

Janvier 2021

Dossier Thématique

Interface Ville Port



agenda 2030
by aiVP

Depuis 30 ans, l'AIVP accompagne les villes portuaires pour les guider vers un avenir plus résilient, plus concerté et plus durable.

En 2018, l'AIVP a lancé le Agenda AIVP 2030, la 1ère initiative mondiale qui adapte les 17 Objectifs de Développement Durable (ODD) des Nations Unies au contexte spécifique des relations ville-port. Ce document, élaboré conjointement avec les membres de l'AIVP lors de la Conférence de Québec, fixe 10 objectifs pour 2030.

En février 2020, l'AIVP a signé un accord avec ONU-Habitat pour diffuser les bonnes pratiques liées à cet agenda.

À partir de septembre 2020, afin de répondre aux aspirations de nos adhérents, nous nous concentrons en profondeur sur un objectif Agenda par mois.

Dans ce dossier, nous nous concentrons sur la "Interface Ville Port". Nous vous souhaitons une bonne lecture!

Sommaire

Qu'est-ce que l'Agenda AIVP 2030?	4
Quel est l'objectif "Interface Ville Port" de l'Agenda AIVP 2030?	5
Interface Ville Port: melting-pot des relations Ville Port	6
Le «Seuil Ville Port»: une autre conception de l'interface ville port	11
Brest Métropole: faire d'un ancien chantier naval un lieu de vie et de rayonnement	16
Port-Saint-Louis du Rhône (France): reconverter les friches et développer le nautisme	23
Transformer le front de mer: de nouvelles solutions pour de nouveaux défis	29
Casablanca: l'atout Ville Port	31
Esthétique et nouvelles valeurs portuaires	38
Interaction Ville Port à Helsinki: agir à tous les niveaux de l'interface	42
Prise en compte de l'esthétique portuaire: quels enseignements tirer de l'exemple d'Oslo?	50

Qu'est-ce que l'Agenda AIVP 2030?

L'Agenda accompagne les acteurs des villes portuaires pour orienter leurs actions et leurs projets vers des relations durables Ville Port.

Les villes portuaires étant souvent en première ligne, elles subissent les conséquences les plus graves du changement climatique (submersions, inondations, ouragans, etc.), mais elles sont aussi les mieux placées pour expérimenter des solutions innovantes sur les 10 objectifs suivants:

- 1. L'adaptation au changement climatique**
- 2. La transition énergétique et économie circulaire**
- 3. La mobilité durable**
- 4. La gouvernance renouvelée**
- 5. Investir dans le capital humain des villes portuaires**
- 6. La culture et identité portuaires**
- 7. L'alimentation de qualité pour tous**
- 8. L'interface ville port**
- 9. La santé et qualité de vie**
- 10. Protéger la biodiversité**

Découvrez l'Agenda AIVP 2030

Quel est l'objectif "Interface Ville Port" de l'Agenda AIVP 2030?

Offrir aux habitants vivant à proximité des activités portuaires des conditions de logement et d'activités récréatives et culturelles sur les interfaces Ville Port en:

- 1.** Intégrant dans la conception des espaces urbains et des bâtiments les mesures propres à réduire les nuisances portuaires.
- 2.** Requalifiant les éléments patrimoniaux portuaires et urbano-portuaires permettant de valoriser la mémoire des lieux.
- 3.** Développant des espaces publics et des équipements récréatifs ou culturels sur les interfaces Ville Port afin d'en faire un nouveau pôle d'attractivité.
- 4.** En favorisant l'intégration architecturale et paysagère des équipements portuaires.

Plus de détails sur **cet objectif**

Interface Ville Port: melting-pot des relations Ville Port

Équipe AIVP



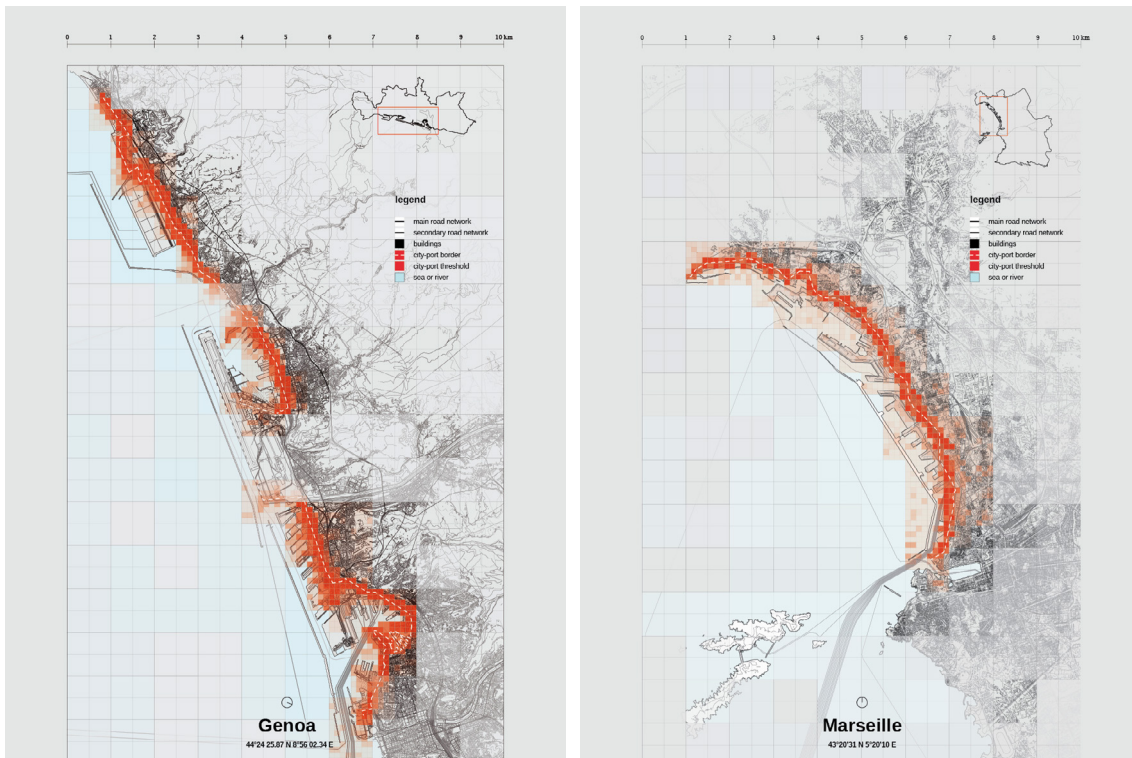
Genova, © José MP Sánchez

L' AIVP a été créée dans le but de faciliter l'échange de bonnes pratiques sur le réaménagement du waterfront lorsque les zones industrielles ont perdu leur vocation d'origine pour devenir des espaces urbains nouveaux et dynamiques. Depuis lors, les relations Ville Port se sont complexifiées pour s'élargir aux dimensions environnementales, sociales et économiques décrites dans les 10 objectifs de l'Agenda AIVP 2030. L'interface Ville Port a su se saisir de ces nouveaux enjeux et elle reste un concept fondamental dans les relations Ville Port. L'interface Ville Port représente aujourd'hui à la fois une chance et un défi, elle est un filtre et un lieu de rencontres, un espace physique et une membrane institutionnelle, environnementale et sociale où se déroulent d'intenses interactions entre les différents acteurs. Bien sûr, l'aménagement de cette interface n'est pas chose simple. Comme on l'observe dans nos villes portuaires, certaines des préoccupations premières demeurent : que faire des zones portuaires délaissées ? Quels programmes développer pour des relations Ville Port plus saines ? Quels sont les principes d'aménagement les mieux adaptés aux exigences du développement durable ?

De la réduction des nuisances au respect du patrimoine culturel portuaire, l'objectif 8 sur l'interface Ville Port est en lien avec les 9 autres objectifs de l'Agenda AIVP 2030. Mais n'oublions pas les défis que sont l'intégration du port dans le paysage urbain, l'aménagement des espaces publics ou la prise en compte des aspirations citoyennes par rapport à cet espace. Dans ce dossier, nous allons découvrir les initiatives entreprises par plusieurs membres de l'AIVP pour améliorer l'interface Ville Port et les obstacles qu'ils ont pu rencontrer.

Le seuil Ville Port

Dans son article, Beatrice Moretti, nous donne une vision nouvelle du concept de l'interface Ville Port, le réinterprétant pour en faire un seuil, une frontière qui peut être conçue. Elle nous montre que le seuil Ville Port est en réalité un palimpseste où se superposent différentes fonctions urbaines et portuaires, une chronologie ainsi qu'une succession d'équipements, d'activités et d'espaces. Elle nous explique que la notion de coexistence Ville Port peut être une manière de concevoir l'intégration de nouveaux projets à ceux déjà en place en jouant sur l'ambivalence caractéristique des espaces de transition.



Cartes du seuil ville-port ©Beatrice Moretti

Brest Métropole: exploiter le potentiel d'un ancien chantier naval

Le cas de Brest en France est un bon exemple de comment le renouvellement d'un secteur Ville Port peut se faire tout en préservant l'identité maritime des lieux. L'entretien réalisé avec Mme Quiguer et M. Gourtay nous montre comment la ville est parvenue à introduire de nouveaux usages à un endroit stratégique du waterfront pour y créer un pôle culturel de 2,7 hectares dans une démarche Ecoquartier et dans le cadre d'un projet développé en concertation avec les habitants.



Vue d'architecte de l'estacade et de la promenade © Jessica Morio – Trois Déclis



Vue aérienne de Port Napoléon situé à Port-Saint-Louis-du-Rhône et géré par Port Adhoc

Port Saint-Louis du Rhône: des friches industrielles à l'accueil de la plaisance

Les processus de transformation Ville Port sont souvent complexes et la conception même des projets peut comprendre de nombreuses étapes. Dans cette interview, M. Martial Alvarez, maire de Port Saint Louis du Rhône en France, nous révèle combien il est important de construire des bases d'un développement ambitieux en prévoyant des inventaires écologiques, des opérations de nettoyage des friches industrielles et des accords avec les acteurs-clés. L'objectif était ici de développer un important plan d'aménagement des activités dédiées au nautisme et aux produits de la mer, en mettant l'accent sur la plaisance.

Transformer le waterfront: nouveaux défis, nouvelles réponses

En janvier, nous avons eu la chance de pouvoir organiser un excellent webinaire réunissant les Ports d'Algésiras, Barcelone et San Antonio, ainsi que le ministre espagnol de l'aménagement urbain venus s'exprimer sur les défis qu'ils ont dû relever dans la mise en place de nouvelles fonctions sur le waterfront. On a pu voir qu'il s'agissait d'un apprentissage permanent au cours duquel nous ne manquons jamais de réfléchir à ce qui a été accompli et à ce qui pouvait être amélioré pour répondre aux nouvelles demandes, tel que le préconise le Nouveau Programme pour les villes.



Port de Barcelone



Ville d'Hambourg, Patrimoine mondial de l'UNESCO

Mettre en valeur les valeurs esthétiques des ports

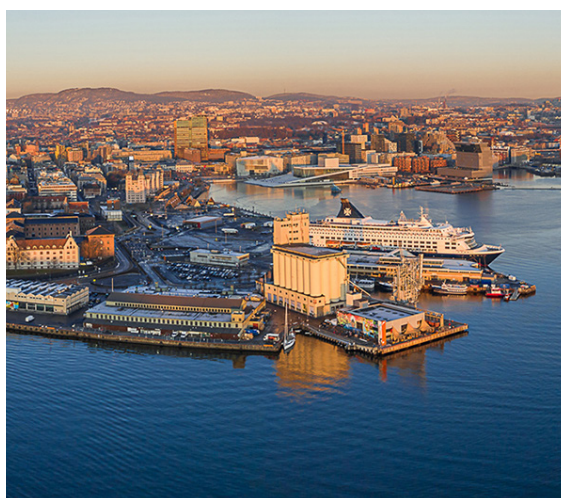
Économie, incidence sur le PIB, volume de fret, emploi, tels sont les principaux indicateurs utilisés pendant des décennies pour évaluer le succès des ports. En mettant l'accent sur l'efficacité, de nombreux ports ont négligé d'autres valeurs, non économiques, avec les conséquences que l'on connaît sur le paysage portuaire, l'architecture et l'image des ports. Mais il existe de nouvelles approches, comme l'explique M. José M Pagés Sánchez dans cet article, et il est possible d'en tirer des enseignements.

Helsinki: environnement, société et aménagement urbain, agir à tous les niveaux de l'interface

Dans son article, Satu Aatra nous explique comment le port d'Helsinki s'y prend pour relever les défis qu'implique la coexistence Ville Port. Puisque les relations Ville Port ne peuvent se réduire aux interactions physiques, découvrons les différents projets mis en œuvre à Helsinki pour l'établissement de rapports de bon voisinage entre la ville et le port.



Helsinki South Harbour © Port d'Helsinki



La promenade du port d'Oslo est longue de neuf kilomètres. Photo: Patrik Dronetjenester.

Intégrer le port dans le paysage d'Oslo

Une image portuaire cohérente qui incarne des valeurs esthétiques. En la matière, le port d'Oslo montre la voie depuis longtemps. C'est pourquoi il a décidé il y a quelques années de formuler des orientations esthétiques pour l'aménagement d'un territoire comprenant à la fois d'anciens équipements portuaires situés sur le waterfront et des terminaux en activité. Dans cet article, Hans Kristian Riise nous parle de ce qui a été fait jusqu'à présent et nous apprend comment ces orientations ont été appliquées.

Des témoignages inspirants qui ne manqueront pas de faire naître de nouvelles idées dans les villes portuaires du monde entier. Nous espérons que vous apprécierez les textes, et les vidéos, concernant ces aménagements et que ceux-ci serviront à alimenter vos débats en cours et à venir sur l'interface Ville Port.

Le «Seuil Ville Port»: une autre conception de l'interface ville port

Beatrice Moretti



Dr. Beatrice Moretti, autrice du livre
"Beyond the Port City. The Condition of
Portuality and the Threshold Concept"
(JOVIS, 2020)

Au cours des prochaines semaines, nous nous concentrerons sur l'objectif 8 de l'Agenda 2030 de l'AIVP, concernant l'interface ville-port. C'est à la frontière entre le port et la ville que certains des projets intéressants sont mis en oeuvre, des projets combinant des usages différents et créant de nouvelles synergies. Nous commençons cette discussion par une réflexion du Dr. Beatrice Moretti sur l'interface ville-port. Elle nous propose ici une autre approche fondée sur ses recherches, publiées dans le livre « Beyond the Port City ». The Condition of Portuality and the Threshold Concept » (JOVIS, 2020) ».

«L'interface Ville Port est une expression qui n'aurait pas été comprise à l'époque où la ville et le port étaient interdépendants et partageaient une identité commune. [...] À mesure que les villes et les ports ont assumé, aux niveaux local, régional et mondial, de nouveaux rôles au sein de systèmes contrastés mais intimement liés et interdépendants, une nouvelle interface Ville Port est apparue [...] constituant une source de préoccupation majeure pour de nombreuses personnes et organisations depuis cinquante ans. » C'est en ces termes que Brian S. Hoyle, le géographe spécialiste du milieu maritime, décrit l'existence d'une zone intermédiaire entre la ville et le port qui, prenant en considération la mutabilité des organismes urbains, appelle à la transition et au mouvement. Un territoire parcouru de forces et de flux convergents et divergents et qui résume le caractère et l'identité des communautés et des lieux.

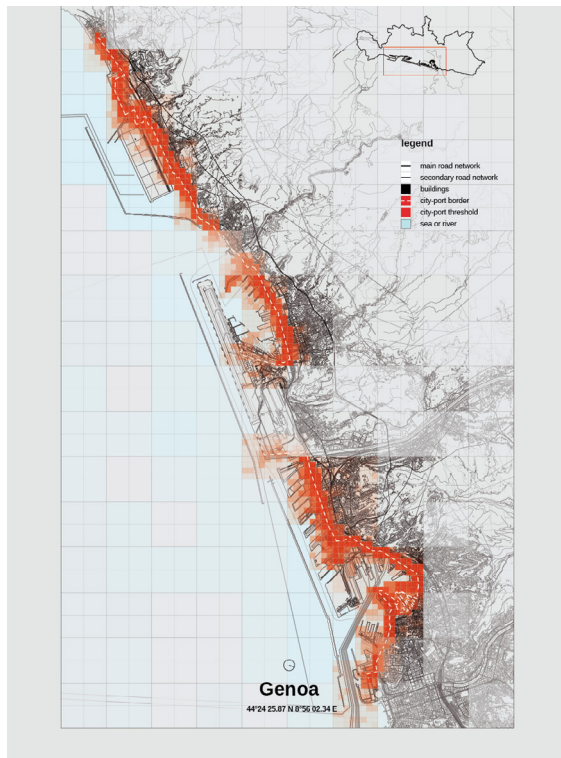
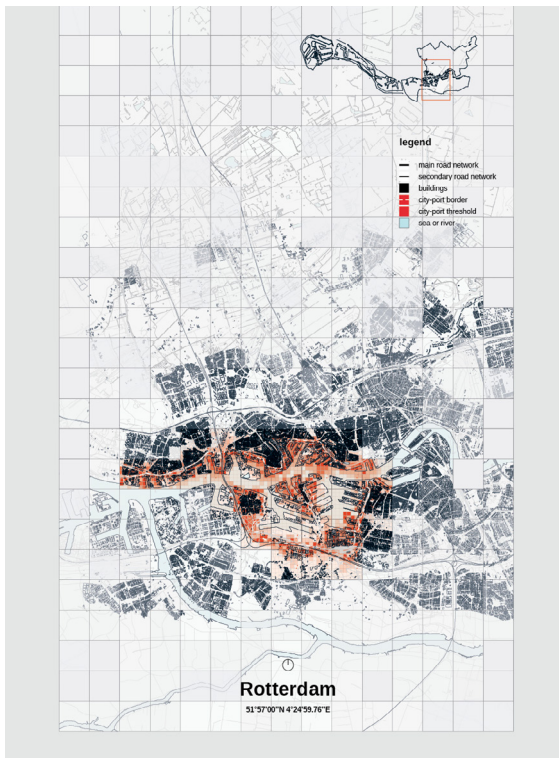
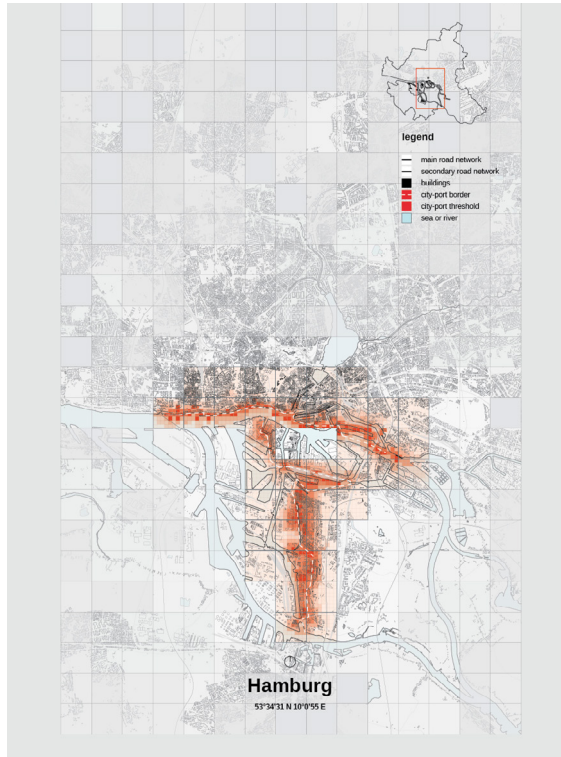
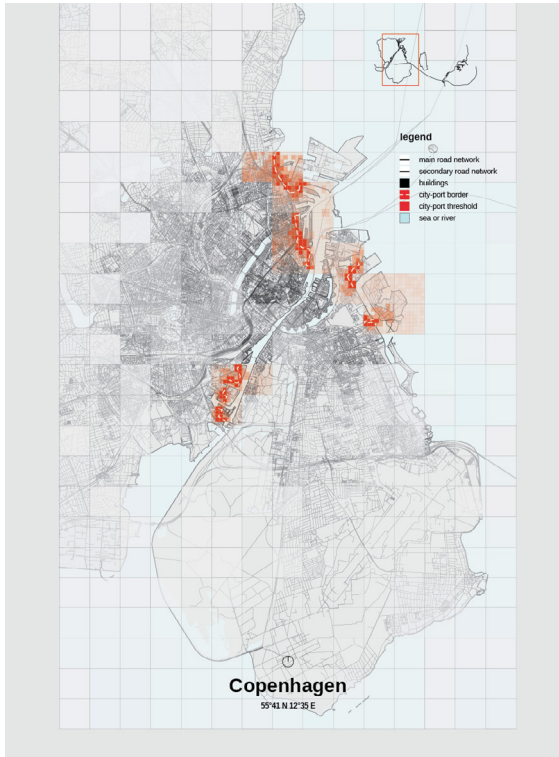
On a toujours reconnu à la dimension portuaire une certaine aptitude au changement. En raison des évolutions technologiques et infrastructurelles incessantes et du fait des dynamiques maritime et commerciale mondiales, la structure et la syntaxe de la ville portuaire sont souvent appelées à subir des cycles de transformation en profondeur. Chaque étape du processus doit se construire non seulement sur des vestiges physiques, mais aussi et surtout sur les traces de la mémoire urbaine et humaine venus se superposer au fil des actions successives. Ces traces sont liés essentiellement à la désaffectation de sites et artefacts obsolètes, au renouvellement et à l'assimilation des instruments et mécanismes, ainsi qu'à l'évolution linguistique des codes de la construction.

C'est dans ce cadre complexe qu'un véritable amalgame se forme le long des frontières fonctionnelles et administratives : bien qu'ils soient souvent des espaces contestés, les paysages frontaliers entre la ville et le port sont en réalité des interfaces sensibles dotés d'un potentiel d'ouverture et, d'abord et avant tout, enclins et sujets au changement.

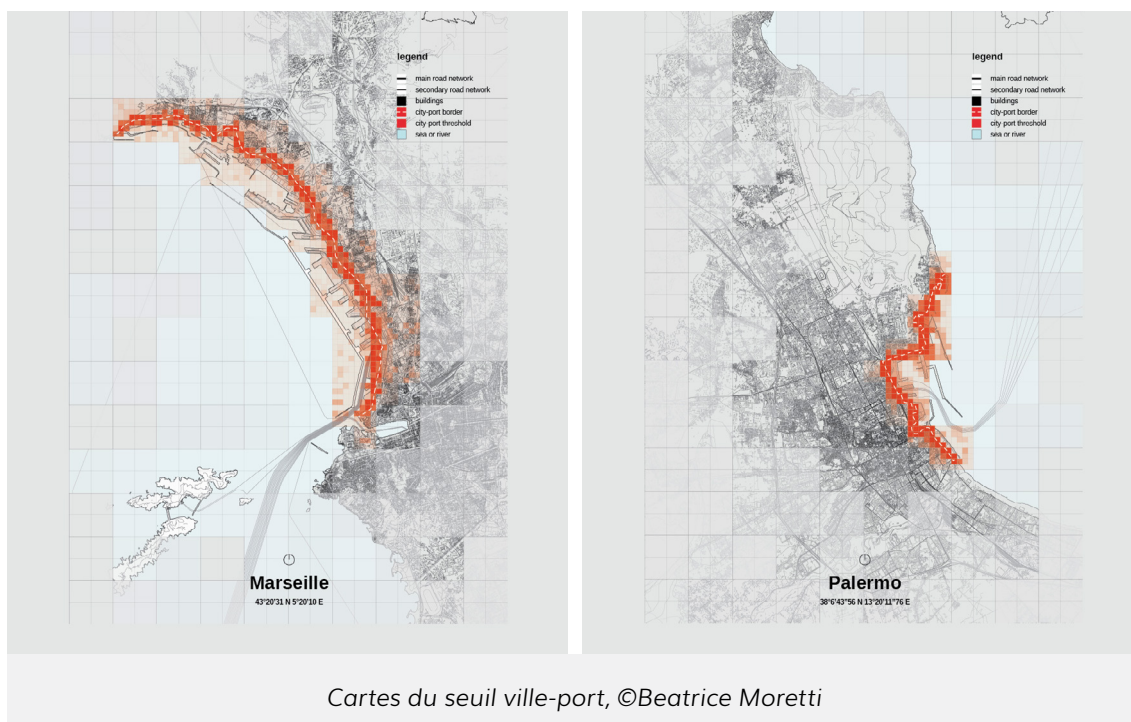
Les études réalisées en géographie maritime ont permis d'évaluer l'évolution de la configuration spatiale des villes portuaires au fil des siècles. Selon les hypothèses formulées par Hoyle et ses pairs, les XIX^{ème} et le XX^{ème} siècles ont été les témoins de l'apparition d'une frontière qui sépare et relie tout à la fois la ville et le port. Ainsi entendue, la frontière Ville Port est un espace de transition, un tiers-lieu par rapport à la ville et au port tels qu'on les appréhende généralement : une zone, un seuil dynamique.

Parler de « seuil », formule vague désignant une étendue variable et fluctuante, constitue une étape cruciale pour dépasser les notions de frontière, de limite et de délimitation : ce qui n'était qu'une la frontière juridique peut ainsi devenir une frontière qui peut être conçue.

Un seuil est un espace filtrant fragile et discontinu, constitué de plusieurs segments séparés où les juxtapositions et les antinomies prennent une forme concrète afin de conquérir l'espace et devenir visibles. Le seuil Ville Port est, au sens strict, une bande de largeur variable créée par la présence d'une limite administrative qui sépare le territoire de la ville de celui du port. C'est une réalité physique mais également un système qui concentre l'ensemble des interactions et des interdépendances reliant une ville à un port de manière irréversible. C'est un espace qui s'agrandit en fonction des transformations subies par les espaces voisins, qu'il s'agisse de démantèlement, de reconversion ou, au contraire, de développement d'activités. Il marque le début et la fin non seulement du domaine portuaire, mais aussi sa transition, cet entre-deux où les forces et les flux en opposition se contiennent mutuellement, induisant la création d'un lieu symbolique qui représente le tempérament de la ville portuaire elle-même.



Cartes du seuil ville-port, ©Beatrice Moretti



L'analyse du seuil Ville Port prétend examiner l'ensemble des artefacts, infrastructures et équipements apparus au fil du temps et construits le long de la limite de la zone portuaire, selon une approche unifiée afin de les envisager comme un système à la fois dense et hétérogène. Le seuil Ville Port est en réalité un cas exemplaire de frontière devenue une catégorie commune aux villes portuaires, même sous des latitudes très éloignées. Constitué de différentes sortes d'éléments, le seuil Ville Port est un palimpseste, une chronologie physique des fonctions assumées par la frontière depuis la création du port. Une succession linéaire d'équipements plus ou moins à l'abandon ou toujours actifs se déploient tout au long du seuil Ville Port : qu'ils soient les vestiges d'une splendeur portuaire passée ou toujours en fonctionnement, dans les deux cas ils ne sont plus de simples objets isolés mais les fragments d'un même système, un patrimoine architectural, industriel et urbain spécifique ancré à la limite entre la ville et le port.

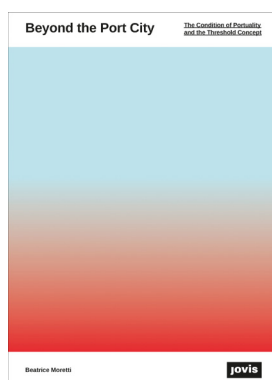
Au sein de ce système dense et hétérogène, les entrepôts, les silos, les réservoirs et l'outillage des quais constituent alors les éléments essentiels d'un plan stratégique qui associe leur régénération à l'élaboration d'un projet de réalisation global coordonné. Dans un tel contexte, le patrimoine présent sur le seuil Ville Port (celui qui est désaffecté mais aussi celui en activité ou le sous-exploité) assure les fonctions de connexion entre territoires et se retrouve au cœur des approfondissements théoriques et des réflexions. Le seuil perd sa nature originelle d'objet de séparation pour devenir un seuil modèle, un cadre qui guidera les actions de connexions, de rationalisation et de partage.



Port de Gênes (Italie), 2015. Roberto Merlo. © Port System Authority of the Western Ligurian Sea

« La division entre différents secteurs », « la consolidation des limites », « l'aménagement incomplet », « l'installation d'infrastructures à la frontière », « la conception d'architectures de transition », l'approche « softening the edges » sont autant de stratégies mises en avant pour aller au-delà des anciennes pratiques de délocalisation portuaire et de renouvellement des activités et, finalement, pour identifier une nouvelle approche, une approche qui voit dans la notion de coexistence entre la ville et le port une stratégie pouvant être mise en œuvre pour le seuil Ville Port. La notion de coexistence présuppose l'existence de relations entre la Ville et le Port que l'on peut aussi chercher à positionner comme paradigme opérationnel. La conceptualisation de cette condition, qui symbolise en même temps une tentative anachronique de reconstruire une ancienne relation dégradée et la nécessité d'aller au-delà du concept d'intégration, incarne le caractère simultané et l'ambivalence de l'acte qui nous autorise à être à l'intérieur et, en même temps, à l'extérieur d'une situation donnée. Avec cette manière de concevoir, la coexistence utilise le caractère indéfini et l'ambivalence des zones de transition : elle offre la possibilité de décrire les espaces composant le seuil en faisant jouer différents niveaux de définition autour desquels s'articuleront de nouveaux projets, mais c'est aussi ainsi que fonctionne le tissu urbain préexistant.

"Beyond the Port City. The Condition of Portuality and the Threshold Concept" est disponible ici: <https://www.jovis.de/de/buecher/product/beyond-the-port-city.html>



Brest Métropole: faire d'un ancien chantier naval un lieu de vie et de rayonnement

Interview par Denis Davoult



Tifenn Quiguer, Vice-présidente chargée de l'urbanisme and Michel Gourtay, Vice-président chargé de l'économie

Au cœur de la métropole de Brest le site des Capucins accueillait autrefois les activités de l'industrie navale. Fortement ancré dans la mémoire brestoïse, le site devient un écoquartier et un nouveau lieu de vie, de création et d'innovation. Un projet qui a aussi été développé dès ses débuts en concertation avec les citoyens et l'ensemble des acteurs concernés. Nous sommes là tout à fait en phase avec l'Objectif 8 de l'Agenda AIVP 2030. Nous avons dès lors voulu en savoir plus sur les différentes composantes de ce projet et les solutions qui ont été retenues en nous entretenant avec Tifenn QUIGUER, Vice-présidente chargée de l'urbanisme à Brest Métropole et Michel GOURTAY, Vice-président chargé de l'économie.

Brest Métropole est membre de l'AIVP depuis 1990.

AIVP | Ancien site de l'industrie navale, le Plateau et les Ateliers des Capucins sont en pleine transformation. Quels sont les principaux axes du programme engagé sur ce site patrimonial?

Tifenn Quiguer, Vice-Présidente chargée de l'urbanisme and Michel Gourtay, Vice-Président chargé de l'économie | Le projet des Capucins se situe en cœur de métropole, au sein du quartier des Quatre-Moulins (20 000 habitants), en frange des projets NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain) Quéliverzan/Recouvrance/Capucins et Bellevue/Bords de Penfeld.



PEF © Pierre-François Watras/Brest métropole

Il constitue un des leviers de la mise en œuvre du grand projet urbain intégré Cœur de métropole/Penfeld pour:

- redimensionner le cœur d'agglomération à l'échelle du Pays de Brest ;
- renforcer les fonctions métropolitaines de la seconde métropole de Bretagne ;
- redynamiser la rive droite en renouvelant l'offre de logements et d'activités ;
- connecter plus efficacement les deux rives du fleuve Penfeld.

Il s'agit ainsi:

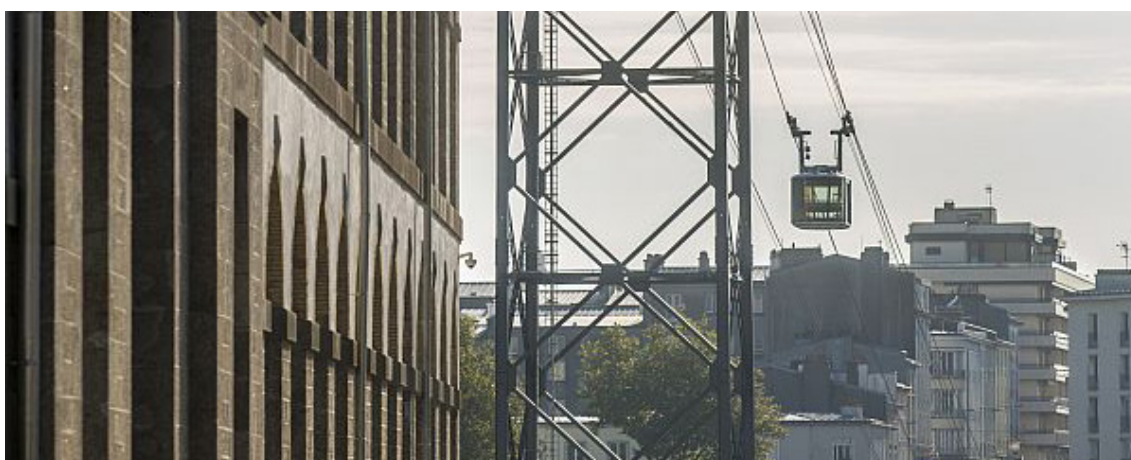
- d'une part de repositionner le centre-ville de Brest dans ses contours d'origine, en l'élargissant vers la rive droite de la Penfeld et Bellevue en favorisant la constitution d'un centre métropolitain attractif à l'échelle des 400 000 habitants du Pays de Brest, au travers l'implantation d'équipements à fort rayonnement (médiathèque François Mitterrand – Les Ateliers des Capucins, Totem French tech Brest+, Centre de culture dédié à l'innovation maritime 70.8, Centre national des arts de la rue et de l'espace public Le Fourneau, Résidence internationale et Centre de mobilité Nelson Mandela, THALES DESIGN CENTER, structure de design thinking, ...) ;
- et d'autre part de renforcer les liens entre les deux rives et avec le quartier de Recouvrance, en valorisant des sites historiques exceptionnels et des paysages inscrits dans la trame verte et bleue de la métropole.

AIVP | *L'ambition est aussi d'en faire un éco-quartier. Quelles solutions sont mises en œuvre pour y répondre ?*

Tifenn Quiguer, Vice-Présidente chargée de l'urbanisme and Michel Gourtay, Vice-Président chargé de l'économie | Le projet est effectivement inscrit en phase 3 de labellisation Ecoquartier.

Il s'agissait de transformer un lieu symbolique de l'industrie navale en un nouveau quartier à vocation métropolitaine, exemplaire en termes de qualité urbaine, de mixité et de densité, et de s'inscrire dans une logique de développement durable, autour:

- du développement des trois fonctions majeures, habitat, économie, culture, et en articulation avec le quartier ancien de Recouvrance ;
- de la mise en œuvre d'une desserte innovante avec un téléphérique urbain complétant une desserte par la ligne A du tramway ;
- de la mise en œuvre d'une boucle énergétique locale au sein d'une zone énergétiquement sensible avec le déploiement d'un réseau de chaleur urbain et de centrales photovoltaïques, au-delà de la qualité thermique des bâtiments ;
- de la préservation de la mémoire des lieux au travers la mise en valeur architecturale du site et des machines conservées dans les Ateliers ainsi que la réalisation d'un parcours d'interprétation ;
- et de la participation et l'appropriation du site par les habitants, notamment dans le cadre d'une démarche de co-conception et co-production de mobiliers de vie, soutenue par le dispositif Ecocité.

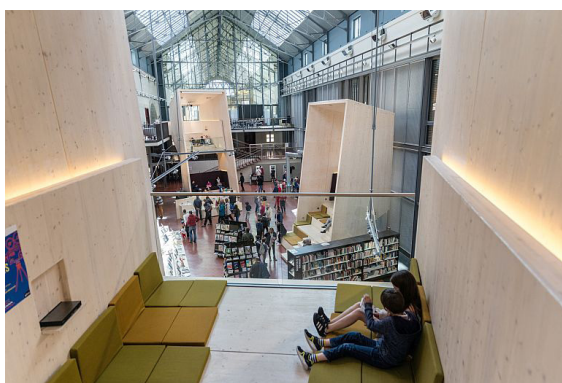


Téléphérique urbain FB © Franck Bétermin/Brest métropole

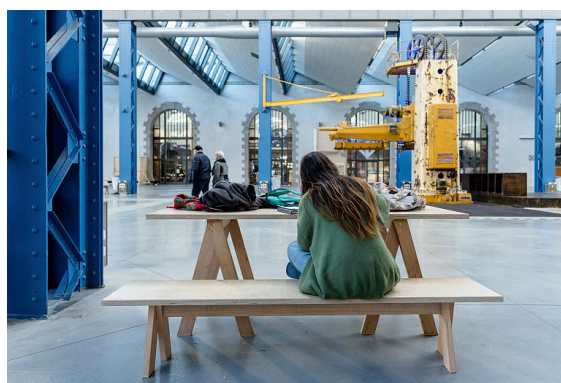
AIVP | Si l'on revient plus spécifiquement sur les Ateliers des Capucins, votre volonté est d'en faire un lieu de vie, mais aussi de création et d'innovation. Quels équipements y sont-ils prévus ou déjà réalisés et en quoi cela renforcera-t-il l'attractivité à l'international de la métropole de Brest?

Tifenn Quiguer, Senior VP Planning and Michel Gourtay, Senior VP Economy | Les Ateliers des Capucins sont un site emblématique de la mémoire brestoise, patrimoniale, ouvrière, et syndicale, reconverti en pôle culturel, de loisirs et d'innovation accueillant 2,7 ha d'activités. On y trouve:

- a médiathèque « François Mitterrand – Les Capucins » sur 9 000 m², véritable tiers-lieu doté d'espaces culturels, de loisirs et travail et d'un auditorium de 200 places, et prochainement un cinéma « Ciné Capucins » de 5 salles, et le Centre National des Arts de la Rue et de l'Espace Public, Le Fourneau sur 2 500 m²;



Bibliothèque François Mitterrand
© Mathieu Le Gall/Brest métropole



Espace principal
© Mathieu Le Gall/Brest métropole

- des commerces thématiques (restauration, brasseur de bière) et des activités de loisirs sur 7800m², notamment « Climb up » et ses 1200m² de murs d'escalade, et « Illucity » et son parc d'aventure en réalité virtuelle sur 750m²;
- les excellences numériques du territoire avec le « Totem » du label French Tech Brest + (190m²), l'accélérateur de start-ups « Village by CA » (500m²) et l'espace de coworking « We Art Minds » dédié aux créatifs freelances, entrepreneur.e et startups ;
- les excellences techniques et technologiques de la mer avec le « 70.8 », vitrine ludique et interactive de la recherche et l'innovation maritime sur 1 500 m² ;
- des salles d'exposition ou de réunion privatisables de 480m².

L'ensemble s'organise autour d'un **grand espace public central, couvert et chauffé de 10 000m²**, « la place des machines », qui accueille, outre le somptueux « Canot de l'empereur » pièce patrimoniale issue des collections du Musée de la Marine, un immense spot de glisse urbaine, de danse, de pique-nique, espaces d'exposition et manifestations publiques ... et que l'on peut privatiser pour accueillir manifestations et évènements d'envergure.



©Frank Bétermin / Brest métropole



©Pierre-françois Watras / Brest métropole

Bref, un lieu unique, exceptionnel, et multifonctionnel à fort rayonnement culturel, économique, de loisirs et touristique !

AIVP | *La population a-t-elle été associée à cette opération majeure de renouvellement urbain, et sous quelle(s) forme(s) ?*

Tifenn Quiguer, Senior VP Planning and Michel Gourtay, Senior VP Economy | L'ensemble des acteurs du territoire (habitants, acteurs institutionnels, économiques, de l'habitat, culturels, associatifs, ...) a été associé, de la conception à la réalisation et ce dès 2005 et au-delà de l'ouverture au public des Ateliers des Capucins avec :

- la mise en place de **groupes de travail thématiques** (Déplacements, Energie, Culture, Patrimoine et mémoire, Innovation, proximité ...)
- la mise en œuvre de **réunions publiques d'information, de concertation, de co-construction, d'exposition et d'animation mais aussi de grands évènements d'appropriation annuels** dans le cadre de portes ouvertes associant à la fois les acteurs culturels du territoire et les anciens ouvriers du site;



VGo © Vincent Gouriou/Brest métropole

- la poursuite de la co-construction du projet et de l'appropriation du site par les habitants dans le cadre d'une **démarche artistique participative de co-conception et co-production de mobiliers de vie**, soutenue par le dispositif Ecocité ;
- **l'accueil et co-construction de programmes d'animation des Ateliers des Capucins, de proximité et métropolitains**, par la SPL Les Ateliers des Capucins, créée spécifiquement pour gérer, animer et promouvoir les Ateliers des Capucins.

AIVP | *Vous vous êtes largement appuyé sur l'identité patrimoniale des Capucins. Mais vous avez également engagé une démarche d'intégration paysagère des activités portuaires existantes ou programmées. Je pense là au futur site dédié aux EMR qui sera complété par une promenade et un belvédère. Pourquoi ce choix et comment ces activités maritimes et industrielles sont-elles mises en spectacle?*

Tifenn Quiguer, Senior VP Planning and Michel Gourtay, Senior VP Economy | Le projet de développement du port de Brest porté par la Région avec la participation de Brest métropole comprend effectivement un volet paysager très important.

Plus de 4,5 ha d'aménagements paysagers assurent en effet l'interface entre le futur terminal industrialo-portuaire dédié aux EMR et la zone de tourisme et de loisirs nautiques du Moulin Blanc.

Une butte paysagère, végétalisée sur 11 m de haut et 100 m de long, offre aux promeneurs une vue insolite sur les futures activités industrielles au cœur d'un site de 50 hectares clos, plan et invisible jusqu'alors.

Plantée de chênes, de pins et de bouleaux, elle offre aussi, sur son versant interdit au public, la reconstitution d'un biotope équivalent à celui présent sur le polder avant le début des travaux.

Autre composante de l'aménagement paysager du site, le belvédère met en scène la rade et les activités nautiques qui s'y déploient toute l'année. Conçu sous forme d'amphithéâtre en concertation avec les habitants, ce belvédère peut être utilisé pour des événements festifs, musicaux ou culturel.



Vue d'architecte de l'estacade et de la promenade © Jessica Morio – Trois Déclic

Port-Saint-Louis du Rhône (France): reconvertir les friches et développer le nautisme

Interview par Théo Fortin



M. Martial Alvarez, maire de Port-Saint-Louis du Rhône

Port Saint-Louis du Rhône (PSL) se situe à 1h de route à l'Ouest de Marseille. Cette ville portuaire de plus de 8600 habitants a été créée au début du XXe siècle afin d'aménager l'embouchure du Rhône. Anciennement industrielle, elle se reconvertit fortement dans la plaisance : aujourd'hui PSL compte 4000 places à sec et à flot pour ces navires. La qualité de vie des habitants ne semble pas oubliée puisque depuis quelques années de nouveaux logements, des parcs et équipements récréatifs ont été aménagés sur ces secteurs reconvertis. L'objectif est aussi de créer une transition douce entre espace résidentiel et zones logistiques ou tertiaires. C'est parce que PSL est une ville à taille humaine qui

nourrit des ambitions pour l'interface Ville Port que l'AIVP a tenu à interviewer son Maire, **M. Martial ALVAREZ.**

La Ville de Port Saint-Louis du Rhône est adhérente de l'AIVP depuis 2018.

AIVP | Depuis 2018 la réhabilitation des friches industrielles sur la presqu'île du Mazet est un projet phare de la municipalité et de ses partenaires. Des friches et anciens entrepôts ont été démolis puis l'espace libéré a été dépollué et reconverti en zones économiques tertiaires ainsi qu'en un parc intergénérationnel ouvert à la population.



Vue depuis la capitainerie de Port-Saint-Louis © Nautismed

Pouvez-vous nous en dire davantage concernant ces aménagements sur les anciennes friches ?

M. Martial ALVAREZ, Maire de Port Saint-Louis du Rhône | La presqu'île du Mazet représente une réserve foncière majeure de plus de 300ha pour notre commune. Ce territoire constitue un espace stratégique pour le développement des activités tournées vers la mer : le nautisme, la conchyliculture, la pêche, et l'accueil touristique sur la route des plages. Il est situé entre la zone urbaine historique au nord du port central, les espaces naturels du Parc Naturel Régional de Camargue au sud et les zones d'activités liées au port à containers de Marseille Fos à l'Est. Sa vocation était déjà préinscrite dans le territoire avec la présence de plusieurs ports de plaisance (plus de 3000 places à flots et à secs), de pêche et de conchyliculture.

Nous avons le souci de préserver ces différentes activités économiques et de contribuer à leur développement tout en maintenant un certain équilibre des espaces urbains, économiques et naturels.

Il était important, aussi, de construire les bases d'un développement plus ambitieux. Plusieurs étapes ont été nécessaires pour y parvenir. Déjà par la maîtrise foncière, puis par le nettoyage des friches industrielles après des inventaires écologiques. Cela nous a permis de mieux définir la vocation des différents espaces et de mettre en œuvre les conditions techniques de leur mise en valeur.

Enfin une convention de transfert de gestion des zones à quai sur le chenal principal menant à la mer a été réalisée avec le Grand Port Maritime de Marseille pour des zones qui n'étaient plus essentielles à leurs activités. Cette coopération avec le Grand Port était essentielle pour avancer.

Cela a permis de relocaliser un nouveau port de pêche en regroupant les activités de produits de la mer et de prévoir de nouveaux équipements pour accueillir des entreprises du nautisme et notamment des multicoques.

Plusieurs plans d'aménagement ont été nécessaires notamment en concertation avec le Grand Port Maritime, pour organiser cette vaste interface au nord et au sud représentant 700 ha. Il a fallu particulièrement déterminer les zones d'enjeux écologiques auxquels on a donné une large place pour répondre aux besoins de compensation. Elles constituent des espaces tampons essentiels à la bonne gestion du territoire. Nous avons voulu le traiter comme un atout qui donne un caractère d'interface particulier à l'ensemble de la zone. Des liaisons cyclables au nord ou des itinéraires de découvertes pour le public au sud traduisent cette préoccupation.



2^{de} vue aérienne de Port-Saint-Louis-du-Rhône

AIVP | *Votre ville mise beaucoup sur le développement de l'accueil de navires de plaisance et sur l'essor de la croisière en Méditerranée. Du foncier a été dégagé pour créer des aménagements adaptés à ces activités très consommatrices d'espace : dans une interview à La Provence en Août 2020, vous parliez de « centaines d'hectares dédiés ».*

Comment articuler croissance du nautisme et bien-être des habitants ?

M. Martial ALVAREZ | La presqu'île du Mazet, comme je viens de le préciser, a fait l'objet d'un plan important d'aménagement des activités dédiées au nautisme et aux produits de la mer (conchyliculture, pêche).

Mais cette démarche impliquait d'apporter des mesures compensatoires appropriées en matière environnementale. Un important plan de gestion (150ha) des espaces naturels a été initié pour proposer une démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser) rendu nécessaire en compensation de l'implantations des nouvelles activités.

La vocation nautique de la ville est également complétée sur sa façade avec le Rhône par le réaménagement de son port fluvial pour mieux accueillir les bateaux de commerces et les bateaux de croisières fluviales (104 escales en 2019). Le projet, en cours de création, d'une véritable escale fluviale pour bateaux de croisières (dont le gabarit augmente jusqu'à 130m), permettra d'installer une tête de ligne d'un produit « Provence fluviale » initié par le département 13 et porté par un syndicat mixte.

L'offre d'activités tournées vers la découverte de la Camargue, de l'embouchure du Rhône et des produits de la mer (dégustations très appréciées) incite les croisiéristes à référencer à présent l'escale dans leur catalogue qui attire d'importantes clientèles internationales.

Ces aménagements à proximité du centre urbain prendront également en compte la gestion physique de l'interface avec le cœur de ville pour mieux valoriser l'offre de services touristiques et de découverte autour du port central. C'est la volonté de maintenir ce lien entre les différents quartiers autour du port et les futures zones d'activités du Pôle « Nautisme » (Nautisme et mer) qui a poussé à la création d'un espace de loisirs intergénérationnels de 6 ha sur les berges sud du port central. Il sera un point d'attraction pour tous les publics et rehaussera l'image de ce lieu patrimonial.

AIVP | *Il reste des plateformes logistiques importantes sur le territoire de PSL. Celles-ci dépendent du Grand Port Maritime de Marseille-Fos (GPMM) et ont un impact sur le développement urbain. Nous pensons notamment à l'interface entre la plateforme située darse n°3 et les zones résidentielles.*

Comment valoriser l'interface et assurer la mixité avec les zones portuaires GPMM?

M. Martial ALVAREZ | La bonne gestion des interfaces entre la ville et les zones d'activités du Grand Port Maritime de Marseille au nord et entre les zones d'activités tournées vers la mer et les zones naturelles à vocation de compensation plus au sud, sont les bases de notre démarche de développement territorial.

Le développement de la zone logistique « Distriport » (280 ha), face au port à containers est aussi lié à l'affirmation des fonctions urbaines de la ville à proximité. La bonne gestion de cette interface est essentielle.

Nous avons organisé ce territoire intermédiaire en retenant, lors de la récente révision du PLU, le projet d'un axe structurant connecté à la principale voie de desserte de la zone portuaire qui longe les limites ouest de Distriport (II). Il apportera une entrée et sortie supplémentaire sur cette façade Ouest de la zone logistique. Cet axe délimite aussi la zone naturelle de 100 ha qui fait tampon avec la ville. Cette nouvelle voie remplira aussi les fonc-

tions de desserte plus au sud d'un nouveau quartier urbain en devenant en bordure du canal St Louis pour s'ouvrir avec un pont vers le Pôle Nautisme et Mer sur la presqu'île du Mazet.

Pour que cette interface reste productive et équilibrée nous faisons en sorte d'accroître l'importance et la qualité des services que la ville peut proposer tout en assurant une meilleure qualité de vie pour ses habitants . De nouveaux logements neufs ou rénovés, de nouveaux équipements éducatifs, sportifs et culturels propres à attirer et fixer de nouvelles populations pouvant travailler sur la zone animent aussi notre volonté d'avancer.



Vue aérienne de Port Napoléon situé à Port-Saint-Louis-du-Rhône et géré par Port Adhoc

AIVP | Un « pôle sur les nouveaux métiers du vent » devrait ouvrir ses portes prochainement à PSL, en lien avec les différents projets d'éolien offshore qui se développent au large de la ville. Les villes portuaires sont naturellement en première ligne sur le développement de l'éolien offshore, alors même que la Commission européenne prévoit une croissance exponentielle du secteur : de 12GW actuellement à 60GW dans dix ans.

Pouvez-vous nous parler de ce nouveau pôle de formation?

M. Martial ALVAREZ | Plusieurs projets pilotes d'éoliennes off-shore flottantes sont en préparation, face au golfe de Fos, au large du territoire de Port St Louis. Il était important de lancer des initiatives permettant de valoriser les retombées économiques et sociales de ces nouveaux équipements.

Nous avons proposé et lancé l'initiative du projet « Windtech » pour répondre à cet objectif. « WINDTECH » est un « centre technique pour les nouveaux métiers du vent et de l'éolien ». Il représente un projet important et novateur dans le domaine de la Transition Energétique.

Pour répondre à ses objectifs, « WINDTECH » contribuera au développement de différentes activités en accueillant de la R&D et de l'innovation, de la formation et une vitrine d'information, de sensibilisation et de tourisme pour contribuer à améliorer l'acceptabilité sociale de ces nouvelles filières de transition énergétiques.

Plusieurs domaines sont concernés : l'énergie éolienne ; le sport de haut niveau (kite, voile) reconnu par des sites de performances (prévisions JO 2024) ; le risque naturel éolien. Pour cela « WINDTECH » proposera des services et des moyens (ex : foncier, locaux, assistance logistique et technique, valorisations, etc...) favorisant le développement de ces activités. Il proposera avec ses partenaires, un soutien au développement de la filière industrielle. « WINDTECH » organisera et valorisera également les retombées économiques et sociales des activités qui seront développées sur le territoire dans les domaines de la transition énergétique autour de la filière éolienne, mais aussi photovoltaïque. Ces activités seront développées avec des organismes professionnels qui ont exprimés leur volonté de participer au projet (ex : France Énergie Marine, Marseille Innovation, CFAI etc....).

Transformer le front de mer: de nouvelles solutions pour de nouveaux défis

Webinar



(De gauche à droite) M. Carlos Mondaca; Mme Ángela de la Cruz Mera;
M. Juan A. Patrón Sandoval; M. Josep Bohigas.

L'interface ville-port est le thème principal de l'AIVP depuis sa création en 1988. Depuis 2018, il s'agit de l'objectif 8 de notre Agenda 2030. Au cours des 30 dernières années, nous avons vu comment les attentes des autorités portuaires, des municipalités, des citoyens et des entreprises ont évolué concernant ces espaces.

Les fronts de mer continuent d'être la zone cruciale de l'interface ville-port. Comment devons-nous planifier ces « waterfronts » pour répondre aux nouvelles aspirations ? Qu'avons-nous appris de décennies de planification des fronts de mer, à partir de cas d'école comme Barcelone ? Quels sont les défis qui subsistent, par exemple dans les cas de San Antonio et d'Algeciras ? Quelle influence ont les nouvelles formes d'aménagement urbain sur ce

type d'opération et quelles sont les points essentiels à traiter ? Dans ce webinaire, nous aborderons ces questions et bien d'autres avec l'aide d'experts opérant au niveau local et national.

Les speakers de ce webinaire seront :

- Mme Ángela de la Cruz Mera, directrice générale adjointe des politiques urbaines à la Direction générale de l'urbanisme et de l'architecture, Ministère espagnol des transports, de la mobilité et de l'urbanisme.
- M. Juan A. Patrón Sandoval, Chef de l'Espace Développement Durable du Port d'Algéciras
- M. Josep Bohigas, directeur général de la région de Barcelone.

Modéré par M. Carlos Mondaca, vice-président de l'AIVP pour l'Amérique latine et directeur des affaires publiques chez Empresa Portuaria San Antonio, Chili.

Vous pouvez vous inscrire ici :

D'ici là, nous vous recommandons de lire le récent article de Béatrice Moretti sur les nouveaux concepts de l'interface port-ville ainsi que la récente interview de Brest Métropole sur ses ambitieux réaménagements en cours.

vous pouvez le regarder ici: <https://app.livestorm.co/aivp-inspiring-people-of-port-cities/transformando-el-frente-maritimo-nuevas-soluciones-para-nuevos-desafios?type=detailed>

Casablanca: l'atout Ville Port

Interview par Denis Davoult



Imad Barrakad, PDG de SMIT

Un programme très ambitieux est actuellement engagé sur la zone portuaire de Casablanca. Mais comment transformer progressivement cette interface avec la ville et ses fonctions portuaires obsolètes pour en faire à la fois un lieu de vie et une destination internationale majeure ? Nous sommes là au cœur de l'objectif 8 de l'Agenda AIVP 2020, et c'est ce questionnement dont nous avons souhaité nous entretenir avec **M. Imad BARRAKAD, Directeur Général de la SMIT** – Société Marocaine d'Ingénierie Touristique.

La SMIT - est adhérente de l'AIVP depuis 2016.

AIVP | *Le Roi du Maroc a dévoilé au printemps 2014 le programme Wessal Casablanca-Port, un programme qui va transformer profondément la zone portuaire de Casablanca. Un an plus tard, il lançait trois des composantes majeures de ce projet : un nouveau chantier naval, l'aménagement d'un port de pêche, et un nouveau terminal de croisières.*

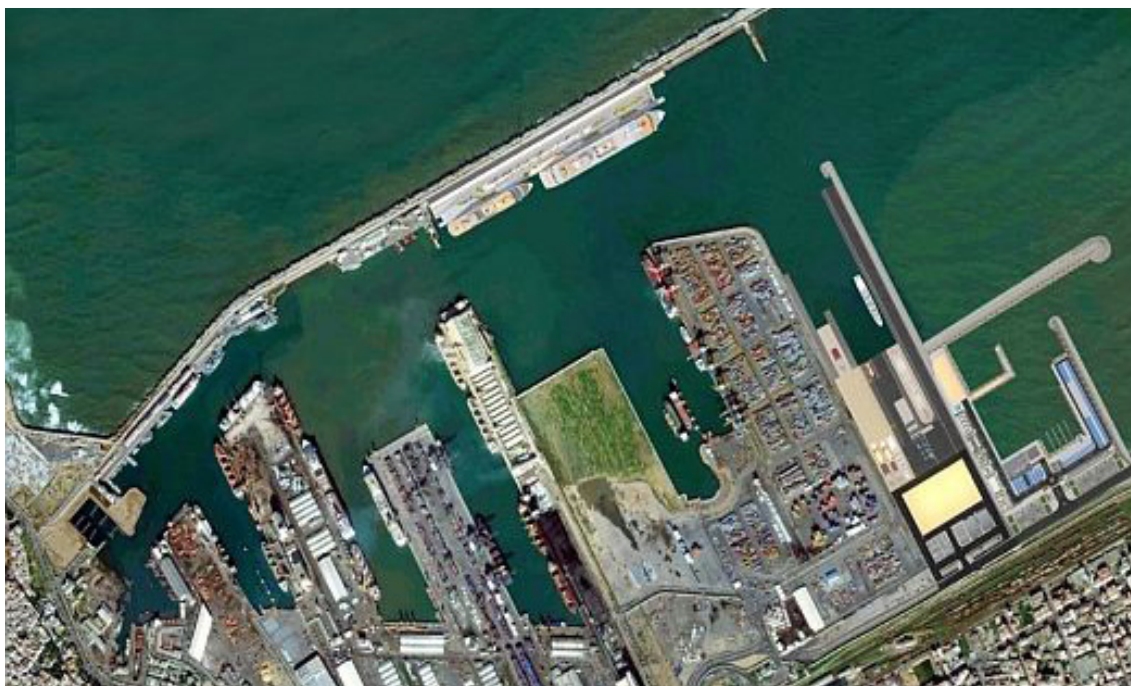
Quelles sont les principales composantes de ce projet ?

M. Imad BARRAKAD, Directeur Général de la SMIT | La Région de Casablanca Settat se caractérise par une grande diversité de ressources culturelles et naturelles qui permettent de créer des produits pouvant proposer des expériences touristiques variées. La région ambitionne de développer une offre structurée autour du **city-break** basé sur le tourisme **d'affaires**, le tourisme **culturel** et les **loisirs** d'une part, et, le **tourisme de nature** d'autre part.

La métropole et sa région, qui se hissent parmi les premières destinations touristiques nationales, présentent ainsi des perspectives de développement touristiques très prometteuses. En effet, Casablanca est une ville vibrante et cosmopolite, où la tradition et la modernité coexistent. En 1942, elle est à l'honneur au cinéma Hollywoodien avec un film portant son nom et qui a donné une visibilité à l'international à la ville dont **le nom est devenu mythique**. Aujourd'hui, le centre historique de la ville est un vrai musée en plein air offrant de beaux bâtiments, héritage précieux des architectes de l'époque mettant en évidence le style Art Déco et le style d'avant-garde des années 20 aux années 50 plus tard.

La thématique retenue pour Casablanca a pour objectif de faire partager l'expérience d'une destination avant-gardiste cosmopolite et s'adresse aussi bien aux résidents, qu'aux touristes internationaux et amoureux de l'ambiance casablancaise : « **Casablanca, la Promesse Affaires, Culture et Loisirs** ».

Le port de Casablanca est le point focal de la façade maritime de Casablanca, point d'entrée privilégié des croisiéristes. Cependant, son état initial dénotait une certaine anarchie, ce qui le rendait moins séduisant vis-à-vis des touristes : la croisière à Casablanca souffrait d'une réelle morosité et la zone portuaire n'offrait pas un visage suffisamment attractif aux visiteurs d'une métropole telle que Casablanca. **Une reconquête du port et la structuration de son interface avec la ville s'imposait.**



Port de Casablanca @Agence Nationale des Ports

Sur Hautes Instructions de Sa Majesté le Roi, un projet a été mis en place pour transformer Casablanca en une destination touristique tirant profit de son port. L'un des objectifs essentiels étant de **transformer graduellement les fonctions obsolètes de la zone portuaire, l'ouvrir sur la ville et introduire de nouveaux schémas d'aménagement et d'organisation spatiale correspondant aux exigences actuelles, qu'elles soient urbaines, touristiques ou économiques.**

Ainsi, une **nouvelle Cité de loisirs et de culture va y être développée, avec le port comme point d'ancrage.** Cette Cité va permettre de **déployer de nouvelles fonctions** qui seront à l'origine **de nouveaux usages** révélateurs d'une métropole en pleine mutation et en pleine reconquête de sa façade maritime.

Ce projet va permettre un réaménagement total d'un territoire maritime et portuaire jusque-là plutôt répulsif et peu attrayant, dans le but de répondre aux attentes à la fois des Casablancais pour améliorer leur cadre de vie et animer leur ville, mais également des visiteurs et touristes en leur créant un pôle de loisirs et d'animations grâce aux recompositions spatiales, à la qualité esthétique et paysagère du traitement architectural et aux fonctions récréatives et ludiques qui permettent de consommer l'espace portuaire de manière agréable et en faire un décor propice aux loisirs contemporains.

Ces fonctions nouvelles apportées par cet ambitieux projet, sont initiées dans le cadre de d'une approche de Partenariats Public Privé.



Projet Wessal, Port de Casablanca



Casablanca, un nouveau terminal croisière

Ainsi, le **développement de la croisière** transformerait le port en un espace touristique ouvert, animé, avec de nouvelles conditions d'accueil plus favorables, ce qui permettra d'engendrer une massification et une diversification des flux touristiques au niveau de Casablanca. Grâce à la convergence des efforts des partenaires concernés, à savoir l'ANP (Agence Nationale des Ports) au niveau du développement de l'infrastructure nécessaire à la croisière (nouveau terminal, nouvelle gare maritime, équipements d'accueil, quais d'accostage...), la SMIT au niveau de la proposition d'actions d'amélioration de l'accueil dans le terminal et d'une offre touristique complémentaire, et les partenaires locaux au niveau de l'amélioration de la sécurité et de l'environnement du port, la croisière va prendre un nouvel élan à Casablanca.

Un cœur animé sera graduellement développé dans la zone portuaire afin de créer un point incontournable au niveau de la destination à travers une **offre shopping** qui viendra renforcer cette fonction déjà présente à Casablanca (en continuité des nombreux malls et zones de shopping de la ville) mais qui restait concentrée au niveau du centre-ville. Une offre retail sur la façade maritime en assurera l'attractivité et la fréquentation tout au long de l'année. Il s'agit également de créer un **pôle de loisirs et de culture, comprenant** de nouveaux équipements de loisirs notamment le grand Aquarium, la grande Cité des Sciences et une Bibliothèque scientifique ouverte au grand public qui permettra de renforcer l'offre d'animation non seulement de la zone portuaire, mais également de l'ensemble de la destination et qui vont générer une fonction de dynamisation de l'activité touristique toute l'année.

Pour renforcer l'**offre MICE** (*Meetings, Incentives, Conferencing, Exhibitions*) existante, un projet de centre d'affaires est prévu et sera développé dans les normes des plus grands centres d'affaires internationaux, ce qui permettra d'attirer une clientèle MICE internationale, qui viendrait dans le cadre de **séjours « Bleisure »** (nouveau concept de voyage qui consiste à combiner les affaires et les loisirs (Business / Leisure).

Le projet prévoit aussi la **modernisation des différents infrastructures et équipements existants** dans l'enceinte portuaire notamment le réaménagement et la **réhabilitation du port de pêche** à travers la création d'un espace ouvert au public et aux touristes, avec la rénovation du marché aux poissons et la création de restaurants spécialisés ce qui va créer une dynamique tout au long de l'année, et l'**agrandissement et la modernisation de l'actuel port de plaisance** qui constituera le nouveau fer de lance pour booster les arrivées des plaisanciers. **Le chantier naval** sera également apprêté pour son ouverture aux visites touristiques et à la découverte de cette fonction importante dans le fonctionnement du port.



Nouveau port de pêche



Nouveau chantier naval, 1ère phase,
2019 @ Somagec

Le projet sera également doté de **structures d'hébergement touristiques** (hôtels) offrant les plus hauts niveaux de prestations à la clientèle, qui mettront l'accent sur le confort, le bien-être et un service de qualité.

Compte tenu de la proximité d'un environnement patrimonial autour de l'enceinte portuaire, **la valorisation touristique du patrimoine casablancais** environnant la zone portuaire est une composante essentielle du projet. Il s'agit donc de la réhabilitation de la médina de Casablanca et sa valorisation touristique à travers l'injection de nouvelles fonctions touristiques intra-muros (circuits touristiques, centre d'interprétation du patrimoine, équipements culturels, espaces communautaires...).

Ce projet vient compléter une vision globale et ambitieuse de rehausser la destination Casablanca. Ainsi, le **plan de développement de la région du Grand Casablanca** s'articule autour de quatre axes stratégiques :

- l'amélioration des conditions de vie des habitants ;
- le renforcement de la mobilité au niveau de la région ;
- la consécration de la place de la région en tant que destination nationale et internationale de commerce et de loisirs, et de zone d'accueil des grandes manifestations. Il est prévu dans ce cadre la construction d'un grand théâtre, d'un village de sport, la mise à niveau du Complexe Mohammed V et de l'espace «La Casablancaise», etc.
- la promotion de l'attractivité économique de la région et l'amélioration du climat d'affaires.

AIVP | *L'ambition est de renforcer l'attractivité touristique de Casablanca. De quelles manières ce projet y répondra-t-il ? Et le projet initial a-t-il évolué ?*

M. Imad BARRAKAD, Directeur Général de la SMIT | Le projet « Wessal Casablanca-Port », figure parmi les grands projets d'envergure de Casablanca et ambitionne de transformer la ville casablancaise en un pôle d'attractivité touristique en faisant de la créativité culturelle, innovation architecturale, développement de la qualité de vie des leviers stratégiques qui permettraient à la capitale économique du Maroc de rivaliser avec les plus grandes métropoles du monde.

Ce projet ambitieux et inédit permettra à terme de renforcer l'attractivité touristique de la destination Casablanca à travers la création de composantes phares, structurantes et à forte valeur ajoutée à même de conforter son positionnement touristique future « une destination internationale phare en termes de tourisme d'affaires, **de culture et de croisière** ».



Projet Wessal, Port de Casablanca

De ce fait, ce nouvel aménagement imposant du port et son environnement attirera de nouvelles clientèles, améliorera l'attractivité du territoire et aura des retombées socio-économiques importantes pour la ville de Casablanca et sa Région.

En effet, ce grand projet de mise à niveau urbaine couplé à l'injection de plusieurs Milliards d'investissements touristico-culturels et de chantiers structurants au niveau de la ville de Casablanca, tel que la mise en valeur touristique de la médina de Casablanca, la création d'un grand théâtre (icône architecturale), la nouvelle cité de loisirs et de culture avec son nouveau port de pêche et son terminal de croisière, etc., ont permis **d'accompagner la transformation et la valorisation de la zone portuaire et de son environnement** afin de renforcer l'attractivité touristique de la destination.

Ces offres d'animation et de patrimoine dans la zone portuaire et au niveau de ses franges immédiates, qu'elles soient sous forme de **musées, d'équipements culturels et de loisirs, ou de circuits d'interprétation**, permettent indéniablement la génération de valeurs, de sens et d'identité, ce qui améliore indéniablement la visibilité de la destination de Casablanca sur la carte touristique mondiale.

AIVP | *Ce vaste programme doit permettre d'accompagner la croissance de l'activité portuaire mais aussi une meilleure intégration urbaine. Quelles solutions ont-elles été prévues pour parvenir à cette intégration Ville Port ?*

M. Imad BARRAKAD, Directeur Général de la SMIT | Ce projet a été pensé pour assurer la meilleure intégration possible entre port et ville avec la création d'une nouvelle cité de la culture et des loisirs qui permettra d'affirmer le positionnement en tant que destination d'affaires, city-break, articulée autour de la culture et des loisirs.

Ainsi, en parallèle de la mise à niveau des infrastructures portuaires, la stratégie d'aménagement du port, été largement prise en compte dans les projets d'aménagement global de la ville casablancaise. En effet, **c'est autour de l'activité de croisière que s'organise une véritable intégration du port dans la ville**. En effet, la situation du port dans l'ensemble urbain et en plein centre-ville, permet une connexion directe entre le port (les flux de croisiéristes) et les différentes zones et équipements touristiques : les abords du boulevard Mohamed V, l'ancienne médina, la Mosquée Hassan II, la corniche El Hank et la nouvelle marina de Casablanca, etc.

Aussi, le programme « Wessal Casablanca Port » a prévu plusieurs actions dans le but d'assurer une meilleure mixité fonctionnelle et spatiale entre le port et la ville, et ce à travers l'élimination des frontières physiques et fonctionnelles qui séparent le port et la ville, la création de nouveaux espaces de vie, de rencontre et de découverte dans l'interface port ville.

Esthétique et nouvelles valeurs portuaires

José M Pagés Sánchez



Marseille Panorama

À Hambourg, l'un des plus grands ports d'Europe et du monde, la Speicherstadt produit toujours un effet hypnotique sur les promeneurs. Cet ensemble d'anciens entrepôts construits à la fin du XIX^{ème} siècle en briques traditionnelles du nord de l'Allemagne fascine par sa qualité architecturale et ses perspectives monumentales. Cette partie de la ville, inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco depuis 2015, reflète l'esprit d'une époque où l'on accordait une grande importance à l'image du port. Le bâti portuaire, qu'il s'agisse de locaux cossus appartenant aux compagnies maritimes ou de bâtiments plus fonctionnels, était un symbole de puissance commerciale.



Ville d'Hambourg, Patrimoine Mondial de l'UNESCO

À mesure que se développaient, au XX^{ème} siècle, les activités maritimes et portuaires, une vision fonctionnelle centrée sur l'optimisation de l'espace s'est imposée, reléguant au second plan les valeurs esthétiques et environnementales. Cette évolution a engendré l'apparition de zones industrielles et de vastes étendues d'entrepôts portuaires. La déshumanisation des ports, associée aux projets d'expansion, aux évolutions technologiques et aux nouvelles réglementations qui restreignent l'accès au waterfront, a provoqué des tensions, parfois très fortes, dans les relations Ville Port.

On constate toutefois ces dernières années un intérêt croissant en faveur de l'établissement de relations plus harmonieuses. En outre, la prise de conscience progressive des problématiques environnementales, et les efforts croissants consentis pour y faire face, font naître des initiatives allant dans le sens de la mise en valeur esthétique des ports. Auparavant, on cherchait surtout à dissimuler le port derrière une zone tampon, mais, les intentions ont progressivement évolué. C'est particulièrement vrai en Europe du Nord. Les ports norvégiens d'Oslo et Moss, par exemple, sont tenus de suivre des orientations esthétiques indiquant les axes visuels à protéger, les zones vertes à aménager, quels éclairages adopter ou quels matériaux ou couleurs privilégier. À Oslo, le raisonnement repose sur le principe général selon lequel la valeur esthétique du port peut résider dans les activités logistiques elles-mêmes. Celles-ci méritent donc d'être montrées aux citoyens. La zone tampon sert ici d'espace de transition et non plus d'écran de dissimulation. Partant de ce principe, l'idée est d'augmenter la transparence du port en créant des points de vue d'où il sera possible d'observer ses activités.

Autre exemple dans les pays nordiques : le nouveau port de Vuosaari à Helsinki. Ici, la relocalisation de la majeure partie des activités portuaires pour les concentrer dans un terminal situé à l'extérieur du centre-ville a été l'occasion de tester des solutions innovantes. L'accent a été mis sur l'intégration paysagère d'une nouvelle structure adjacente à un site Natura 2000. Outre un plan d'éclairage visant à réduire son impact, un mur d'enceinte a été construit autour de la zone portuaire. La structure, primée à plusieurs reprises pour sa composante végétale, comprend également un site d'observation ouvert sur le port et le parc.

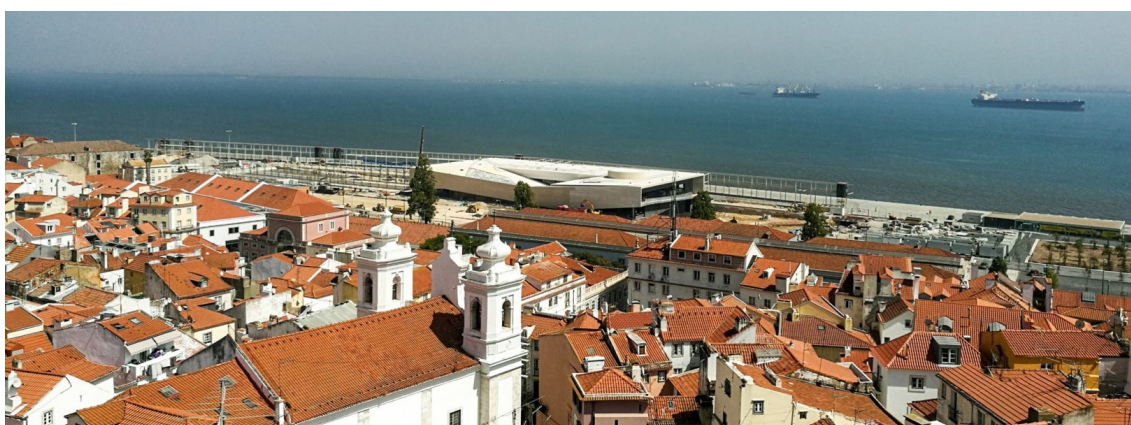


Limite entre le port et la réserve naturelle Natura 2000 dans le port de Vuosaari, dans le port d'Helsinki.

D'autres ports s'intéressent à la question de la transparence visuelle, comme en témoigne le guide des bonnes pratiques de l'AIVP. Un exemple est celui du Havre, en France, où un mur définissant la limite de la zone portuaire a été remplacé par un treillis métallique qui laisse voir ce qui se passe à l'intérieur du port. Le guide propose d'autres exemples où des belvédères ont été aménagés dans l'objectif de montrer le port aux habitants. Ces initiatives révèlent que le besoin se fait sentir de rapprocher le port des habitants, non seulement à travers des actions sociales mais aussi en leur donnant la possibilité de progressivement se familiariser avec le port et ainsi les amener à le considérer comme partie intégrante de la ville.

Mais il est naturellement impossible de faire abstraction des externalités négatives inévitablement associées à de nombreuses activités portuaires. Quoiqu'il en soit, il existe des exemples d'infrastructures aménagées dans l'objectif de réduire ces externalités que l'on pourrait qualifier de structures singulières, voire emblématiques, tel le terminal charbonnier de A Coruña ou l'incinérateur de Marchwood, à proximité de Southampton.

Dans le sud de l'Europe, certaines villes portuaires parviennent à faire une place aux valeurs esthétiques, mais essentiellement dans le cadre de projets ponctuels en lien avec l'accueil des passagers ou la plaisance. Au Portugal, l'architecture et l'aménagement des nouveaux terminaux passager de Lisbonne et Porto sont d'une qualité remarquable. Les deux structures qui combinent fonctions urbaines et portuaires sont devenues emblématiques de leur ville : le premier terminal comprend des espaces publics surélevés et le deuxième des espaces destinés à accueillir des laboratoires universitaires. Par ailleurs, certains bâtiments marseillais sont des exemples de mixité verticale des fonctions : Au Silo, une salle de spectacles et des bureaux ont ainsi été installés aux étages supérieurs, tandis que le rez-de-chaussée est réservé aux activités logistiques. Les Terrasses du Port qui combinent centre commercial et terrasse avec vue sur mer au niveau supérieur de l'édifice et activités ferry au niveau inférieur, en sont un autre exemple.



Terminal de croisière de Lisbonne. Auteur : José M P Sánchez

Dans cet article, nous avons vu comment les ports et territoires adjacents adoptaient progressivement certaines valeurs esthétiques, révélant une nouvelle manière d'appréhender les infrastructures portuaires. Si la relation Ville Port était jusqu'ici problématique, l'on remarque qu'émergent peu à peu des initiatives témoignant d'une volonté de remédier à la situation. Mais il nous reste une longue route à parcourir. Pour l'heure, on constate que certains projets envisagent déjà le port comme une entité censée évoluer en harmonie avec son environnement et en particulier avec ses zones de transition avec la ville. D'autres sont davantage centrés sur la mise en œuvre d'actions concrètes qui peuvent certes fonctionner isolément, mais qui sont relativement peu intégrés à des initiatives à grande échelle. Il faut donc aller encore plus loin et montrer que le port incarne des valeurs qui ne sont pas seulement centrées sur les marchandises et l'économie mais qui sont aussi liées à l'environnement, à la culture et à la société. À plus forte raison lorsqu'il s'agit de développer une relation Ville Port durable. Et c'est bien là l'ambition de l'AIVP.

Interaction Ville Port à Helsinki: agir à tous les niveaux de l'interface

Satu Aatra



Satu Aatra, responsable de la planification au port d'Helsinki

Comme plusieurs experts l'ont déjà souligné, l'interface entre le port et la ville n'est pas seulement la frontière physique entre le port et la ville, mais elle peut être considérée comme plus complexe, compte tenu des effets plus larges que les activités portuaires peuvent avoir sur l'environnement urbain et les citoyens. Dans cet article, Satu Aatra, de l'autorité portuaire d'Helsinki, explique comment le port gère les différents éléments qui forment l'interface complexe entre le port et la ville dans la capitale finlandaise.

Le Port d'Helsinki comprend des terminaux situés en centre-ville et le port de commerce de Vuosaari, à l'est de la ville. Les terminaux du centre-ville assurent à la fois le transport des passagers et des marchandises et le site de Vuosaari traite essentiellement le trafic de fret. Les terminaux du centre-ville, chargés d'histoire, constituent un solide héritage : la ville portuaire d'Helsinki a été fondée en 1550 et certains sites du centre-ville fonctionnent depuis le XIX^{ème} siècle.

La ville s'est toutefois développée et densifiée en suivant dans le même temps la tendance internationale à la délocalisation des ports en zone périurbaine. Le port a cédé de vastes territoires du centre-ville en contrepartie de la mise en service du port de commerce de

Vuosaari en 2008, et les terrains portuaires situés au cœur de la ville sont de moins en moins nombreux.

La Finlande dépend des liaisons maritimes et ses infrastructures maritimes et routières sont essentielles à l'économie et à la logistique du port, aux entreprises et aux voyages transnationaux. Environ 12 millions de passagers transitent annuellement par le port d'Helsinki pour leurs déplacements d'affaire ou de loisir.



Port Ouest T2 ©Port d'Helsinki

Les ports, à de nombreux égards, partagent une interface qui recouvre une dimension humaine et environnementale, incluant le bâti et le milieu naturel, avec la ville et la société en général. Le port, espace ouvert sur la ville sur lequel le voyageur porte en général ses premiers et derniers regards, peut être envisagé comme la carte de visite de l'espace urbain. Il donne une première impression et renseigne sur son fonctionnement et sur la façon dont on sera accueilli.

L'interface humaine

L'interface économique, sociale et culturelle constitue ce que l'on pourrait appeler une « interface humaine », les activités humaines et le bien-être étant au cœur de la vie. La vie urbaine est faite d'individus, d'activités et d'environnement bâti. À l'interface Ville Port, le facteur humain génère un réseau de connexions, d'entreprises et de services reliés entre eux aux niveaux local, national et international, et qui se soutiennent mutuellement. Par bien des aspects, il est une sorte d'interface invisible qui fonctionne en arrière-plan et qui peut être perçue comme faisant partie intégrante d'une ville vivante et active. Les activités économiques, en générant par exemple des recettes fiscales et en ouvrant des possibilités de nouveaux services et de création d'emplois, font aussi partie intégrante de l'interface sociale. Les flux de visiteurs qui transitent par les terminaux peuvent aussi permettre de diversifier la culture urbaine.

Le port d'Helsinki a su créer des liens internationaux, impliquant différents acteurs de la zone métropolitaine et d'au-delà. Il a en outre su intégrer une dimension humaine immatérielle en créant des liens avec les entreprises locales et les habitants, de sorte à générer de nouvelles activités ainsi qu'une acceptation et une compréhension mutuelles, pour ainsi créer un sens communautaire au sens large.

La zone métropolitaine d'Helsinki est la région finlandaise de plus forte croissance, et la plupart des produits de consommation, dont les aliments et les médicaments, sont importés via le Port d'Helsinki. Le port joue un rôle actif au sein du réseau logistique, permettant d'acheminer rapidement un très large éventail de matériaux et marchandises à destination des entreprises et des clients de la zone métropolitaine. Qui plus est, les personnes qui transitent via le port, en consommant des services locaux, garantissent des retombées positives pour la ville.

Une double Interface Ville Port

Helsinki, la Finlandaise, et sa jumelle Tallinn, l'Estonienne, composent à elles deux une vaste région économique. La fréquence et l'efficacité des liaisons par ferry entre les deux villes constituent un important facteur humain. Ces liaisons servent au transport de produits de première importance pour l'économie, aux voyages d'affaires et d'agrément, à la circulation de la main d'œuvre, aux liaisons transfrontalières et à la mobilité transnationales, tout en générant des emplois et de l'activité économique des deux côtés de la mer Baltique.

Ce jumelage joue également un rôle important dans l'établissement de liaisons de port à port entre Helsinki et Tallinn. Les deux ports se partagent un trafic portuaire substantiel, menant de multiples projets de développement en commun. L'on peut considérer que l'interaction entre les deux ports se trouve à l'interface Ville Port dans la mesure où ces activités créent du capital économique et social, et de nouvelles connections, contribuant au bien-être des habitants de la région. Cette interaction à valeur ajoutée souligne l'importance de ce qui peut être considéré comme une interface port-port.

Une interface de bon voisinage

L'établissement de rapports de bon voisinage est devenu un objectif guidant l'action du Port d'Helsinki. Cela signifie que ce dernier organise des rencontres fréquentes avec les communautés locales, les associations de riverains, les écoles et les crèches. Les réunions avec les communautés locales et les associations de riverains portent sur des sujets d'actualité comme l'impact de l'activité portuaire, les usages fonciers, le trafic et les questions

environnementales. La coopération avec les écoles et les crèches est davantage centrée sur l'information et les activités portuaires. Les murs d'un bâtiment repeints par les élèves de l'école de Katajanokka et la fabrication, toujours par des écoliers, de fanions destinés à l'accueil des bateaux de croisière sur les quais de Hernesaari constituent de bons exemples.



Peintures de Katajanokka par des élèves ©Port d'Helsinki

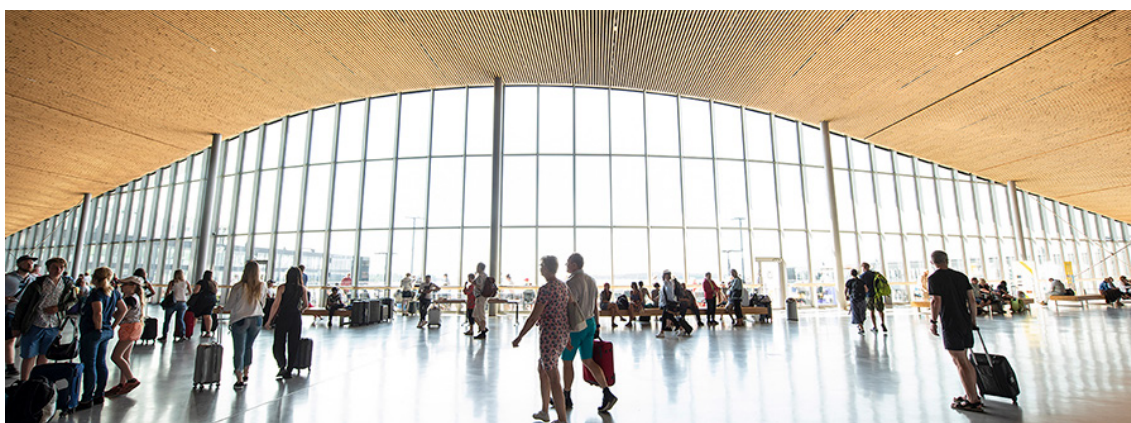
Le cadre bâti de l'interface Ville Port

Le cadre bâti de l'interface Ville Port est constitué des différents composants physiques de l'environnement bâti, à savoir les espaces aménagés, les bâtiments et les infrastructures. Il couvre aussi une échelle environnementale.

Les espaces d'interface

Les espaces portuaires aménagés et leurs composantes créent des points de contact avec la zone urbaine et font office de jonctions dans le paysage urbain. Les bâtiments et les structures portuaires servent avant tout au transport des marchandises, mais ils facilitent également la mobilité des personnes. Les bâtiments et les structures portuaires sont en outre dotés d'une dimension architecturale et technique : ils sont des chefs-d'œuvre d'ingénierie qui donnent un intérêt technique supplémentaire au paysage spatial.

L'aménagement des zones portuaires urbaines existantes est un exercice important pour la ville et pour le port. Un bon exemple est celui de l'aménagement du Terminal 2 du West Harbour à Helsinki. Les urbanistes et le service des permis de construire de la Ville ont déployé de réels efforts de coopération avec le Port pour trouver des solutions concernant la construction d'un nouveau bâtiment destiné à l'accueil des passagers à West Harbour.



Terminal 2 du port ouest d'Helsinki ©Port d'Helsinki

L'échelle infrastructurelle

Améliorer l'accessibilité aux terminaux situés en centre-ville est quelque peu compliqué dans les villes compactes. Helsinki s'est fixé pour objectif de poursuivre le développement de son système d'information portuaire, notamment dans les terminaux du centre-ville. Les solutions envisagées concernent les liaisons du réseau RTE-T et prévoient une meilleure accessibilité à tous (automobiles, transports publics, piétons, cyclistes). Le port et les autres utilisateurs des infrastructures de circulation auraient tout intérêt à pouvoir accéder à des données en temps réel plus précises sur le trafic et d'informations sur les prévisions de circulation.

Jusqu'alors, la ville et le port ont travaillé à l'amélioration des feux tricolores aux abords des terminaux à travers un système de signalisation intelligent qui permet de suivre en temps réel les mouvements des bateaux et les flux de véhicules dans les rues. Il est aussi question de construire une liaison routière intelligente dans les environs de West Harbour qui permettrait d'optimiser le trafic à l'un des carrefours les plus fréquentés et les plus compliqués de la ville sur la base de différentes stratégies. L'objectif est de développer une solution intelligente capable de gérer l'optimisation des temps de transport, la congestion, les émissions polluantes, etc. Une application mobile qui permettrait à tous de suivre les informations en temps réel est également à l'étude.



Liaison avec le tramway du port ouest ©Port d'Helsinki

De nombreux trams et un réseau national d'autocars bien développé font que les terminaux du centre-ville d'Helsinki sont bien desservis par les transports publics, en complément d'une offre de vélos et de trottinettes électriques en libre-service. Le système de transports publics a été aménagé en collaboration avec les compagnies maritimes et l'agence régionale des transports publics. Un système similaire a été mis en place à Tallinn rendant l'achat des billets et l'utilisation des transports plus faciles dans l'ensemble de la région Helsinki – Tallinn : une approche centrée sur les utilisateurs qui facilite les déplacements entre les deux villes.

Le SIG et de nombreuses données numériques et techniques composent notre interface numérique. Le port, en tant que partie intégrante de la ville, utilise la carte numérique et la plateforme de données de la Ville. Cela permet d'accéder à des informations précises et actualisées concernant, par exemple, les terrains sous concession. De nombreuses solutions applicables à l'infrastructure portuaire (électricité, alimentation en eau et assainissement, etc.) sont programmées et mises à exécution en collaboration avec les élus municipaux et les instances régionales compétentes.

L'interface numérique des terminaux d'Helsinki comprend un accès gratuit au réseau WLAN de la ville. Ce réseau ouvert permet d'accéder aux dernières informations et aux services numériques proposés à l'échelle locale.

L'échelle environnementale

Le Port d'Helsinki dispose d'un permis environnemental pour tous ses sites. Destiné à orienter ses activités, ce document décrit les réglementations en vigueur en matière d'impact environnemental, par exemples les niveaux de bruit et d'émissions polluantes autorisés. Les niveaux de bruit et d'émissions polluantes sont strictement surveillés et les émissions font l'objet d'un suivi régulier par l'autorité environnementale locale. Grâce au travail de coopération entre le port et les compagnies maritimes, les seuils autorisés ne sont pas dépassés.

L'impact des nuisances sonores et des émissions polluantes produites par les bateaux et les activités portuaires est évalué conjointement avec les urbanistes lors de l'élaboration des plans d'occupation des sols afin que les plans d'aménagement urbain garantissent un niveau adéquat de protection contre le bruit dans pour l'obtention des permis de construire. L'idée est de permettre le maintien des activités portuaires tout en garantissant un cadre de vie durable. Le plan d'aménagement urbain a été renforcé par des mesures anti-bruit systématiques, et l'obtention des permis de construire est soumise à la présentation de plans de prévention du bruit. De plus, le Port, les urbanistes et des consultants en acoustique ont travaillé ensemble à l'élaboration de lignes directrices pour lutter contre le bruit émis par les bateaux.

Afin de minimiser l'impact environnemental dans les terminaux, le port a pris d'autres initiatives comme l'installation de dispositifs d'autoamarrage et de courant de quai et le développement de stations d'avitaillement en GNL.



West Harbour Automoorring ©Port d'Helsinki

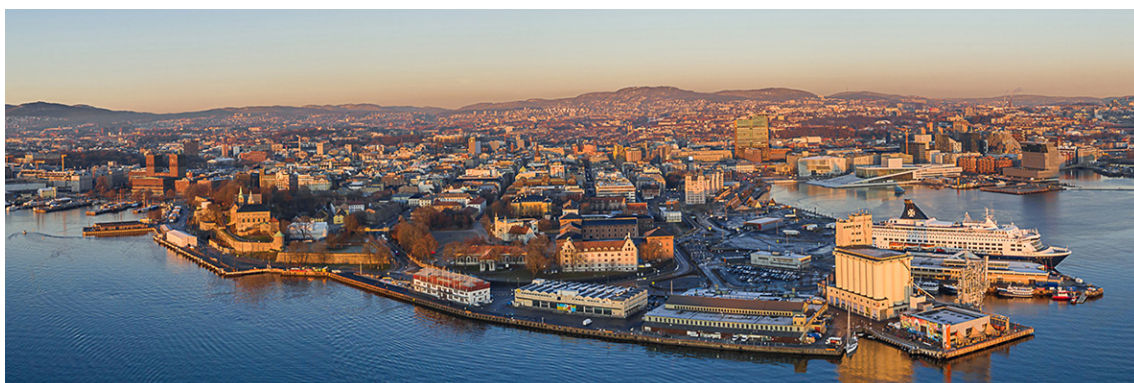
La construction et la mise en service du port de commerce de Vuosaari a affecté les secteurs environnants dont des zones naturelles sensibles (Natura 2000) comme l'archipel et des habitations situées à proximité. Pour réduire le bruit généré par les bateaux et les activités portuaires, le port a construit un mur acoustique d'une hauteur de 13 mètres sur un kilomètre de long à l'est du terminal. La structure est équipée de panneaux solaires et fait également office de belvédère sur le port et de spot pour les pêcheurs de loisir.

L'interface du futur

Les fonctions d'exploitation du port vont à l'avenir faire l'objet d'un développement intensif: extension de la surface portuaire et développement des chaînes de transport intermodales, numérisation, automatisation et accueil des passagers. La numérisation et l'automatisation vont améliorer l'efficacité des opérations portuaires et réduire davantage les impacts négatifs sur l'environnement. Les chaînes de transport vont évoluer aux échelles locale, nationale et internationale en vue de permettre la fluidification du trafic, et des services de régulation vont être développés. L'accent sera mis sur l'accueil des passagers afin de rendre les déplacements plus pratiques et plus faciles à travers le développement de services centrés sur la fluidité de la chaîne de transport des passagers. Toutes ces initiatives sont appelées à réunir la Ville, le Port et la communauté urbaine pour envisager de nouvelles perspectives économiques et techniques.

Prise en compte de l'esthétique portuaire: quels enseignements tirer de l'exemple d'Oslo?

Hans Kristian Riise



La promenade du port d'Oslo est longue de neuf kilomètres. Photo : Patrik Dronetjenester.

Le Port d'Oslo est peut-être le premier, et le seul, port à avoir formulé des orientations esthétiques en matière d'aménagement portuaire.

Ces orientations donnent une direction à suivre pour tous les choix esthétiques relatifs à l'aménagement de la promenade du port et du port industriel de Sydhavna.

Un projet pour « la ville du fjord » (Fjordbyen)

En janvier 2000, la Ville d'Oslo a décidé de consacrer une large bande du domaine portuaire à des projets d'aménagement urbain. Vingt ans plus tard, une promenade portuaire de 9 km de long relie entre eux plusieurs secteurs disparates du waterfront, permettant aux habitants d'accéder facilement à un vaste espace récréatif.

D'autres terrains ont été libérés pour l'aménagement du port industriel de Sydhavna, situé à trois kilomètres du centre-ville, rendant possible la prolongation de la promenade portuaire, la construction de logements et d'aires de loisirs composées d'espaces verts et de zones de baignade.

Exploiter l'esthétique

L'approche esthétique de Fjordbyen impose aux architectes, architectes paysagers, ingénieurs et autres professionnels un certain nombre de choix ambitieux. Devant la multiplication des projets d'aménagement urbain dans et autour du port survenue au début des années 2000, il nous est apparu indispensable d'élaborer un plan détaillé qui garantirait l'intégrité esthétique du port.

Le Port d'Oslo a formulé des orientations esthétiques pour le secteur de Vippetangen (2012), préconisant la simplification des activités du port industriel de Sydhavna (2011). Au bout de deux ans le Harbor Promenade in Oslo – Principles and Strategic Plan s'est substitué aux orientations concernant Vippetangen. Ce projet, développé sous l'égide de la Ville d'Oslo, a réuni des acteurs-clés présents le long de la promenade. Cette approche a permis de déterminer une orientation globale pour l'ensemble du projet de promenade, y compris pour les secteurs qui ne sont pas exploités ni administrés par le Port d'Oslo.



Mobilier d'extérieur à Akershusstranda. Photo Ivan Brody.

Les orientations esthétiques formulées s'appliquent tout autant à la signalétique qu'aux projets de construction d'envergure (infrastructures urbaines et routières). Elles concernent aussi les structures, notamment la couleur des silos et des grues de Sydhavna. La démarche vise entre autres à préserver et développer le potentiel esthétique des structures existantes et à donner des orientations d'ensemble pour les futurs aménagements.

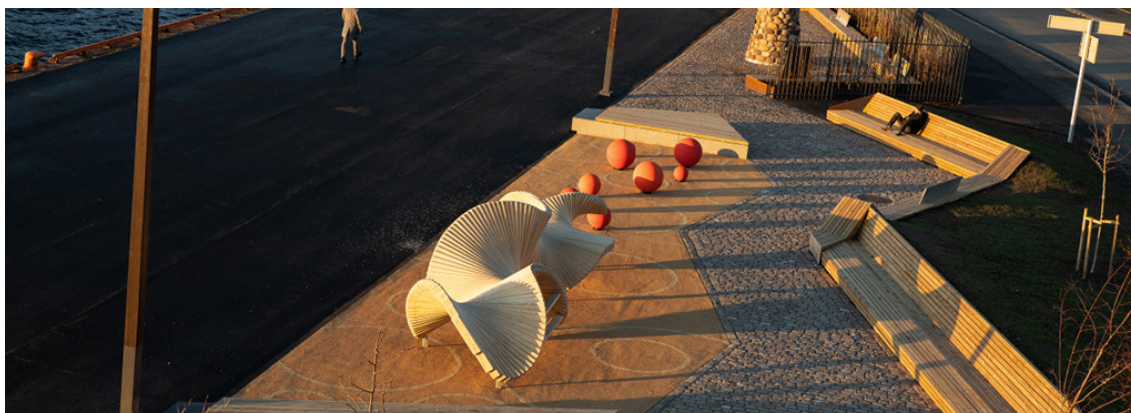
Un connecteur urbain

Au niveau du port urbain (Byhavna), la nouvelle promenade assurera la continuité du waterfront d'est en ouest.

Parmi les principes généraux figurent:

1. L'amélioration de l'accès aux voies navigables.
2. La création d'un environnement et d'une identité.
3. L'unicité des différentes sections de la promenade.
4. L'aménagement d'espaces de rassemblement.

Le respect de ces principes généraux garantira à chaque section de la promenade un caractère unique. Les orientations formulées accordent une grande importance à cette unicité, à l'aménagement d'espaces de rassemblement, ainsi qu'aux possibilités d'améliorer les usages publics et l'accessibilité de la promenade.



*Le Gastenparken dispose de places assises et se trouve à proximité du front de mer.
Photo : Hans Kristian Riise.*

Un espace public de plein air de référence

En 2019, Rådhusbrygge 2 a été désigné « meilleur espace public extérieur » de Norvège.

Depuis le quai Rådhusbrygge 2, on peut rejoindre directement la place de l'Hôtel de ville (Rådhusplassen). Il offre des vues magnifiques sur la forteresse et les îles du fjord d'Oslo. « Nous voulions faire de Rådhusbrygge 2 un lieu de rencontres de référence », déclare Erlend Pehrson, architecte paysager au Port d'Oslo.

«Rådhusbrygge 2 est le quai le plus fréquenté. Il accueille de nombreuses activités de loisirs et manifestations publiques et dispose de beaux espaces extérieurs. Des aménagements ludiques y ont été réalisés à partir de matériaux naturels : briques, bois, filets de pêche pour les espaces de repos, et des panneaux en verre ont été installés à différents endroits du quai pour permettre au public d'observer ce qui se passe dans l'eau. Le waterfront permet aux gens de s'éloigner de l'agitation de la ville, ils peuvent venir s'y détendre et se sentir en contact avec le port », indique M. Pehrson, acteur du réaménagement de Rådhusbrygge 2.

Rådhusbrygge 2



*Rådhusbrygge 2 a remporté le prix du meilleur espace extérieur de Norvège.
Photo- Tove Lauluten*



*Rådhusbrygge 2 a une atmosphère paisible même si elle est proche du centre ville.
Photo : Hans Kristian Riise*



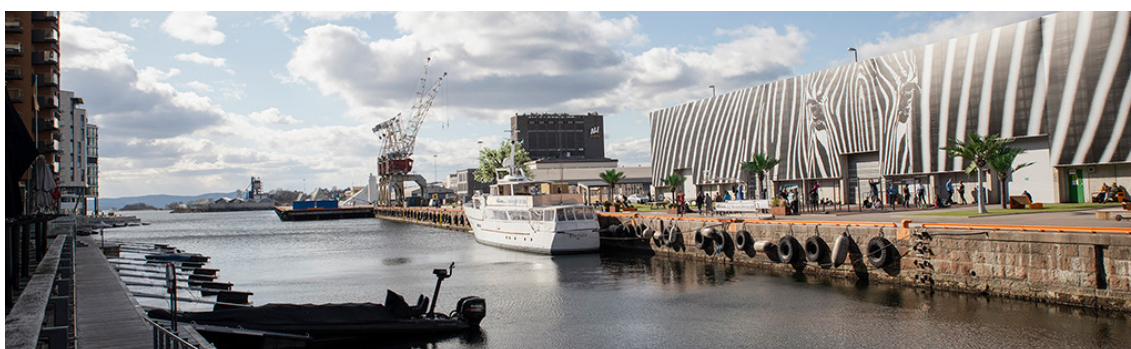
Erlend Pehrson, architecte paysagiste au port d'Oslo. Photo - Tine Poppe.

Le site pilote de Skur 13

Le prototypage pour tester des idées. Le site de Skur 13, un ancien entrepôt de papier, est un exemple parfait de site pilote.

« Le site de Skur 13 n'était pas adapté aux activités industrialo-portuaires car il est situé en ville. Nous avons proposé d'en faire un centre de loisirs, en commun accord avec l'agence municipale en charge de l'environnement et l'Oslo Skateboard Association. Le public dispose aujourd'hui d'une salle en libre-accès pour la pratique des diverses activités comme le skateboard et le crossfit », ajoute M. Pehrson.

Le portefeuille foncier dont dispose le Port d'Oslo est propice aux aménagements. Skur 13, idéalement situé à proximité du centre-ville, bénéficie d'une grande visibilité et sa façade sert de vitrine aux photographies de David Yarrow.



*Skur 13 est une façade exposée dans l'espace urbain avec un emplacement attrayant.
Photo : Hans Kristian Riise.*

Vippetangen

Le secteur de Vippetangen, à cheval entre Rådhusplassen et Bjørvika, garde les traces de ses origines industrielles, dont un marché aux poissons et un silo à grains. D'après les orientations, le site est trop isolé pour que le public puisse s'y promener sans ressentir le besoin de se réchauffer et de se restaurer quelque part. La salle de restauration Vippra (Skur 40) a été aménagée pour répondre à ce besoin dans un local autrefois utilisé par les Douanes pour le stockage des marchandises saisies.



*De Fiskehallen (marché aux poissons)
Photo - Hans Kristian Riise*



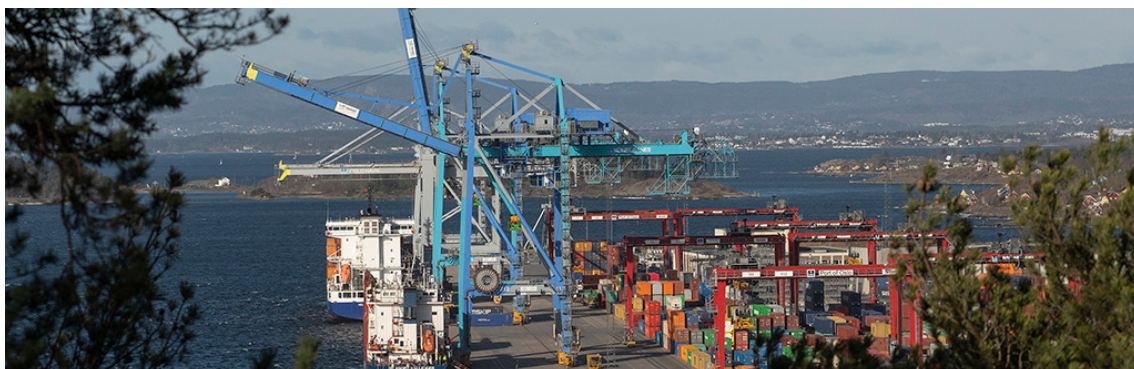
Le Tribunal de l'alimentation Vipppa

Gasteparken

Le parc Gasteparken a été inauguré à Akershusstranda en 2019. Il a été aménagé autour de la sculpture « Les marins » de Per Palle Storm, érigée en 1992 en hommage aux marins de la flotte dano-norvégienne (1510-1814) et aux soldats de la Marine royale norvégienne (1814-1945). Doté de nombreuses assises, le Gasteparken dispose aussi d'une sculpture à escalader qui ravit petits et grands. Le parc intègre également une forte composante environnementale : son dallage en matériaux recyclés et son parterre de fleurs lui confèrent un caractère écologique qui contribue à préserver la biodiversité de la ville.

Sydhavna, point de vue d'un architecte

Le port urbain et industriel de Sjursøya joue un rôle essentiel pour Oslo et sa région. Ce port à conteneurs moderne spécialisé dans le transport des biens de consommation et des marchandises industrielles constitue un hub actif respectueux de l'environnement. Le transport maritime, en réduisant le nombre de camions de marchandises en circulation sur les routes, contribue à diminuer la pollution atmosphérique et les embouteillages en ville. Les critères esthétiques constituent une grande priorité pour ce port urbain visible depuis partout en ville (canaux, routes, zones d'habitat).



Le port à conteneurs de Sjursøya est équipé de grues électriques silencieuses. Photo : Hans Krist

Une esthétique qui s'inspire de la logistique

Concernant Sydhavna, les directives partent du principe que l'esthétique doit s'inspirer de la logistique, dans une approche similaire à celle suivie dans les aéroports, basée sur des motifs simples et visibles. On part ici de l'idée que les habitants des villes portuaires voient leur port comme une entreprise passionnante, comme quelque chose de dynamique. C'est pourquoi il faut rendre les activités portuaires visibles et non pas essayer de les cacher.

Sydhavna évolue en permanence pour satisfaire les besoins et les attentes des clients du port. On peut donc difficilement envisager des critères esthétiques spécifiques à long terme dans la mesure où nous ignorons quels types de bâtiments ou infrastructures seront nécessaires aux futures activités portuaires.

Les directives restent néanmoins un instrument utile aux architectes et professionnels qui travaillent sur l'esthétisme et la structure du site de Sydhavna. L'architecte Kjersti Olsen livre quelques exemples de la façon dont les directives sont appliquées dans l'aménagement des zones portuaires.



Logistique aéroportuaire. Photo : Hans Kristian Riise.



Kjersti Olsen, architecte au port d'Oslo.

Mettre les courbes naturelles en valeur

« Nous voulons réhausser la fonction et l'identité de chaque structure par le design et l'esthétique. Notre influence est limitée en ce qui concerne les bâtiments industriels et notre intervention doit venir soutenir la structure fonctionnelle inhérente aux différentes entreprises ou secteurs d'activité », déclare Mme Olsen.

Le Port d'Oslo peut jouer un rôle à facilitateur et contribuer à mettre en valeur la beauté et le volume de certaines structures. En ce qui concerne le choix des couleurs et la mise en lumière, on peut décider de souligner ce qu'il y a de plus intéressant, et peut-être chercher à rendre moins visible ce qui l'est moins. « Le site de Nordre Sjursøykai, très visible depuis la ville, fait l'objet d'une attention particulière », indique Mme Olsen.

Des couleurs atmosphériques

« Les directives prônent l'usage de couleurs atmosphériques, comme le gris-bleu et autres couleurs claires, afin que les structures dominantes comme les silos et les grues puissent se confondre avec le ciel et le milieu environnant. Par exemple, les silos de Norcem ont été peints en 3 teintes gris-bleu: une teinte claire, une couleur intermédiaire et un ton plus foncé. L'objectif était de souligner la forme des silos », poursuit l'architecte.

Un découpage chromatique pour de meilleures performances logistiques et plus de sécurité

« Les portes d'entrées et points d'accès sont marqués par des couleurs plus soutenues ou contrastées, souvent inspirées des logos et du profile graphique du client. Une démarche intéressante du point de vue de la logistique et de la sécurité », indique M. Olsen.

Des arbres ont été plantés le long des voies d'accès. Deux espaces verts/zones tampons ont déjà été aménagés et une troisième zone tampon sera achevée dans les années à venir. Les zones tampons permettent de marquer la frontière entre les activités portuaires et industrielles de Sydhavna et les secteurs environnants. Elles protègent également les habitants contre le bruit généré par les activités portuaires et séparent nettement la ville de la zone industrialo-portuaire.

« Les arbres et les zones tampons verts revêtent beaucoup d'importance. La végétation peut être utilisée comme élément structurel pour dégager une logique et souligner les axes logistiques et les structures de transport. Les arbres et la végétation permettent aussi d'adoucir le caractère peu avenant des zones industrielles. À mesure que les arbres plantés le long de la voie d'accès grandissent, l'impact positif de la zone tampon s'en trouve renforcé », conclut Kjersti Olsen.



*Bekkelagsbadet est l'une des zones tampons entre le port industriel et les zones environnantes.
Photo : Edvin Wibetoe.*

Tel: +33(0) 235 427 884 | **fax:** + 33(0) 235 422 194
aivp@aivp.org

www.aivp.org

