Objekttyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **89 (2002)**

Heft 05: **Hafenstädte = Villes portuaires = Harbour cities**

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

www.werkbauenundwohnen.ch

As for further original material visit our website

Trouvez autres textes originaux sur notre homepage

Altri testi originali si trovano sulla nostra homepage

Français

Ariane Wilson (pages 16–17)

Le secteur Ville-Port de Saint-Nazaire

De la fierté à l'opprobre, de l'abandon à la renaissance, le port de Saint-Nazaire a suivi le modèle d'évolution des villes portuaires. Mais les facteurs qui ont défini son histoire en font un cas exceptionnel, jusqu'aux choix récents des modalités de sa re-génération.

La ville de Saint-Nazaire naît tardivement lorsque, au milieu du XIXème siècle, Nantes se dote d'un avant-port à l'entrée de l'estuaire de la Loire. La ville nouvelle s'érige selon un grand axe urbain est-ouest à partir de la darse entourée d'édifices publics. Elle devient le deuxième port transatlantique de France et un important site de construction navale. Le divorce entre ville et port se fait brutalement avec l'arrivée des Allemands en 1941 et la construction, sur le site de la Compagnie Générale transatlantique, d'une immense base de sous-marins. Cible des alliés, le monstre de béton si proche du centre résiste aux bombardements alors que la ville entière est rasée. Lors de sa reconstruction, Saint-Nazaire est détournée du port par un nouvel axe nord-sud et séparée par une «coupure sanitaire», bientôt zone hybride, arrière de la ville et arrière du port. Chantiers navals et industries polluantes investissent la base dont la destruction serait trop coûteuse.

Saint-Nazaire s'enfonce dans une crise économique et identitaire. Les projets de revitalisation des années 1980 affichent pour priorité le renforcement du centre ville (le Centre-République arrête l'hémorragie de commerces et inaugure une politique de maîtrise des espaces publics) mais aussi le maintien et le renforcement de l'économie portuaire. L'une des originalités du projet Ville-Port lancé en 1994 est de reconfigurer la zone portuaire sans en faire totalement un terrain de conquête urbaine, ni totalement un secteur de loisirs, un espace public ou un terrain d'investissements de prestige, mais de prendre en compte la mixité de toutes ces fonctions. Le projet retenu de Manuel de Solà-Morales ose une radicale confrontation d'échelles – celle d'infrastructure et celle de quartier – avec, pour médiateur, la dimension de l'espace public.

La base sous-marine qui constituait un «traumatisme physique et mental» devient le nœud d'une diversification économique. Cinq principes essentiels guident l'appropriation de la base achetée par la Ville. La construction d'une rampe d'accès au toit, premier geste symbolique, fait aboutir une rue existante sur une vue dominant mer et ville. Deuxième principe: la transparence, réalisée grâce à la percée de quatre alvéoles qui font entrer la ville dans la base, à la rencontre du port. Troisièmement, pour créer des espaces qui intègrent la volumétrie de la base, Manuel de Solà- Morales a orchestré une succession de places qui aboutissent à l'aire de stationnement paysagée au pied de la base. La base sert paradoxalement à renouer avec l'histoire d'avant-guerre: elle est largement occupée par un musée consacré à l'époque des paquebots. Enfin, le projet attire des activités en général éloignées de la ville: le multiplex et le supermarché voisins de la base sont théorisés comme «l'implantation d'activités périphériques dans le centre» – discours représentatif d'un soucis de densification urbaine et d'équilibrage fonctionnel.

La base ainsi «déverrouillée» retourne la ville vers son port qui ordonne à nouveau la composition urbaine, comme l'affirment des immeubles de logements emboîtés sous la rampe. Elle sert aussi de tremplin à la mise en valeur des industries portuaires toutes proches. La ville pénètre ainsi dans le port sans pour autant effacer son caractère générique, car la revitalisation de la zone portuaire s'est faite en acceptant la présence d'industries, de contraintes morphologiques et d'éléments à priori opposés.

Herzog & de Meuron (pages 35–39)
Traduction de l'allemand: Jacques Debains

Une interpénétration entre la ville et la mer

Réaménagement du bassin portuaire de Tenerife par Herzog & de Meuron – Un lieu de rencontre et d'ouverture sur l'Atlantique.

Pour Santa Cruz de Tenerife, Herzog & de Meuron projettent un quai d'accès et une nouvelle suite de places. Ce projet veut être une vision urbanistique proposant une nouvelle manière en vue de relier Santa Cruz à l'Atlantique et, par là, l'île de Tenerife au reste du monde. Le plus grand défi posé pour la concrétisation de cette idée était d'élaborer le plan adéquat pour ce quai d'accès. Dès le départ, il était pourtant clair que ce projet ne pouvait prendre forme que si les exigences techniques, fonctionnelles et économiques étaient prises en compte avec le même sérieux.

L'île de Tenerife est le résultat et l'expression physique d'éruptions volcaniques. Même si l'érosion a aplani certaines parties de l'île, des côtes escarpées et une transition abrupte entre un relief sauvage et l'Atlantique sont une réalité physique marquant depuis toujours l'urbanisation sur le pourtour de l'île. Tenerife n'offre pas les vastes plages plates que l'on connaît dans d'autres villes côtières.

Un geste de rassemblement et d'enveloppement

L'élément qui doit établir le rapport entre la mer et la terre ne sera donc pas construit sous la forme de couches horizontales, mais à l'aide de gestes singuliers comparables à des événements naturels inopinés. Notre projet pour le nouveau