générer les relation entre la ville et le nouvel Hafencity?

Les thèmes de projet développés sont " le nouveau sol urbain" , " les quais construits" et les "parcours et perceptions" générés par la nouvelle structure urbaine.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

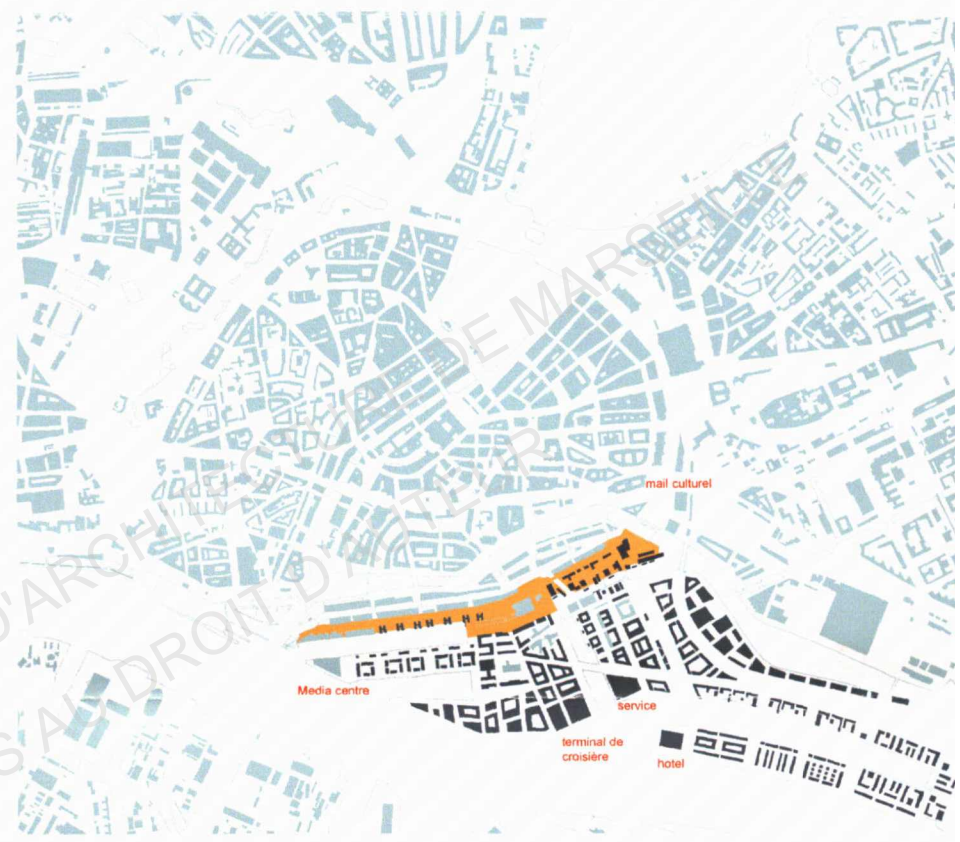


Le quai construit
friche portuaire à Hambour



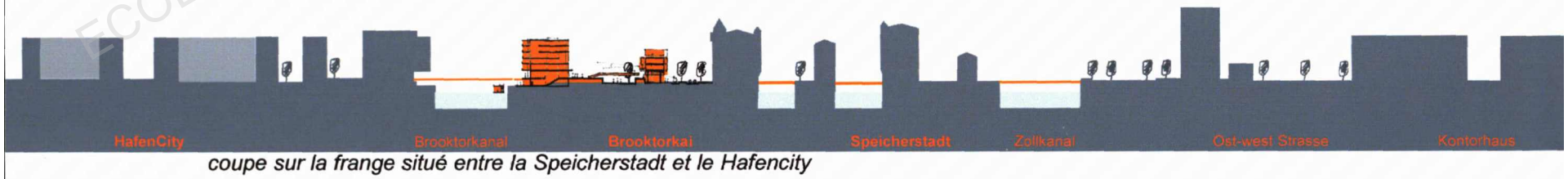
la ceinture de la ville , usages et fonctions

echelle 1/10000



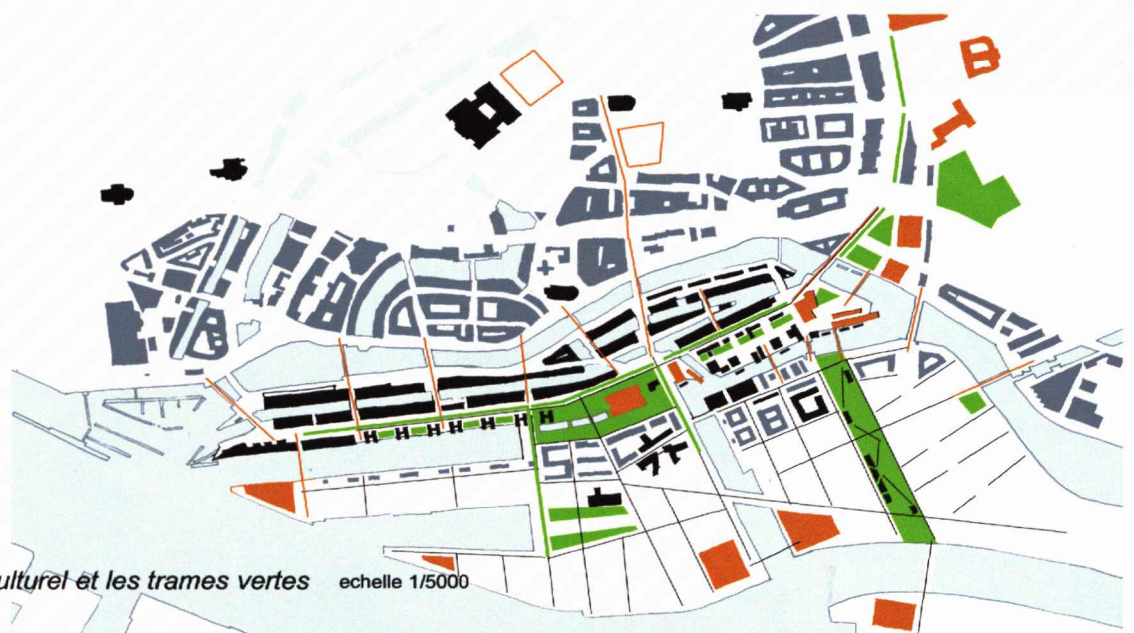
la densité batî de Hambourg , projet de la ville pour le Hafencity,
 une proposition différente pour la frange

echelle 1/10000

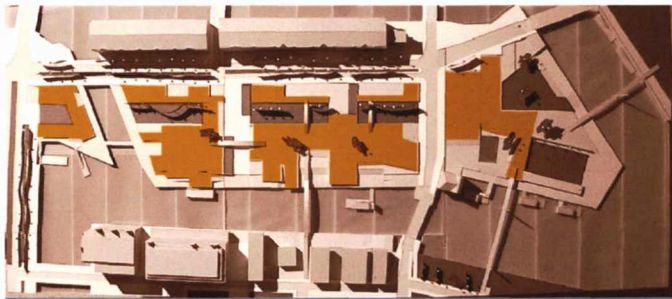


coupe sur la frange situé entre la Speicherstadt et le Hafencity

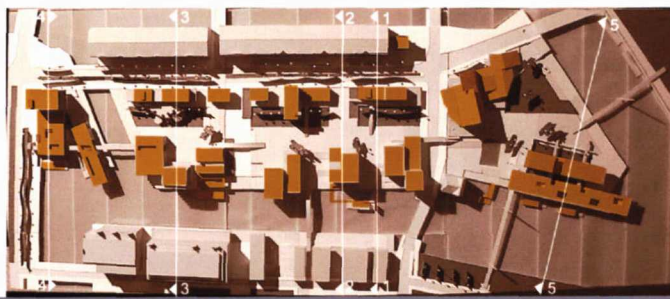
Des îles entre deux rives



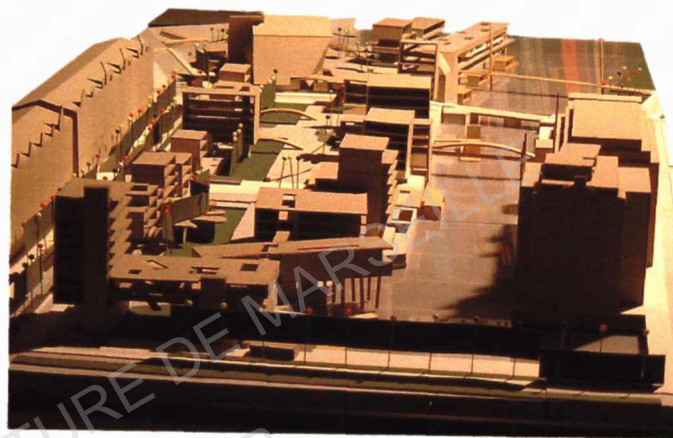
principes pour la frange , le mail culturel et les trames vertes echelle 1/5000



Des îles entre deux rives : les plates-formes surélevées

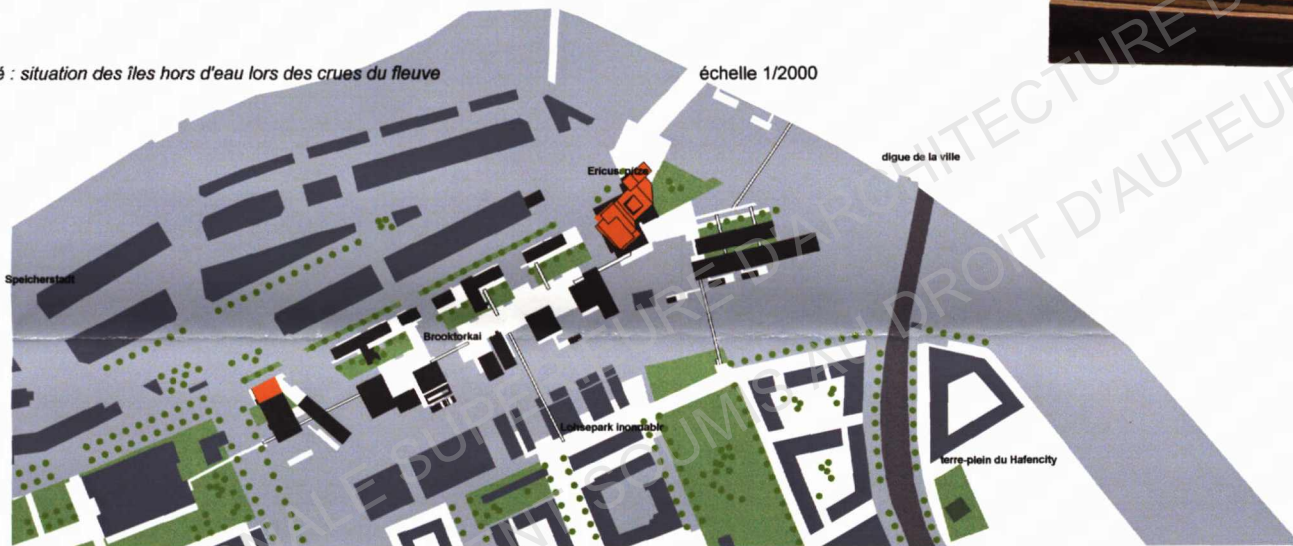


Les quais construits, organisation des éléments bâtis



Plan inondé : situation des îles hors d'eau lors des crues du fleuve

échelle 1/2000

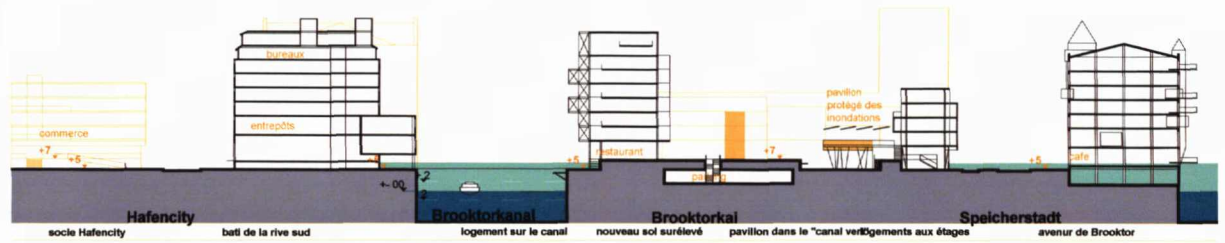


plan de situation : l'Ericusspitze et le Brooktorkai entre les entrepôts de la Speicherstadt et le futur Hafencity

échelle 1/1000

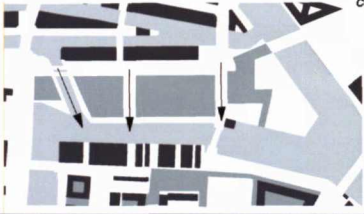


hors d'eau, dans l'eau : un paysage changeant

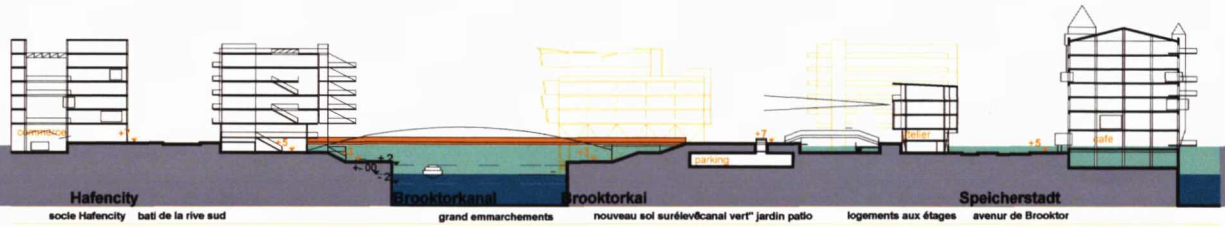


coupe 3 : les rives du Brooktorkanal sont totalement construites

échelle 1/500

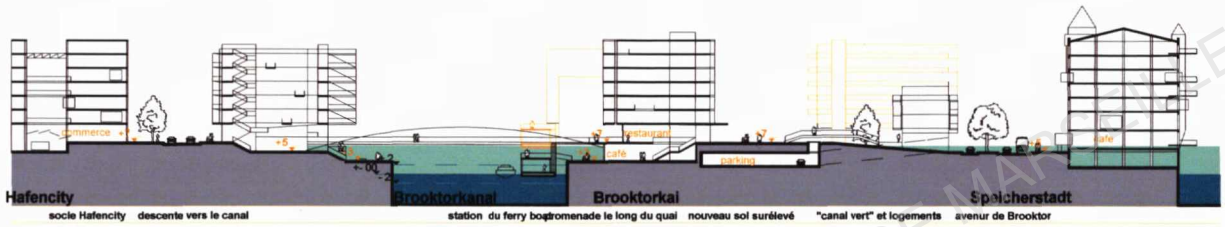


Le socle est divisés en plusieurs parties



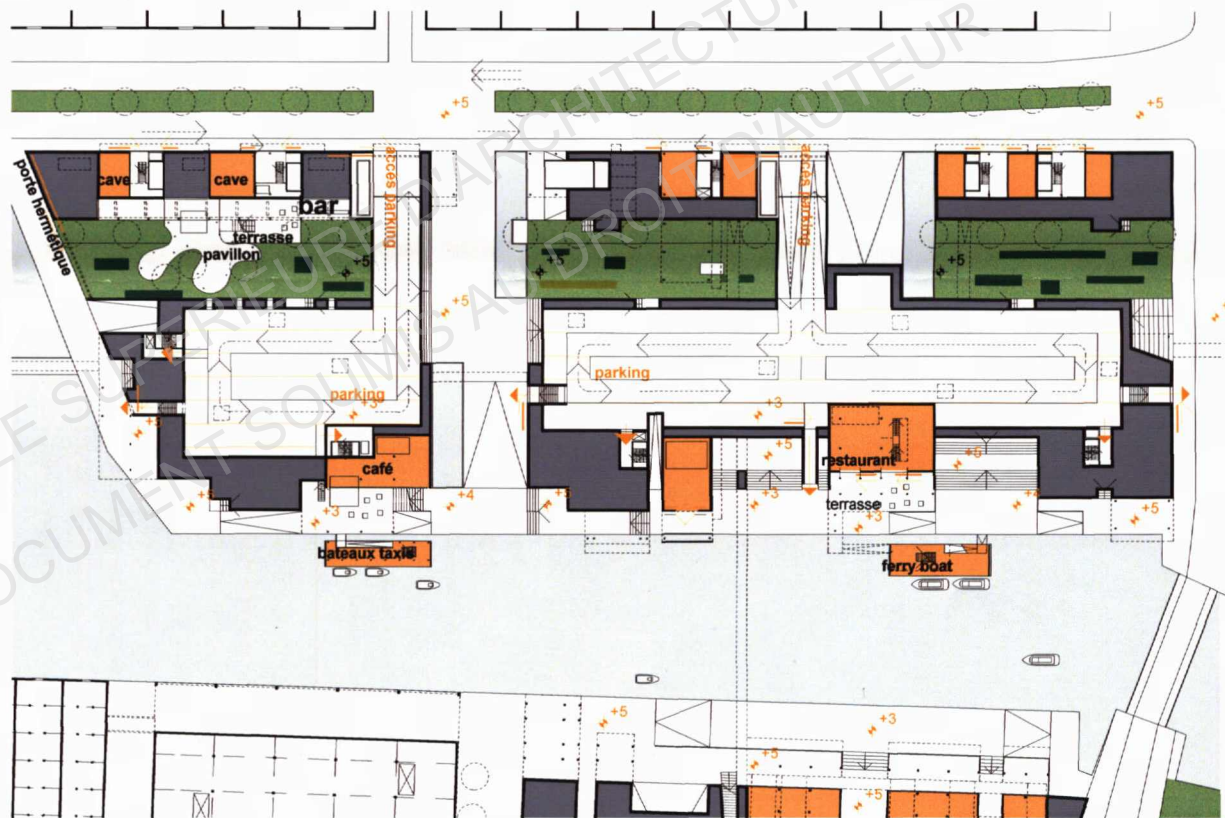
coupe 2 : coupe sur les emmarchements, le canal vert et les logements sur l'avenue

échelle 1/500



coupe 1 : plot construit sur la rive, ouverture vers la Speicherstadt

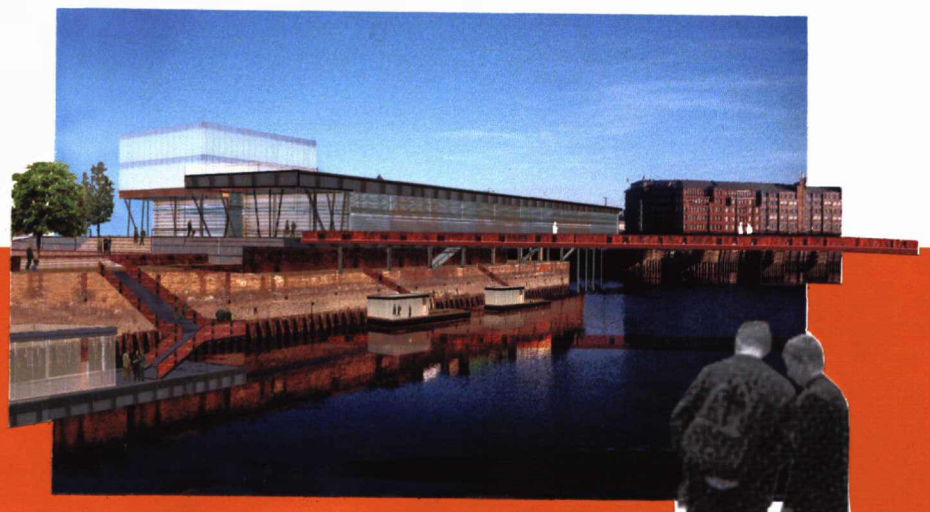
échelle 1/500

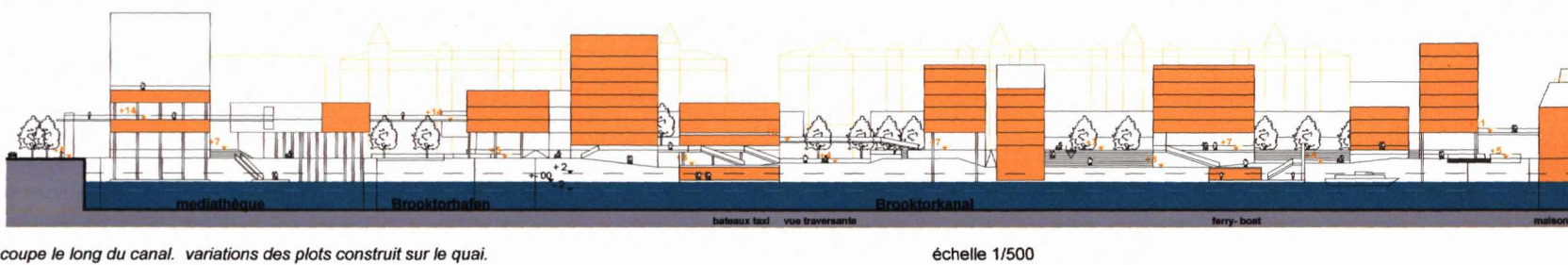
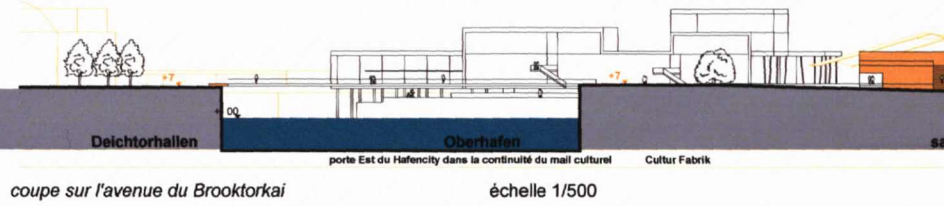


plan niveau +3 : la promenade le long des berges. Les activités dans le socle.

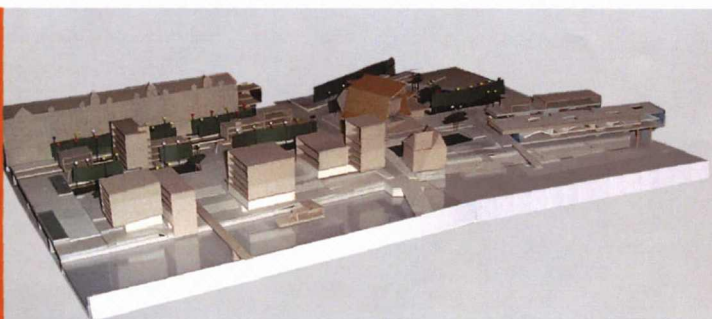
échelle 1/500

descente vers l'eau du canal

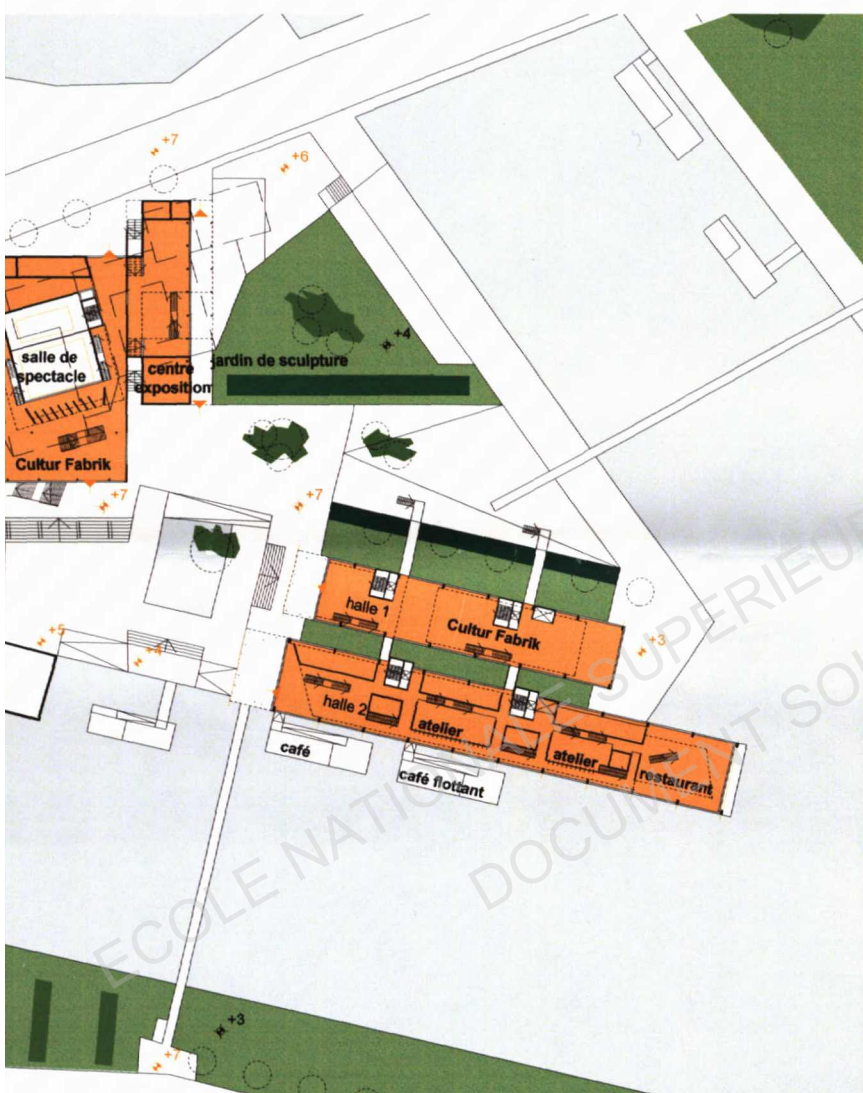
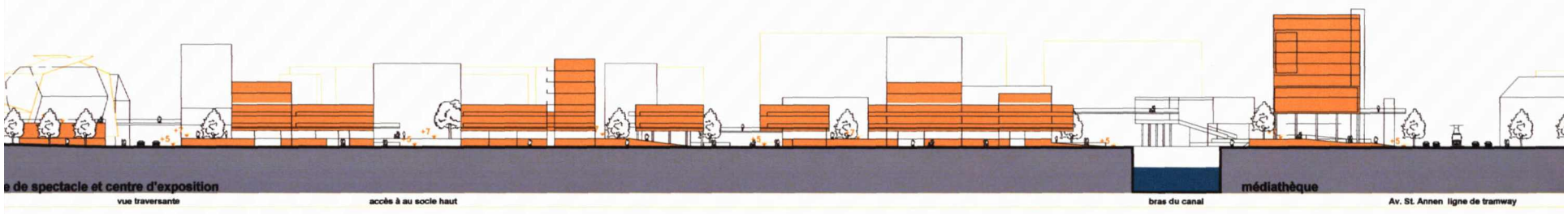




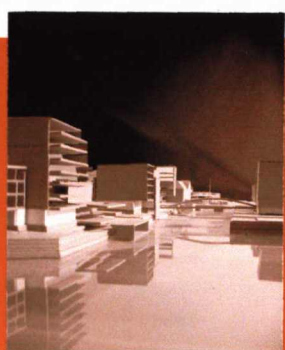
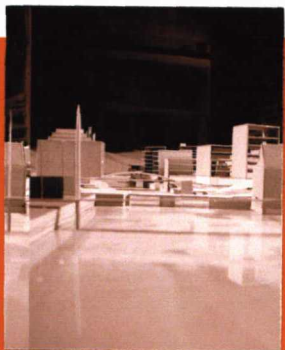
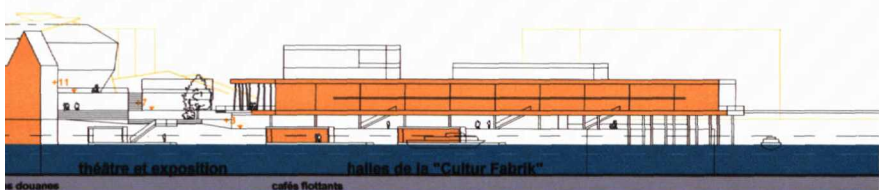
construire la rive, un nouveau sol urbain

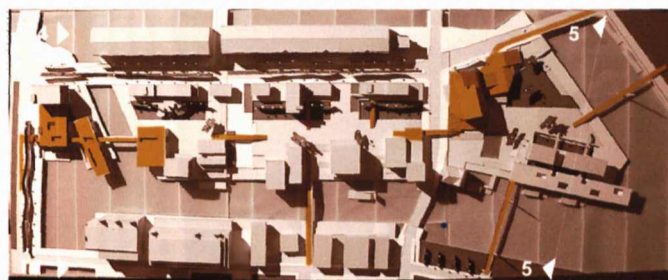


Les quais construits



plan niveau + 14 : Le cheminement public en hauteur. Les ponts et passerelles permettent de franchir les différents ca





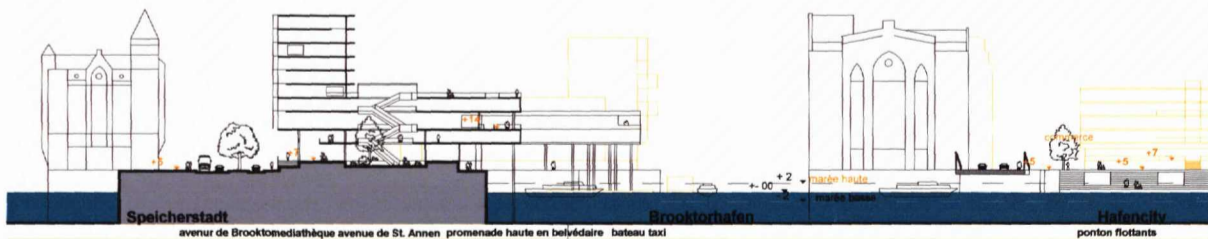
Halles du marché couvert

ponts et passerelles : les cadrages et les franchissements

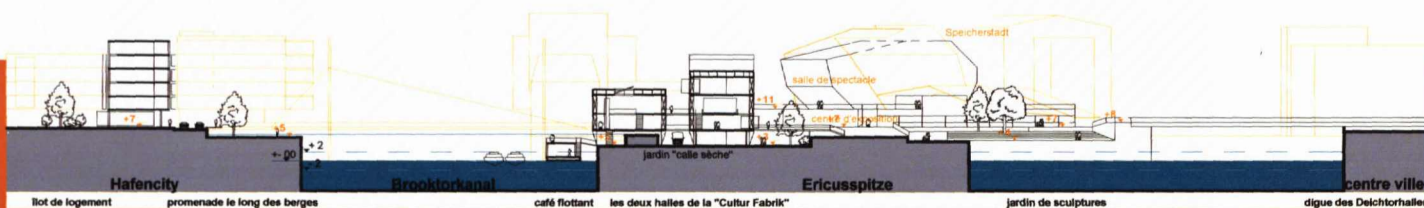
un cheminement public en hauteur, franchir les canaux



échelle 1/500



coupe 4 : la médiathèque et le Brooktorhafen échelle 1/500



coupe 5 : Les halles de la "Cultur Fabrik" sur l'Ericusspitze échelle 1/500

parcours et perceptions multiples