Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 89 (2002)
Heft: 05: Hafenstädte = Villes portuaires = Harbour cities

Werbung

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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