

REVITALISATION OF OLD PORT AREAS | BREMEN

/ type

Workshop international

/ objet

Revitalisation d'une zone portuaire

/ plastique temporelle

Stratégie d'aménagement dans le temps

/ état

Réalisé

/ date de réalisation

2005

/ lieu principal de réalisation

Brême (Allemagne)

/ commanditaire

**Programme européen New Epoq /
Université de Brême**

/ structure porteuse du projet

En nom propre

/ rôle

Urbaniste (collectif)

Dans le cadre du programme européen New Epoq, l'université de Brême a organisé un workshop sur le thème de la revitalisation du site portuaire Europahafen. Parmi les cinq villes invitées, la ville de Cherbourg représentait son projet urbain en cours, défendant un certain « modèle français » d'intervention sensible sur les zones portuaires (à l'image du Havre ou de Nantes). Elle a aussi apporté son expérience en matière d'accompagnement culturel avec la commande publique du centre régional de la photographie de Cherbourg-Octeville qui suit le projet de renouvellement urbain cherbourgeois.

Brême est une ville importante au Nord de l'Allemagne, en rivalité directe avec la géante Hambourg. Située sur le fleuve Weser, Brême délaisse peu à peu ses activités portuaires au profit du port côtier de Bremerhaven. Néanmoins, elle conserve une forte activité industrielle dont celle du brasseur de bière Beck's. La délocalisation des activités portuaires a laissée à l'est de la ville, mitoyen au centre-ville, un vaste site hybride, mi

zone industrielle, mi friche, de 3.5km sur 1km. Cette zone était composée de trois darses. La darse centrale a été remblayée pour dégager de la surface constructible tandis que sur la darse supérieure se concentrent des équipements industriels monumentaux. C'est aujourd'hui la darse inférieure qui attire toutes les attentions. Promise à devenir un nouveau quartier en partie résidentiel mâtiné de marina, elle symbolisera la résurrection du site.

L'endroit surprend par sa grande dimension, ses vastes espaces vacants, et le théâtre de l'entrelacement des réseaux qui s'y joue. Canaux, routes, viaducs autoroutiers à proximité, lignes de chemins de fer innervent le terrain. Comment l'urbanité peut-elle s'accommoder de cette condensation d'infrastructures? De plus, l'importance stratégique du maintien de l'activité industrielle sur les bords de la Weser introduit une mixité de fait dans le projet de revitalisation urbaine.

La cohabitation des usines et de logements ou d'activités tertiaires introduit un questionnement sur un espace public d'un nouveau type, entre la grande dimension portuaire et la vie quotidienne des citoyens. En réponse, la municipalité a choisi un plan directeur intitulé « localisation de possibilités ». A partir de tracés viaires académiques, le plan directeur organise le cadre générique que les investisseurs privés doivent faire vivre à gré de leurs projets. Souple dans ses localisations, ce projet rêve d'être un lien entre le fleuve et la ville. Quelques tours improbables peuplent la maquette en plexiglas du projet. Eperdues de sens, elles appellent une prospérité qui a fui la ville.

Le workshop organisé par l'université interrogeait ce plan directeur. Des représentants de Southampton, Cherbourg, Trieste, Gdansk, Riga et Haïfa étaient conviés à discuter avec des architectes brémois du projet urbain avant son démarrage et à émettre des idées pouvant enrichir son développement. Autour de la darse inférieure, Europahafen, trois thèmes ont été abordés : l'interprétation de l'espace public, l'usage événementiel du site, et l'interrogation des fonctions projetées. Le thème de l'interprétation de l'espace public met particulièrement en relief les attendus du site. D'une certaine manière, l'actuel plan directeur l'étude. Les contraintes des infrastructures et des équipements industriels présents sur place sont telles qu'elles rejettent la réflexion de l'espace public au profit d'une localisation d'activités. Le tracé rectangulaire des futures voies s'accompagne d'un projet paysager. Mais c'est l'utilisation des parcelles de la grille, soit pleines, soit vides, qui conditionne la création d'un espace public. Or, dans ce paysage urbain de mutation, la question de la nature de l'espace public devrait être mise au centre du débat car elle conditionne la réussite ou l'échec du projet.

Face à ce constat, l'objectif des participants de workshop fut de cerner la nature de cet espace public particulier, pris entre la grande dimension des équipements portuaires et industriels, et la nécessité de procurer un lieu agréable de vie. Il nous a semblé que la grille régulière du plan directeur insistait trop sur un développement en bande des activités et que cela provoquerait une monotonie dans

l'appréhension du nouveau quartier. Au lieu de remettre en cause le schéma général du projet, nous avons préféré le réinterpréter en introduisant des éléments nouveaux et complémentaires. Nous proposons un réseau d'espaces spécifiques et ponctuels, superposé à la grille existante, formant une promenade discontinue dans le nouveau quartier. Sans changer le tracé des rues, la relation de ces points entre eux provoquera des visions et des trajets biais rompant la monotonie de la grille. Le réseau s'intensifiera autour de la darse inférieure pour y concentrer l'activité publique. A ses extrémités, ses points serviront à connecter le nouveau quartier à son environnement. L'enjeu de ces points attractifs sera d'offrir des lieux temporaires ou définitifs d'aménagement urbain inclus dans le processus d'évolution du projet. Ainsi, ils serviront de points de départ, ou d'accompagnement suivant les cas, à l'aménagement de ce qui les entoure, telle une « nourrisse » urbaine. Cet espace public expérimental sera composé de neuf points d'attractions proposant à chaque fois une atmosphère particulière et différente.

Ce réseau superposé à la grille du plan directeur sera basé sur une grammaire commune pour unifier l'ensemble des espaces publics. Le motif principal de cette grammaire se trouve déjà sur place. Un élément récurrent dans le pavement du port est une dalle de béton brut rectangulaire d'un mètre par deux, cerclée d'une cornière en métal prenant avec le temps une teinte rouille. Nous proposons de reprendre ce motif en le multipliant pour composer un tapis urbain. Les qualités de ce tapis (qui est une référence à la supersurface de SuperStudio) peuvent varier en fonction de l'assemblage des dalles et de leur compositions : posées uniformément, elles forment une place vide, posées avec force de lacune, elles forment un jardin avec des cheminements, peuplées de mobiliers, elles deviennent une place à l'activité déterminée...

Le tapis urbain informel ainsi créé sert à porter le projet paysager en amenant jusqu'au cœur du nouveau quartier la large promenade plantée du centre-ville. Ce tapis discontinu crée une nouvelle topographie de place en place. Ici, saturé de mobilier domestique (abris couverts, lieu pour regarder la télévision

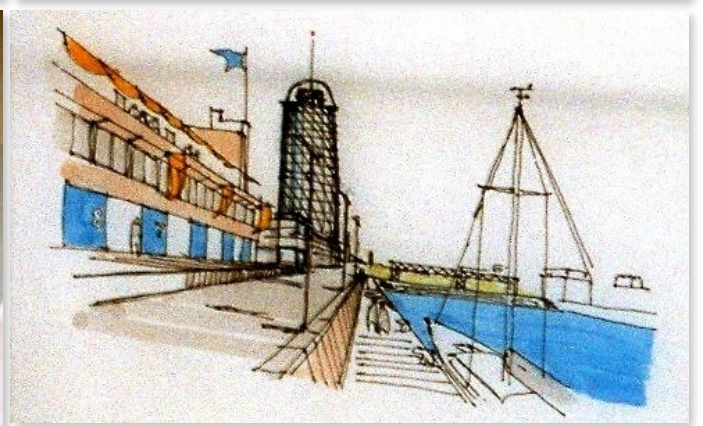
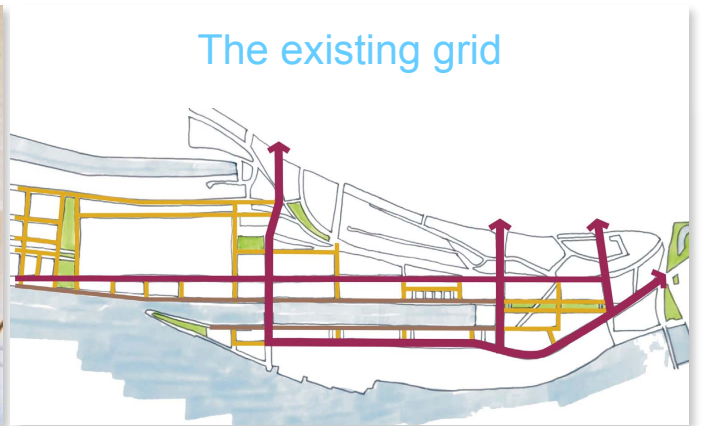
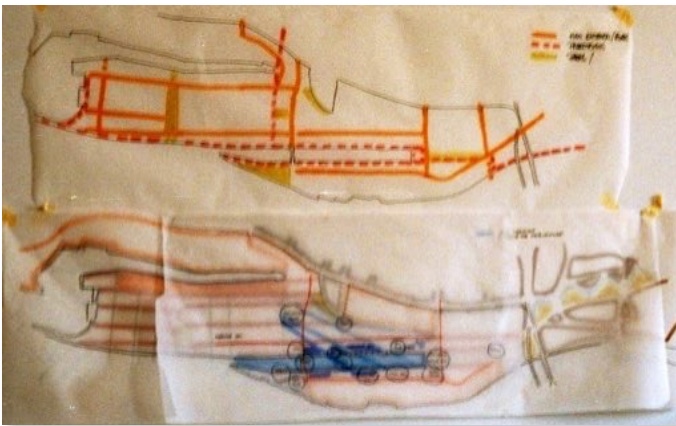
ou pique-niquer, ...), il devient une sorte de salon urbain. Là, dépassant sur l'eau sous la forme de plaques flottantes, il devient une promenade aléatoire au grès des marées. Ailleurs, la topographie prend du volume pour devenir un lieu événementiel pouvant accueillir des pièces de théâtre, mais aussi le jeu des enfants.

Associé à cette matrice urbaine, des signes pourraient structurer le paysage. Il pourrait s'agir d'une grande toiture au dessus d'un des points à l'entrée du site pour former une porte symbolique. Cela pourrait être aussi des signes intrigants greffés sur des bâtiments existants. Agissant comme des repères visuels attirant le regard vers des zones en devenir, ces signes pourraient accompagner l'évolution du projet urbain en associant les nouveaux lieux aux anciens bâtiments en attente de mutation. Signes et surfaces peuvent aussi s'associer pour former un dialogue entre les deux rives de la darse. D'un côté, la surface du quai se dégrade par palier jusqu'à toucher l'eau quelques mètres plus bas tandis qu'une boîte étrange, suspendue de l'autre côté du canal, braque l'intervention paysagère par une vue diagonale. A l'extrémité de site, une tour-signe pourrait agir comme un observatoire de la mutation urbaine, élevant les visiteurs suffisamment haut pour embrasser du regard l'ensemble du site.

Ces propositions, aussi que celles des deux autres groupes de travail, ont surtout été l'occasion d'une interrogation sur l'aménagement d'un site hybride dans lequel doit coexister des activités presque antagonistes : des industries et des logements. Au-delà de la simple opposition, c'est la reconquête de la grande dimension des espaces portuaires qui se pose. Quel modèle pertinent d'aménagement retenir ? L'actuel plan directeur de Brême n'est pas à rejeter. Il est simplement l'expression de notre incapacité à penser à la fois une vaste étendue et le vœu d'une riche vie urbaine. Par quelques propositions, les participants de ce workshop ont avancé l'idée qu'une réflexion sur la qualité de l'espace public, en certains points stratégiques, pouvait être un début de réponse.



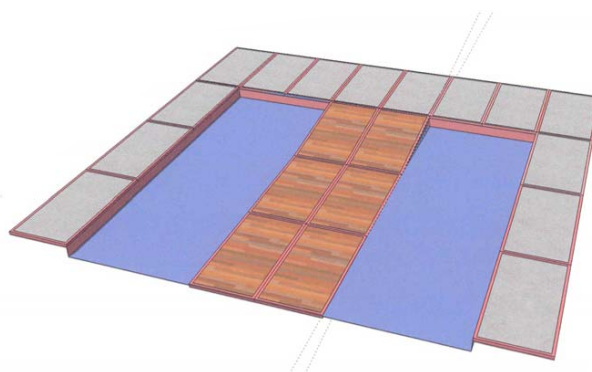
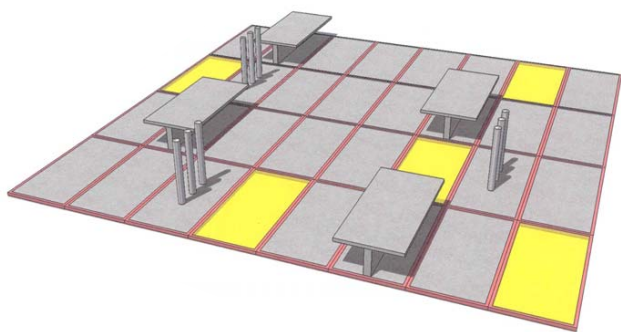
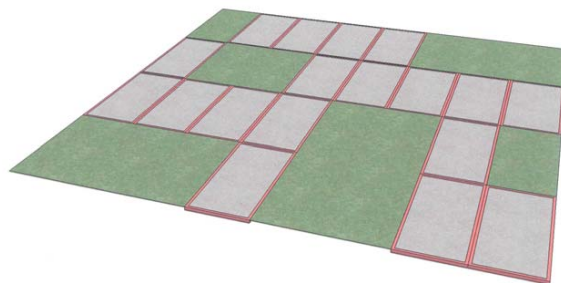
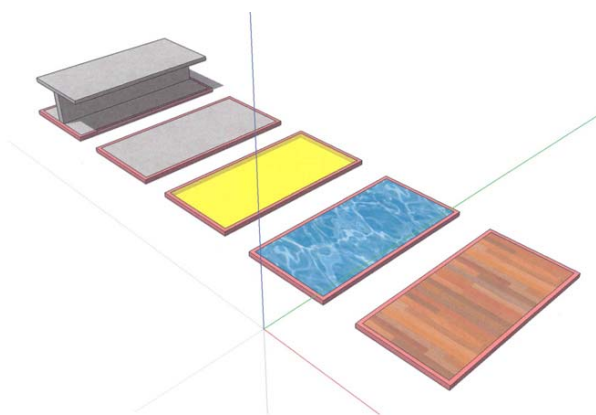
Workshop
(2005)



Maquette et croquis de recherche
(2005)



Plan de masse
(sans échelle, 2005)



Catalogue de traitement urbain à partir d'un module existant
(sans échelle, 2005)

