



HAL
open science

Hambourg et l'eau : le fil bleu d'une aventure urbaine

Hugo Janvier

► **To cite this version:**

Hugo Janvier. Hambourg et l'eau : le fil bleu d'une aventure urbaine. Architecture, aménagement de l'espace. 2016. dumas-01654713

HAL Id: dumas-01654713

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01654713>

Submitted on 15 Dec 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

HAMBOURG ET L'EAU

Le fil bleu d'une aventure urbaine

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

Hugo Janvier

Mémoire Master - ensa Nantes

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	4	DE HANSE À HAFEN, L'HISTOIRE D'UNE VILLE DE H À H	8	DES PROJETS AMBITIEUX POUR UNE SOIF DE DÉVELOPPEMENT URBAIN	60	UNE SITUATION URBAINE À L'ÉPREUVE DU SPATIAL ET DU SOCIAL	106
INTRODUCTION	6	HAMBOURG, VILLE LIBRE ET HANSÉATIQUE : UNE HISTOIRE HOULEUSE	10	LES ORIENTATIONS BLEUES DU LEITBILD HAMBOURGEOIS	62	LES CONSÉQUENCES SOCIALES DES CONFLITS D'USAGES	108
		La Ligue hanséatique, un passé « marchand » sur l'eau		Quand le concept « Entreprise Hamburg » relance une économie fragilisée		« Une concurrence pour la ressource rare »	
		Reconstruction, un élan moderne pour un patrimoine en ruine		Un retour au fleuve salvateur		Un développement durable social qui pose question	
		Une dynamique urbaine ambitieuse qui s'affirme, puis s'effondre		Les villes fluviales françaises au fil de l'eau		Un mouvement contestataire qui se fait entendre	
CONCLUSION	156	HAMBOURG MODERNE, VILLE PORT, VILLE GLOBALE	36	L'EAU COMME OUTIL DE PROJET URBAIN	84	LES CONSÉQUENCES SPATIALES DE L'ATTRACTION VERS L'EAU	130
BIBLIOGRAPHIE	158	En quête d'une identité mondiale, cap sur l'eau		Hafencity, la proue du navire		Hamburg : ville bleue ou ville verte ?	
TABLE DES ILLUSTRATIONS	162	Le patrimoine portuaire au premier plan		IBA, une démarche participative pour un « Saut par-dessus l'Elbe »		De nouveaux enjeux pour des espaces intermédiaires	
		« Waterfront attitude », de Boston à Marseille		Sankt Pauli, une tribune architecturale face à l'eau		Une hétérogénéité urbaine en danger ? Inventaire de la façade fluviale depuis l'eau	

RÉSUMÉ

La première image de Hambourg est celle de la ville portuaire. Rotterdam est aussi une ville port, le plus grand d'Europe d'ailleurs. Mais le port de Hambourg se situe au cœur de l'île centrale formée par les deux bras de l'Elbe, faisant face au centre-ville sur plus d'une dizaine de kilomètres. L'Elbe, ce fleuve venu de la Mer du Nord, traverse ainsi la ville, entraînant avec lui cargos de conteneurs et navires de croisières. Mais l'eau à Hambourg, ce n'est pas seulement l'Elbe et son port, cet élément du paysage se décline sous toutes ses formes au cœur de la ville. Ce mémoire s'intéresse à la place de l'eau dans le développement urbain de Hambourg, des enjeux historiques de sa situation géographique aux grands projets contemporains d'urbanisme et d'architecture. Une place de choix est accordée à l'analyse de la relation entre la ville et l'eau résultant d'un vécu d'un an dans ce cadre bleu.

The first picture of Hamburg is that of the harbour city. Rotterdam is also a harbour city, even the biggest of Europe. But the harbour of Hamburg is in the middle of the central island formed by both arms of the Elbe, facing up city centre, on more than 10 kilometres. The Elbe, this river coming from the North Sea, crosses the city, bringing with it freighters of containers and ships of cruises. But the water in Hamburg, it is not only the Elbe and its harbour, this element of the landscape declines itself under all its forms in the middle of the city. This thesis talks about the place of the water in the urban development of Hamburg, from historical stakes of its geographical situation to big contemporary plans of town planning and architecture. A strong place is granted to the analysis of this relation between the city and the water resulting from an experience of one year in this blue environment.

INTRODUCTION

L'eau à Hambourg, c'est d'abord un port qui occupe plus de 10% de la superficie de la ville, ce qui est plus que la superficie totale de la ville de Nantes. C'est aussi le lac Alster et ses presque 200 hectares au cœur du centre-ville, soit le centre-ville de Nantes, de la place Graslin au jardin des plantes, du quai Magellan à la préfecture. C'est également deux bras de l'Elbe aussi larges que la Loire nantaise qui viennent découper la ville pour ensuite se diviser en des dizaines de canaux perforant le dessin urbain.

Ainsi Hambourg est une ville construite autour et avec l'eau, à un peu plus de 100 km de la Mer du Nord. Ancienne ville hanséatique, son essor commercial s'explique par l'omniprésence de son port à l'échelle européenne puis mondiale, dynamique économique qu'elle a entretenue jusqu'à aujourd'hui en basant sa planification et sa modernisation urbaine sur la relation avec l'eau. L'eau était et est, à fortiori aujourd'hui, un élément indispensable à l'évolution de la ville, à son rayonnement international, à

l'équilibre de ses habitants.

En bref, à Hambourg, l'eau c'est le politique, l'économique, le social. En tant qu'acteur à part entière de la ville, l'eau conditionne, au rythme des marées de l'Elbe, les hauts et les bas de l'histoire urbaine, de l'actualité sociale, des appropriations spatiales. Il devient alors intéressant d'enquêter mais d'abord, de vivre au milieu de ces espaces, de ces habitants afin de comprendre les controverses historiques et contemporaines autour de ce rapport à l'eau.

J'ai ainsi eu l'occasion de questionner et d'observer presque quotidiennement ce lien étroit entre la ville et l'eau pendant dix mois. Il a d'abord été important pour moi de connaître l'histoire chargée de Hambourg à travers les cours que j'ai reçus et la bibliothèque fournie de l'université afin d'analyser dans un second temps la place de l'eau, du fleuve dans ce développement urbain. Il me fallait comprendre quel rôle précis avait joué cette vaste surface bleue du dessin urbain

dans la construction de la ville-port aux origines hanséatiques.

Puis évidemment, la riche dynamique urbaine de la ville n'a fait que grandir ma curiosité par ses projets d'envergure ou son actualité sociale. Avec en proue de bateau le nouveau quartier Hafencity et son symbolique philharmonie d'Herzog et De Meuron, la ville construit son image sur les bords du fleuve, suivant sans détour les objectifs de planification actuels.

Enfin, j'ai voulu laisser une place de choix au vécu, à cette expérience personnelle quotidienne autant qu'aux appropriations observées qui ont souvent mis en lumière les controverses spatiales et sociales de ce vaste espace urbain. En effet l'eau, en tant que bien cher mais commun, stimule des divergences et des conflits d'intérêt autant qu'elle peut contrarier certains espaces subissant les effets de cette attraction unidirectionnelle.

C'est finalement, toute une population qui est dépendante des eaux de Hambourg, tant elle vit au rythme de l'Elbe, tant elle subit

l'attraction centrale de l'Alster. Et si la ville, les projets qu'elle dessine, entretiennent cette relation urbaine historique, c'est en vivant au cœur des espaces générés et au contact de leurs usagers que j'ai commencé à saisir leurs enjeux économiques et sociaux ou leur complexité urbaine.

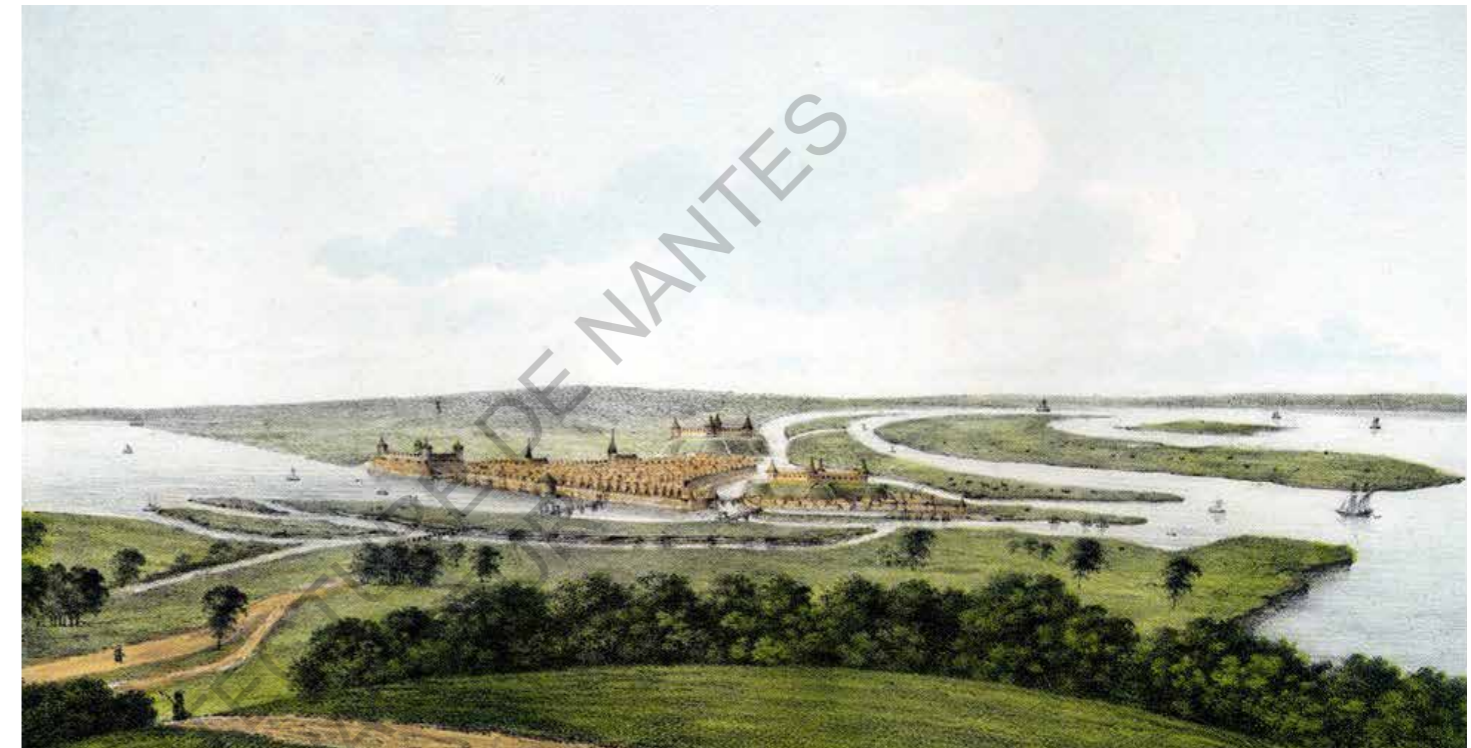
Comment Hambourg s'est-elle construite une histoire autour d'un fleuve ? Quelle est la place de l'eau dans les orientations urbaines contemporaines ? Comment la ville et ses habitants s'approprient ce bien cher et commun ?

Voici les perspectives de développement qui ont guidé la rédaction de ce mémoire afin de pouvoir élucider cette question du rapport qu'entretien Hambourg avec son eau, ses eaux. Le même lien, entre la ville et l'eau, qui m'a guidé durant dix mois pour construire mon aventure hambourgeoise, devient ici le « fil bleu » d'une découverte et analyse urbaine qui satisfait cependant une curiosité plus large encore, née d'une immersion quotidienne stimulante.

**DE
HANSE
À
HAFEN,
L'HISTOIRE
D'UNE
VILLE
DE
H À H**

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

HAMBOURG, VILLE LIBRE ET HANSÉATIQUE : UNE HISTOIRE HOULEUSE



Hammaburg et les îles du territoire, Fig.01

La Ligue hanséatique, un passé « marchand » sur l'eau

« Freie und Hansestadt Hamburg », « Ville libre et hanséatique de Hambourg », est le nom complet officiel de la ville de Hambourg, une marque d'identité pour la deuxième ville d'Allemagne derrière la capitale berlinoise et à elle seule l'un des 16 Länder (Etats) du pays. Et ce nom a un sens historique bien précis qui en dit déjà long sur la façon dont s'est façonnée cette ville, sur sa place économique, politique et commerciale au centre du développement de l'Europe du Nord.

Quand la Ligue hanséatique renvoie au passé commercial de la ville, elle est aussi liée au port de Hambourg, zone à part entière de la surface de la ville mais également partie intégrante de son histoire et de son développement, autour de ce fleuve qui est l'Elbe et

de son eau venue de la mer du Nord.

L'histoire de Hambourg commence au IX^{ème} siècle, quand est fondée en 830 la cité moyenâgeuse de Hammaburg suite à la construction, sous Charlemagne, d'une église en bois pendant la grande mission de christianisation du Nord. Suite à cette première construction, un petit fort (« Burg ») est édifié à l'emplacement d'un village de Saxe du nom de « Hamm », d'où le nom de « Hammaburg ». Cette nouvelle ville chrétienne devient un point stratégique dans cette importante mission religieuse, lieu de départ des conquêtes vers la Scandinavie, après la création de l'évêché Hambourg-Brême par Louis Le Pieux. Alors que Hambourg va subir les assauts des Vikings scandinaves

pendant près de 200 ans, le siège de l'évêché est finalement installé à Brême ce qui rendra à la ville de Hambourg une plus grande indépendance qui ne cessera de s'accroître au fil des siècles.

C'est à partir du début du XI^{ème} siècle que Hambourg connaît un essor urbanistique et économique important en raison de sa position centrale, positionnée sur les bords de l'Elbe, dans l'œuvre de christianisation sur la mer du Nord et Baltique. Dès le Moyen-Âge, c'est donc cette proximité de l'eau et les connexions directes avec les mers du Nord de l'Europe qui ont permis le développement urbain de cette ville aux origines religieuses.

Mais c'est à cette époque que la ville se tourne peu à peu vers une « seconde religion » qu'est le commerce, avec le début des premières alliances commerciales via le réseau fluvial. Une nouvelle enceinte de défense et de nombreuses églises sont construites pour asseoir l'emprise urbaine de la ville avant l'envolée du commerce à l'extérieur de la ville à partir de 1111. Si cette nouvelle enceinte dessine les contours de la ville, le XII^{ème} siècle est également le temps de la colonisation de plusieurs îles de l'Elbe à l'extérieur de la ville car la division multiple des bras du fleuve. De petits territoires, aujourd'hui au cœur de la ville contemporaine, se façonnent de façon plus lointaine à l'époque et surtout séparée par l'eau qui rendait les liaisons difficiles.

« HAMBOURG EST, COMME STRASBOURG, UNE VILLE QUI A TOUJOURS ÉTÉ TRÈS LIÉE À L'EAU. L'EAU EST TOUJOURS PRÉSENTE SOUS DEUX ASPECTS, UN POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT, MAIS AUSSI UNE MENACE. LE CENTRE HISTORIQUE DE LA VILLE COMPTE DE NOMBREUX SITES CARACTÉRISÉS PAR UNE TYPOLOGIE AQUATIQUE, AVEC DES CANAUX ET UN LAC ARTIFICIEL. CE QUI REND HAMBOURG UNIQUE EST SON PORT MONDIAL SITUÉ À L'INTÉRIEUR DE LA VILLE. IL EST CONSOMMATEUR D'ESPACE, MAIS IL A TOUJOURS ÉTÉ À L'ORIGINE DU SUCCÈS ÉCONOMIQUE DE LA VILLE. QUELQUES 140 000 PERSONNES EN VIVENT DIRECTEMENT OU INDIRECTEMENT. SON DÉVELOPPEMENT AFFECTE DONC BEAUCOUP DE MONDE, EN BIEN OU EN MOINS BIEN. »

ANDREAS KELLNER, DIRECTEUR DE L'URBANISME À LA VILLE DE HAMBOURG, RESPONSABLE DE L'IBA 2013 ET DU PROGRAMME « SAUT PAR-DESSUS L'ELBE » DANS LES RENCONTRES DE L'ADEUS «HAMBOURG : UNE VILLE RÉINVESTIT SON PORT»

Le XIIème siècle est aussi marqué par la création, à partir de la rivière du même nom qui venait se jeter dans l'Elbe, du lac artificiel de l'Alster servant à l'alimentation des moulins.

Ce lac à la gigantesque superficie bleue est aujourd'hui une pièce urbaine majeure de la ville et influence pour le mode de vie des hambourgeois, qui témoigne encore de la large place historique de l'eau dans le façonnement de cette ville fluviale. 1189 est une date clé dans le développement de Hambourg via le commerce car l'empereur romain germanique et roi d'Allemagne Frédéric Barberousse signent une « charte de ville libre d'Empire » attribuée à la ville de Hambourg, lui donnant tous droits et libertés pour son développement en tant que ville indépendante sur la terre et sur la mer. Ces privilèges de commerce, de douane et de navigation sur le fleuve qui traverse la ville, appelé « Basse Elbe » à cette époque, sont liés à la religion puisqu'ils ont été donnés en remerciement de l'investissement de la ville lors de la Croisade en Terre Sainte. Suite à cette charte charnière dans l'essor commercial et économique de la ville, un nouveau quartier appelé « Neustadt », ville nouvelle, est créé pour accueillir les marchands aux abords des canaux reliant le cœur urbain à la « Basse Elbe ».

Alors que les premières alliances commerciales bourgeoises entre les villes du Nord et de la mer Baltique existent depuis près d'un siècle, c'est 1241 que la Hanse Teutonique, aussi célèbre sous le nom de Hanse germanique, est créée par Hambourg et la ville voisine de Lübeck. Cette Ligue hanséatique est l'amorce d'un commerce majeur en Europe du Nord pour les trois siècles suivant sa création.

Le mot « Hanse » prend ses origines dans l'allemand du Moyen-Age et renvoie étymologiquement aux associations professionnelles de marchands mais la Hanse Teutonique est définie aujourd'hui comme une association de villes marchandes germaniques, de la mer du Nord et Baltique, du XIIIème au XVIIème siècle. Le premier objectif de cette Ligue est de défendre les villes marchandes membres contre les assauts extérieurs, c'est-à-dire protéger les convois maritimes et terrestres faces aux pirates et voleurs des mers du Nord de l'Europe. Il s'agit aussi pour ces villes d'étendre leur

marché commercial en obtenant de puissants moyens d'actions vers l'extérieur.

Si Lübeck, Rostock ou Wismar faisaient partie des précurseurs au côté de Hambourg, d'importantes villes baltiques rejoignent rapidement la Ligue comme Brême ou Bruges au vu des premiers succès. La Hanse Teutonique s'étend rapidement vers le Nord jusqu'à l'actuelle ville russe de Novgorod qui est devenue un carrefour commercial entre Orient et Occident.

Ainsi l'association de marchands atteint la barre des 80 villes membres dont de grandes villes ou ports européens comme Dunkerque, Rotterdam, Amsterdam, Londres puis plus au sud Marseille, Barcelone ou Lisbonne qui se réunissent tous les trois ans à partir de la première assemblée de la Ligue (« Hansetag ») en 1356 à Lübeck. La Hanse des marchands devient dès 1280 une Hanse des villes. Alors qu'elle jouit déjà de privilèges exceptionnels octroyés par les souverains européens, la Hanse procure encore plus de pouvoirs à ses villes grâce aux blocus maritimes mis en place contre les rois refusant les droits civils aux marchands de la Hanse. La ville d'Hambourg elle-

même jouissait en plus d'une immédiate impériale, grâce à sa charte de Ville Libre, c'est-à-dire que seul l'empereur germanique avait pouvoir sur cette ville. C'est donc un boom commercial ajouté à une influence politique grandissante qui touche les villes européennes grâce principalement aux eaux de l'Elbe et des mers du Nord et Baltique. Plus encore, la Hanse obtient quelques victoires militaires importantes et, en 1370, par le traité de Stralsund, un droit de veto sur la succession du trône du Danemark, c'est dire le rayonnement qu'avait l'association sur l'Europe.

Les XVIème et XVIIème siècles ont été plus difficiles et moins rayonnants pour la Hanse Teutonique qui a dû en premier faire face à la fermeture du comptoir de Novgorod en 1494 ainsi qu'à une concurrence grandissante entre marchands anglais et néerlandais. Le déclin de Londres à l'époque et la perte d'activité de 31 villes a fait chuté l'influence de la Ligue hanséatique qui garda pourtant la main sur les mers du Nord de l'Europe pendant les grandes guerres européennes, avec sa propre organisation politique et économique. Et c'est à l'issue de ces guerres de Trente et Quatre-vingt Ans



que sonne la fin de l'ère hanséatique puisque le traité de Westphalie signé en 1648 remodèle la carte de l'Europe et instaure les « Etats-Nations » réduisant ainsi l'influence militaire de la Ligue et son pouvoir économique. Et si aujourd'hui Hambourg est toujours une ville « libre et hanséatique », c'est parce que, tout comme Brême ou Lübeck, elle conserve à l'issue de ce traité, son gouvernement hanséatique et donc son autonomie. Ces trois villes ont alors fait perdurer la tradition de cette alliance même après sa dernière assemblée en 1669 afin de continuer à assumer leur notoriété commerciale construite pendant les années de suprématie de la Hanse, en édifiant de nouveaux bâtiments religieux et en rénovant la ville.

Cette partie historique développe principalement le passé hanséatique de Hambourg plus que les autres facettes de son évolution comme la lutte permanente avec le Danemark pour la ville d'Altona, les grandes immigrations ou ses mouvements politiques permanents, car celui-ci est étroitement lié à la croissance et au développement de la ville. Grâce à sa situation géographique et son investissement dans la Hanse Teutonique, la ville passe du statut de modeste port de pêche à celui de grand port influent de l'Europe du Nord. L'essor économique de la ville a été grandement initié au Moyen-Age par la Christianisation de l'Europe du Nord avec cette fortification pour se protéger des Vikings qui ceintura la ville. Le centre s'est ainsi organisé en paroisses tournées vers l'eau omniprésente dans ce premier cœur historique restreint. Les canaux divisant le centre-ville donnaient accès aux quartiers de St Katharinen et St Nikolai alors que le quartier St Pétri s'est développé sur les bords de l'Alster.

C'est cependant grâce à l'époque hanséatique et son commerce que ces quartiers se sont enrichis et développés qualitativement. A cette époque et ce encore plus qu'à l'époque chrétienne, la place de l'eau était une considération principale pour la construction des bâtiments commerciaux et habitations. Ce que l'on appelle les vieilles habitations bourgeoises de Hambourg sont ces petites maisons à colombage en briques, situées entre rues et canaux. L'habitation bourgeoise des négociants donne sur la rue avec les bureaux (« Kontor ») et l'entrepôt donne lui direc-



Les Kontorhäuser au bord du canal, Fig.05



L'Alster coupé en deux lors de la fortification du XVIIe, Fig.06

tement sur les canaux par lesquels étaient approvisionnées les marchandises depuis le fleuve plus au sud.

Même si aujourd'hui les traces de ces habitations entrepôts de négociants ont quasiment totalement disparu, le dessin de l'eau et des canaux à l'intérieur du centre-ville est lui toujours présent et même omniprésent. Il n'est pas difficile de s'imaginer la manière dont les marchands de l'époque ont su profiter de cet atout, de cette ville aux deux façades, l'une sur rue l'autre sur eau.

Pendant l'essor commercial de la Hanse Teutonique, la ville se densifie par une main

d'œuvre ouvrière installée proche des entrepôts, proche du travail, dans un quartier qui s'appelle aujourd'hui le « Gängeviertel ». Au milieu du XVIIème siècle, au moment du déclin de la Ligue hanséatique, Hambourg construit une fortification redessinant les limites de la ville et qui restera imprenable pendant les deux siècles suivants.

L'immense lac bleu Alster est ainsi coupé en deux par cette nouvelle fortification privilégiant ainsi le « Binnenalster » bordé par la nouvelle ville témoin de l'ère hanséatique et de son succès économique tandis que l'Aussenalster se retrouve à la frontière nord

de la ville fortifiée.

Aujourd'hui, c'est bien l'Alster tout entier qui s'inscrit au centre de la ville moderne de Hambourg.

Ainsi la ville d'Hambourg s'est construite et étendue sur les mers et sur les terres tout en privilégiant une protection fortifiée contre les attaques extérieures laissant notamment le quartier d'Altona aux danois pendant deux siècles afin de conserver un centre devenu de plus en plus riche grâce à la place privilégiée de la ville dans la Ligue hanséatique. C'est au XVIIème et XVIIIème siècle que la ville se densifie fortement puis s'étale au moyen d'une construction intensive pour répondre

à l'augmentation de la population. La ville se modernise mais les traces du passé en font les frais puisque qu'à l'aube du XIXème siècle, les constructions moyenâgeuses de la ville ont quasiment toutes disparues mis à part les églises protestantes qui sont aujourd'hui des lieux de recueil et touristiques importants de la ville. Hambourg, ville libre aux statuts privilégiés continuera son ascension pendant les siècles suivants, assumant et affirmant son statut de ville européenne influente jusqu'aux deux grandes guerres du XXème siècle notamment, témoins d'un passé post Hanse Teutonique jalonné d'essors et de déclin successifs.

HAMBOURG, VILLE LIBRE ET HANSÉATIQUE : UNE HISTOIRE HOULEUSE

Une dynamique urbaine ambitieuse
qui s'affirme... puis s'effondre

Alors que le développement et la modernisation de la ville intra-muros continuent leur avancée avec un succès assez remarquable dans la période post-Hanse malgré le vide laissé par l'association européenne, la ville de Hambourg n'en oublie pas pour autant de maintenir voire d'élargir son réseau commercial à l'Europe avec notamment des partenariats avec l'Espagne et le Portugal.

La ville atteint à l'aube du XIX^{ème} siècle la barre des 100 000 habitants. En tant que ville libre de l'Empire germanique, elle commence à être reconnue comme une ville culturelle et intellectuelle grâce notamment à l'ouverture de son premier Opéra ou la popularité européenne de son journal « Hamburgische Correspondenten ». La fin du XVIII^{ème} siècle est évidemment marquée



Évolution de la ville de Hambourg, Fig.07

par de grands bouleversements en Europe comme la Révolution française de 1789 et sa monarchie constitutionnelle mais c'est bien le retour à l'Empire napoléonien qui influencera l'évolution historique d'Hambourg.

Si la position géographique stratégique de Hambourg de par sa qualité de ville fluviale et sa proximité avec les mers du Nord a été un atout majeur pour l'essor commercial de la ville notamment durant la période hanséatique, elle l'est aussi pour les ambitions d'expansion de Napoléon au moyen de conquêtes maritimes.

Ainsi Hambourg se retrouve occupée entre 1804 et 1814, perdant sa précieuse autonomie sous le commandement français qui en fait le capital pour la mise en place du blocus maritime contre le Royaume-Uni. Hambourg s'est développée jusqu'ici sur l'eau et grâce à l'eau ce qui rend précieux la relation entre la ville et ce bien mais celui-ci est aussi très convoité c'est pourquoi ce territoire a été très sollicité à cette époque même si le plus dramatique reste pourtant à venir pendant les grandes guerres du XIX^{ème} siècle. Ce « Franzosenzeit », traduit par « temps des français », est aussi marqué par la destruction des fortifications de la ville qui feront l'objet, une fois le temps de l'occupation napoléonienne révolu, de grands projets urbains.

C'est ainsi qu'au départ des troupes de l'empereur, la ville retrouve peu à peu son élan constructif ambitieux passant d'une ville à l'infrastructure moyenâgeuse à celle d'une ville moderne. Le boom industriel de l'époque entraîne la région dans un déplacement massif de la population des campagnes vers la ville et ses quartiers d'entrepôts. Cet exode rural est de bon augure pour l'économie du port et de la ville mais, à l'image de la période post-Hanse jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale, ce phénomène apporte son lot de répercussions sociales négatives comme la pauvreté ou le choléra. L'évolution de Hambourg à cette période est faite de hauts et de bas et cela ne fait que commencer.

1842, c'est la date du grand incendie qui détruit un quart de la ville et le logement de plus de 10% de la population. La ville semble sonnée par cette catastrophe mais elle aura finalement des retombées positives sur la

ville et son urbanisme avec de grands projets de reconstruction et de modernisation. Par conséquent, une commission technique pour la reconstruction est mise en place suite à cette catastrophe naturelle et un projet de réaménagement de la ville s'en suit. Cette planification est intéressante puisqu'elle illustre notamment une des controverses spatiales propre à la ville de Hambourg : la double attraction d'un côté vers l'eau de l'Elbe au sud, qui ouvre les portes de l'Europe,



La zone de la ville détruite par l'incendie de 1842, Fig.08

« C'EST LE DÉBUT D'UNE RELATION PARTICULIÈRE ENTRE L'EAU ET L'ARCHITECTURE AU CŒUR DE LA VILLE »

HARTMUT FRANK, HISTORIEN ET ARCHITECTE, DANS SA RUBRIQUE « HAMBOURG : VILLE AVEC PORT OU VILLE-PORT ? »

puis d'un autre côté vers l'eau de Alster, plus encore le Binnenalster depuis la dernière fortification, lac artificiel qui recentre la ville sur elle-même. Ainsi le projet urbain post-incendie prône un déplacement du centre vers le Nord et le Binnenalster afin de créer un centre économique et juridique avec la Bourse et l'actuel Hôtel de ville.

Alors que l'on a expliqué plus tôt l'importance de la présence de l'eau par le biais des canaux dans les constructions marchandes bourgeoises, directement reliées au fleuve et donc à toute l'Europe, les préoccupations du XIXème siècle sont plus axées vers l'agrandissement du centre-ville et la recherche d'une identité propre autour de cette surface artificielle bleue, devenue plus qu'un simple outil de travail dans les mentalités de l'époque. La tendance s'inverse entre lac et fleuve.

Les hambourgeois et la politique de développement contemporaine n'en oublie évidemment pas l'importance de l'Elbe qui reste même la principale préoccupation commerciale et économique de la ville alors qu'on pourrait parler de pouvoir politique et d'esthétique pour l'Alster. Ce phénomène n'est qu'un exemple pour cette ville tiraillée entre deux pôles mais qui a su se construire et s'affirmer en se servant de cette concurrence que l'on pourrait qualifier de positive.

Ce « Leitbild », planification, se charge aussi des quartiers insalubres et touchés par le feu en redessinant des parcelles plus généreuses, en élargissant les voies, en mettant en place le réseau d'égouts puis en améliorant la gestion et la distribution de l'eau. La destruction des anciens remparts de la ville est aussi une importante avancée dans l'urbanisation de Hambourg puisque les projets prennent en considération ces nouveaux espaces en les transformant progressivement en jardins généreux. La nouvelle ouverture de la ville au-delà de cette ancienne fortification est également étudiée afin d'urbaniser avec intensité les faubourgs environnant qui viennent se greffer au centre-ville et au lac central.

Socialement, l'eau des canaux et de l'Elbe restent le lieu de domicile privilégié des marchands et riches bourgeois comme c'est le cas depuis l'essor du commerce à Hambourg mais cette bourgeoisie se tourne également avec hâte vers le lac Alster où la rue Bellevue

« C'EST LE DÉBUT D'UNE GRANDE VILLE QUI SE DÉVELOPPE AU NORD DU PORT, AUTOUR DU LAC DE L'ALSTER. AU SUD, LE PORT N'EST PLUS QU'UN LIEU DE TRAVAIL, QUE LE PUBLIC TROUVE SALE ET LAID. »

HARTMUT FRANK, HISTORIEN ET ARCHITECTE, DANS SA RUBRIQUE « HAMBURG : VILLE AVEC PORT OU VILLE-PORT ? »



La ville tournée vers l'eau de l'Alster, Fig.09

« À PARTIR DE 1888, LE TERRITOIRE DE LA VILLE ET LE PORT ONT UNE ORGANISATION ADMINISTRATIVE SÉPARÉE, CE QUI CRÉE UNE FRONTIÈRE ENCORE PERCEPTIBLE DE NOS JOURS. »

HARTMUT FRANK, HISTORIEN ET ARCHITECTE, DANS SA RUBRIQUE « HAMBURG : VILLE AVEC PORT OU VILLE-PORT ? »

reste aujourd'hui l'une des plus prestigieuses de la ville. La population ouvrière reste concentrée dans les quartiers denses du centre-ville, certes proches des lieux de travail et des entrepôts mais ne bénéficiant pas des aménagements du projet urbain ayant suivi l'incendie.

Hambourg gagne encore en autonomie dans la deuxième moitié du XIXème siècle, portant son titre actuel de ville hanséatique et libre. Son statut va beaucoup évoluer à cette époque passant de celui de « état de la Confédération de l'Allemagne du Nord » à celui de « état fédéral de l'Empire allemand » dès 1871. Si cette situation dépendante de l'empire allemand affaiblit un peu son historique indépendance, cela lui permet cependant de jouir du statut de plus grand port de marchandises de l'empire et d'être l'exclusive porte d'entrée de l'empire pour les navires marchands et militaires en partance vers les colonies allemandes. De plus, la ville accède dix ans plus tard à l'union douanière allemande où la encore sa position géographique et son contact avec les eaux du Nord lui procure des privilèges boostant l'économie de la ville.

Au service des douanes allemandes à cette époque, la ville en profite cependant pour s'étendre et se développer avec une zone franche appelée « Speicherstadt », « ville des entrepôts », toujours dans une tradition marchande. Ce nouveau quartier de près de 400 000 m² d'entrepôts est construit sur les bords de l'Elbe au sud de la ville, en face du port et devient l'une des plus importantes zones franches d'Europe à cette époque. Avec cette nouvelle « ville des entrepôts » d'envergure, bâtie au plus proche de l'eau mais en même temps directement reliée au centre bourg, Hambourg accentue son avance sur le développement d'autres villes d'Europe et atteint, grâce à cette zone franche, la barre du million d'habitants en 1910 avec une forte population de travailleurs mixtes.

« Speicherstadt » est aujourd'hui un quartier central d'Hambourg, assurant la connexion entre le centre historique et le nouveau quartier de Hafencity sur le bord de l'Elbe. Caractérisé par ses canaux et ses imposantes constructions de briques, il accueille quelques musées majeurs de la ville et surtout le centre d'information du projet Hafencity.



La ville tournée vers l'eau de l'Elbe, Fig.10

city. En se promenant sur les nouveaux ponts piétons surélevés du quartier qui traversent les canaux le long des briques rouges des entrepôts, on sent le poids du passé marchand de ce site et l'on devine l'agitation qui devait animer les canaux longeant des centaines de mètres de façades rouges avec derrière ces murs, des mètres carrés de plancher aujourd'hui bien loin d'être tous réinvestis.

Suite à cette augmentation rapide de la population hambourgeoise, la ville se doit de suivre un plan général d'aménagement pour connecter les faubourgs aux alentours et ainsi créer une unité urbaine. Des infrastructures routières et ferroviaires se développent et la première ligne de métro voit le jour au début du XX^{ème} siècle. Le Choléra qui frappe la ville impose de grands assainissements parfois radicaux particulièrement dans le « Gängeviertel » où les « Kontorhäuser », comptoirs de commerce des marchands et bourgeois et bâtis à la place des constructions rasées de ces quartiers délabrés.

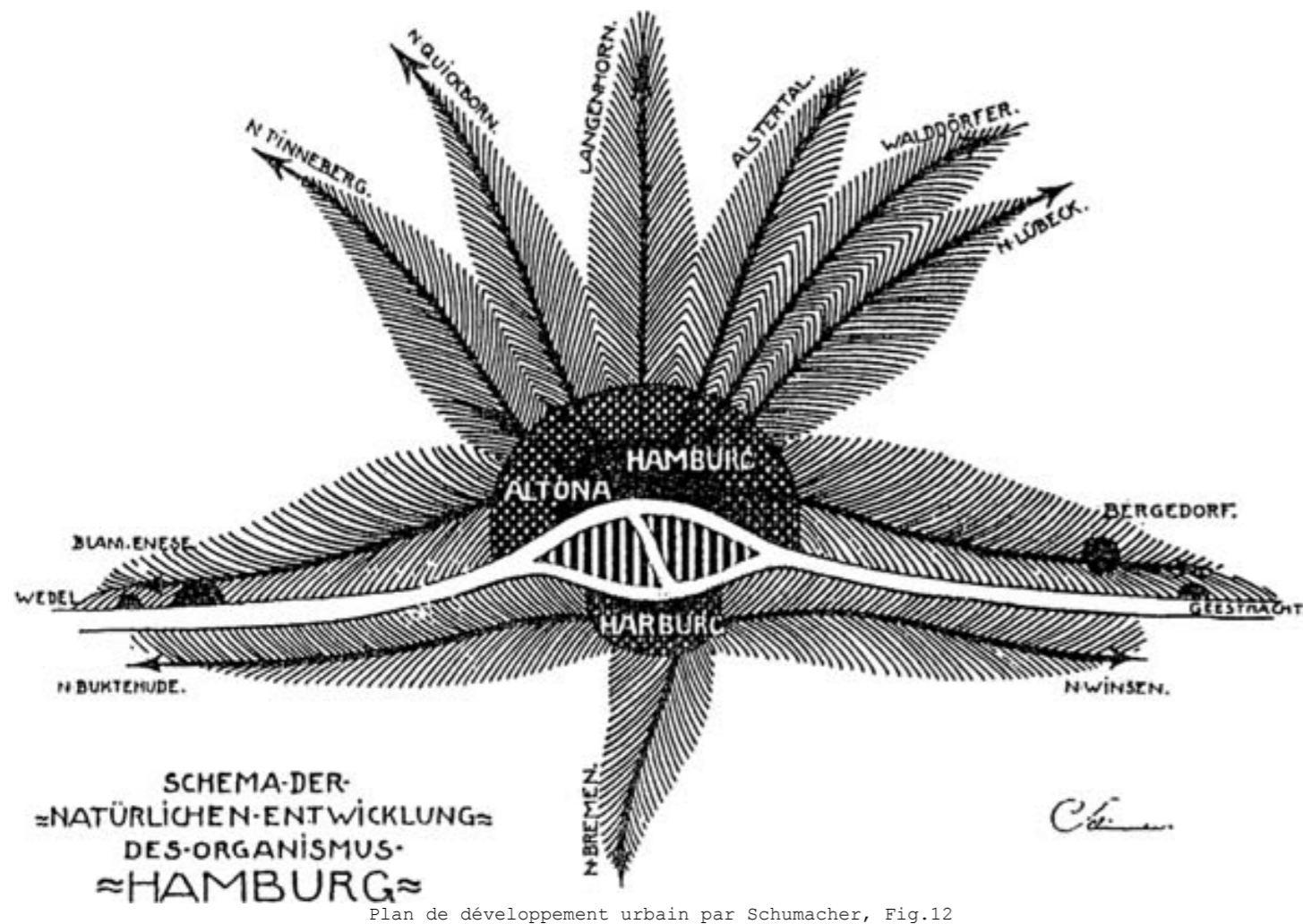
Les premières pratiques de zonage sont mises en place puis Fritz Schumacher, architecte et urbaniste majeur dans l'histoire de la ville de Hambourg, est nommé « Oberbaudirektor », traduit par « Directeur de l'aménagement urbain », en 1909 avec comme projet phare : son vaste projet d'aménagement paysager au nord de la ville, aujourd'hui appelé « Stadtpark ».

Pendant la première guerre mondiale, les combats sont nombreux à l'Est et à l'Ouest de l'Europe et la ville d'Hambourg, comme toute l'Allemagne, marquée psychologiquement. Les conséquences économiques sont importantes puisque le trafic de marchandises a été fortement ralenti voire parfois totalement stoppé ce qui a créé chômage, pauvreté et instabilité sociale dans la ville de Hambourg qui a subi violemment le choc économique et social de cette guerre étant donné la stabilité et l'indépendance acquise auparavant. Après la fin de la monarchie du Kaiser et l'armistice, Hambourg se retrouve en pleine pénurie de logements et ce sont les blocs d'habitations en îlots qui sont préférés aux cités jardins dans la période d'entre-deux guerres.

Fritz Schumacher accorde son aide, à la



Speicherstadt, la ville des entrepôts au bord des canaux, Fig.11



Plan de développement urbain par Schumacher, Fig.12

sortie de la guerre, aux sociétés coopératives qui luttent pour le logement social contre les propriétaires privés qui dominent le marché. Ayant droit de regard sur les projets majeurs de la ville et de ces sociétés coopératives, il insuffle ses principes réformistes à l'urbanisation de la ville comme par exemple de grands espaces verts, un nombre d'étages limité ou des appartements à double orientation. Il s'associe à l'architecte Gustav Oelsner pour mettre en place un Leitbild qui inscrit Hambourg dans un plus large périmètre collaborant notamment avec la ville d'Altona toujours danoise.

Le contexte politique évolue à grande vitesse en Allemagne à partir de la République de Weimar qui est balayée par la montée en puissance du NSDAP, parti national-socialiste des travailleurs allemands, alors mené par Adolph Hitler qui accède au statut de chancelier, « Reichskanzler » en 1933. Hambourg jouissait pourtant d'une bonne stabilité politique, sociale et économique jusqu'aux années 30 mais les répercussions de la prise de pouvoir du NSDAP sont immédiates puisque les nazis mettent par exemple fin à la collaboration avec Altona initiée par Schu-

macher. La ville perd à nouveau de son indépendance comme sous l'empire napoléonien mais garde une dynamique de croissance notamment grâce à la nouvelle loi « Grand Hambourg » définissant les nouvelles limites de la ville en gagnant par exemple Altona. Le port de Hambourg avec sa portée européenne plaît évidemment aux nazis qui font de cette ville, « porte du monde », une des cinq « Führerestädte », « villes du Führer » en s'investissant pleinement dans de grands travaux d'aménagement urbain à la mesure de leurs ambitions. De grandes percées dans la ville, un pont autoroutier au-dessus du fleuve et une tour, siège du parti socialiste, sont projetés.

La ville de Hambourg sera physiquement plus marquée par les traces du nazisme et de la guerre que par les grands projets du IIIème Reich qui envahit la Pologne en 1939 et met en place sa politique d'extermination de la population juive qui tuera la moitié de juifs de Hambourg. Engagée pleinement dans cette guerre, Hambourg devient la ville allemande avec le plus de bunkers, 700 au total, dont certains sont toujours sur pied aujourd'hui et devenus des endroits impor-

tants et vivants de la ville, notamment un principalement réaménagé en discothèque au cœur de quartier populaire de Hambourg et un second offrant une terrasse aménagée en plein centre de l'île principale de Wilhelmsburg, offrant une vue magnifique sur tous les bras de l'Elbe.

A nouveau, la position privilégiée de cette ville va la mettre en danger, ajoutée à cela son statut de « Führerestadt ». Elle est une ville importante pour le IIIème Reich qui lui permet d'accéder aux eaux du Nord de l'Europe et est ainsi la ville à détruire pour les Alliés afin d'atteindre les nazis. En effet Hambourg sera fortement touchée, presque coulée, à l'été 1943 lors de « l'Opération Gomorrah » portée à coup de bombardements continus pendant une dizaine de jours et notamment cette nuit du 27 au 28 juillet, incroyablement meurtrière. L'incendie créé par les bombes se propage sur plus de 20 km et à la fin de l'assaut, le 3 août, la ville est totalement dévastée. Cette « Julikatastrophe von 1943 » comme l'appellent les allemands est le bombardement le plus meurtrier d'Europe avec celui de Dresden, tuant près de 50 000 personnes. L'objectif initial était de détruire entièrement la ville pour réduire

les capacités militaires et industrielles allemandes puis d'affaiblir le moral de l'ennemi. Certes la ville n'est, au final, pas totalement détruite mais des quartiers comme Altona ou Hammerbrook sont entièrement rasés et à terme, 50 % de la ville a été touché pour un million de sans-abris.

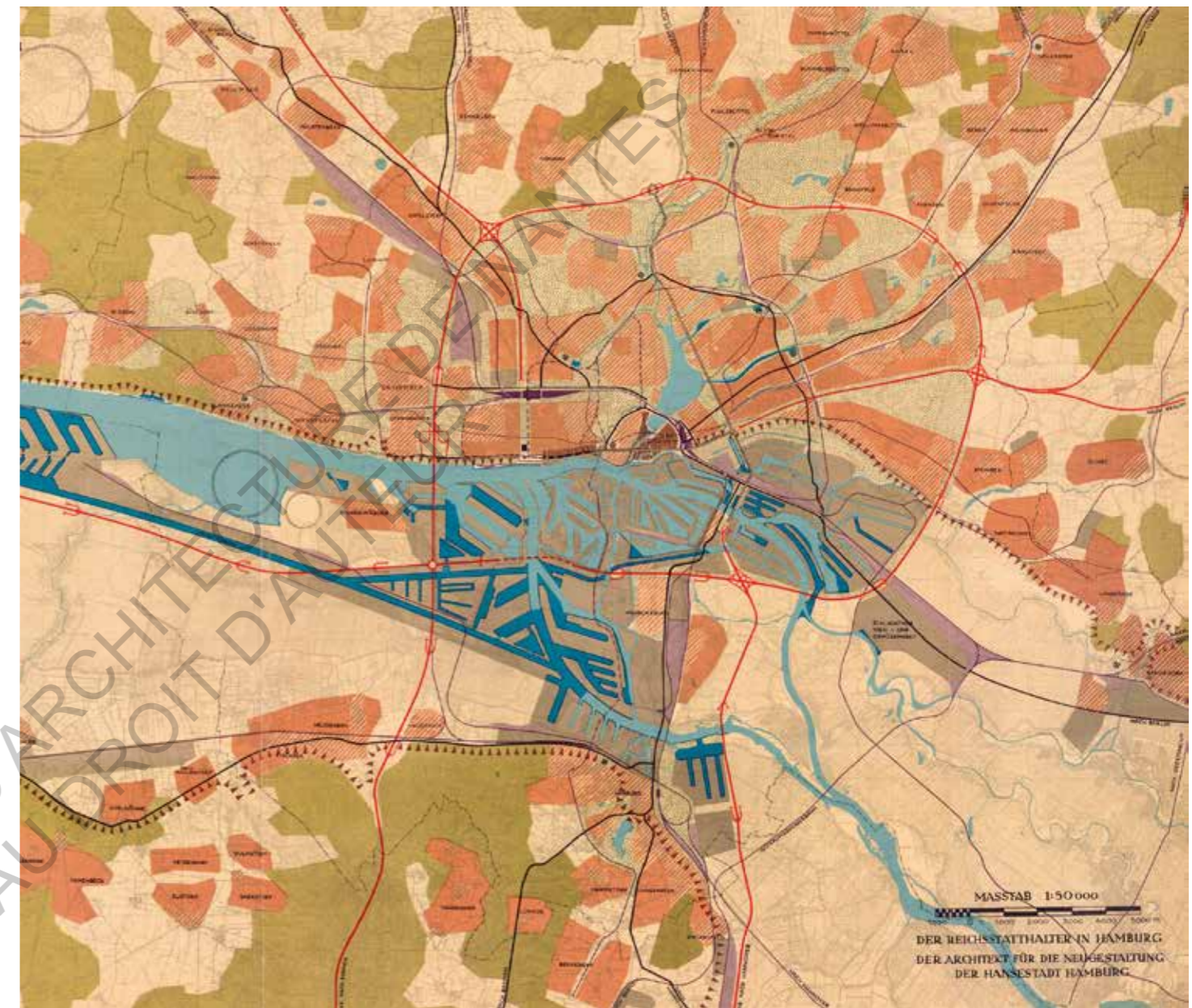
Une nouvelle fois, à une échelle incomparable, Hambourg a subi les conséquences négatives de sa position géographique favorable, de ses liaisons fluviales, de son essor économique, de son urbanisation ambitieuse mais le port et les zones industrielles ont été mystérieusement peu touchés, ce qui a d'ailleurs entraîné quelques polémiques et incompréhension du côté Alliés à l'époque.

HAMBOURG, VILLE LIBRE ET HANSÉATIQUE : UNE HISTOIRE HOULEUSE

Reconstruction, un élan moderne pour un patrimoine en ruine

Plus de 50% du parc immobilier de Hambourg a été détruit, il y a tout à reconstruire. Les gravats recouvrent la surface de la ville et la misère est plus que présente comme le raconte d'ailleurs le jeune journaliste suédois Stig Dagerman dans son œuvre « L'automne allemand » qui relate son expérience de l'automne 1946, passé au milieu des ruines des villes allemandes. La priorité est à la reconstruction c'est pourquoi une commission se met en place dès septembre 1945 dans ce but. Auparavant, pendant les années de règne de la dictature nazie, les urbanistes jouissaient d'une certaine autonomie et marge de manœuvre plus large encore qu'avant. Ainsi l'architecte urbaniste Konstanty Gutschow osa, peu avant la fin de la guerre, un plan d'urbanisme assez

innovateur et axé sur la relation à l'eau mais avec une dimension plus sociale qu'économique et avec de nouvelles infrastructures portuaires en aval de l'Elbe et des zones d'habitations distribuées tout autour du fleuve. Comme expliqué précédemment, dans cette période d'après-guerre, le problème prioritaire est la reconstruction et ce plan ne sera donc pas mis en œuvre. La relation de la ville avec l'eau qui avait été auparavant privilégiée passera notamment au second plan en raison de la réaction immédiate et prioritaires aux dégâts causés par la guerre. Ni les esprits, ni les finances ne sont attirées par l'eau, ce bien naturel ayant pourtant influencé les précédentes planifications urbaines présentées plus tôt.



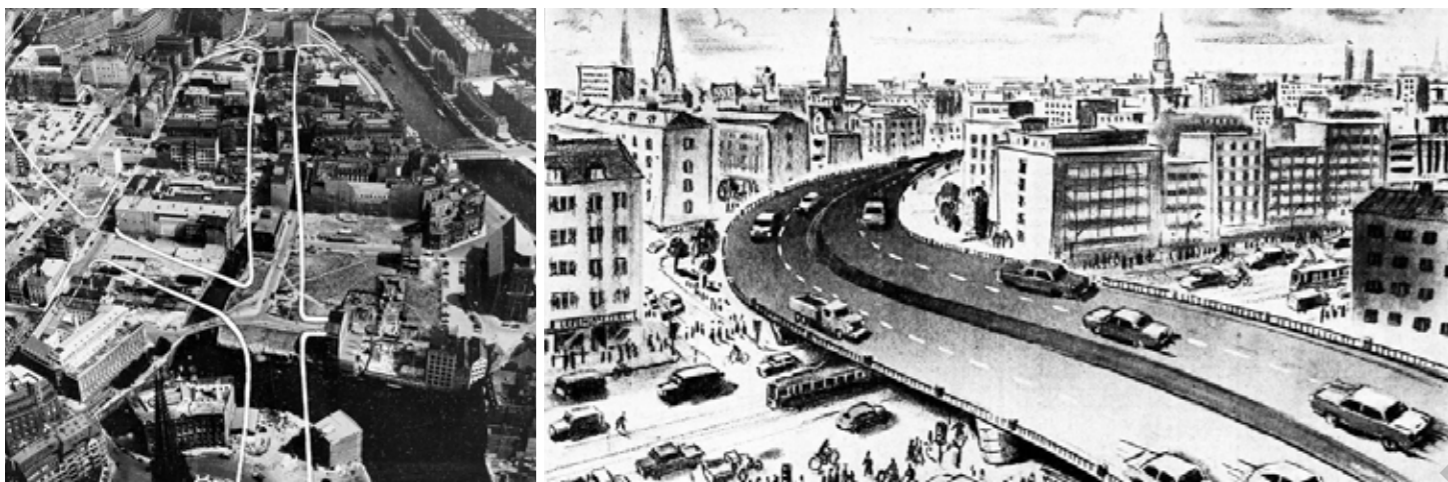
Plan urbain de Gutschow autour de l'Elbe, Fig.13

L'Allemagne alors divisée en quatre après la conférence de Postdam, Hambourg se retrouve sous influence britannique. La commission de reconstruction de 1945 comporte de nombreux architectes issus du mouvement « Neues Bauen », à l'origine des mouvements modernes d'architecture post-première guerre mondiale. Les idées sont radicales aussi bien pour l'urbanisme, l'architecture et le design avec une standardisation du logement associé à une normalisation des éléments constructifs. La Charte d'Athènes sur le zonage de la ville en quatre thèmes est rédigée en 1943 et influencera le plan de reconstruction du Hambourg d'après-guerre. Alors que la ville s'est rapidement activée pour le nettoyage des gravats, le plan reprend largement celui de Gutschow

avec plus de modestie qu'à l'époque nazie. L'influence des idées de Schumacher est visible puisque Gutschow s'en était inspiré et surtout c'est bien le grand axe Est-Ouest de Schumacher qui est privilégié au détriment du périphérique imaginé par Gutschow. En 1950, le plan est nommé « Aufbauplan », symbolisant ainsi les volontés de « construction » et non pas de « reconstruction » dans les idées directrices de ce plan, dirigé par le juif Oelsner autrefois partenaire de Schumacher pour les grandes transformations d'avant-guerre.

Le logement social est principalement concerné par cet « Aufbauplan » puisqu'il représente à cette époque les deux tiers du parc immobilier de la ville. D'un autre

côté, les efforts sont aussi concentrés sur le centre-ville avec une volonté de modernisation certaine. Des immeubles de grande hauteur font alors leur apparition pour apporter un nouveau quartier d'affaires à la ville et des équipements publics comme écoles, hôpitaux ou encore églises sont produits massivement dans les années cinquante. Même si la notoriété d'Hambourg s'affirme à ce moment grâce à la montée en puissance du style international dans la ville, celle-ci reste derrière les grosses villes reconnues comme Francfort ou Munich. En réponse à ce développement jugé trop timide et encore



Projet de la Ost-West-Strasse, Fig.14

trop en retrait, la ville concrétise son projet de percée Est-Ouest au moyen de la future autoroute « Ost-West-Strasse ». Si la considération de l'eau et la relation avec le port n'est pas le premier souci des décideurs et acteurs à cette époque, ce grand projet routier est une marque forte de ce renversement puisque cette nouvelle percée vient définitivement mettre un terme à la connexion physique historique entre la ville et son port.

Si la ville et le port se détachent peu à peu au niveau urbain dans la précipitation des enjeux d'après-guerre, le bilan économique de la ville est pourtant positif puisqu'elle s'est déjà refait une santé au début des années soixante notamment grâce au port de nouveau compétitif à l'échelle européenne. Si la ville est encore en chantier, le port lui, certes moins touché par les bombardements mais surtout bien en place depuis des siècles dans une dynamique intouchable, retrouve son élan commercial et économique. Ham-

bourg devient ainsi à ce moment, la ville la plus riche de RFA et un réel pôle médiatique à l'échelle européenne.

La ville meurtrie se porte donc déjà mieux économiquement bien que les traces physiques et les vides urbains laissés par la guerre soient encore bien présents. Cependant, cette ville de nouveau attractive doit travailler dans le domaine du logement pour un nombre d'habitants qui a déjà dépassé les deux millions. C'est donc vers la fin des années soixante qu'est à nouveau présenté un plan de développement basé sur les idées de Schumacher, qui prônait un développement organique de la ville.

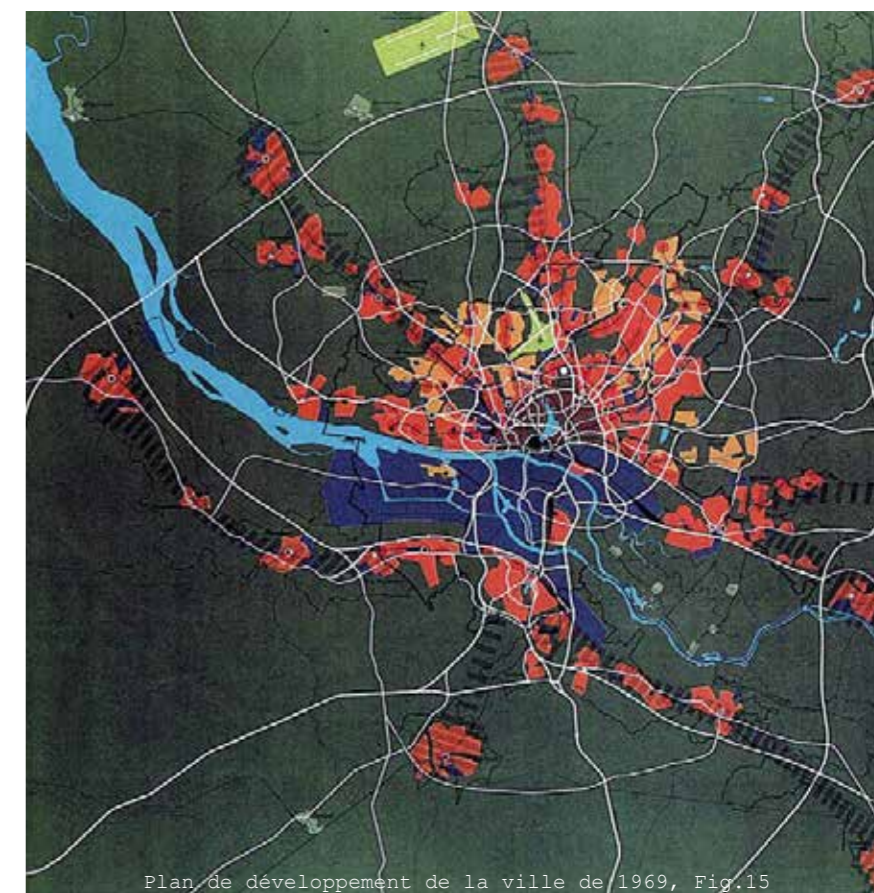
Ce plan reprend la ligne tracée par Schumacher, avec le port et les activités industrielles près du fleuve, l'habitat et les autres activités urbaines sur les hauteurs des deux côtés de l'Elbe. Même si l'on ne touche pas encore à l'extrémisme de Gutschow qui aurait presque construit toute la ville au bord de l'eau, celle-ci revient au premier plan en assumant le caractère industriel du port qui est perçu comme une vitrine au centre d'un habitat rayonnant à la manière des doigts d'une main, respectant ainsi les idées originelles de Schumacher. La place de l'eau est de nouveau centrale dans les années soixante, une fois le souvenir du traumatisme de la guerre plus lointain. Ce port qui s'active le long du fleuve mais avec une tendance à se polariser devient une scène centrale dans le plan moderne de Hambourg avec ces tribunes de logements reliées au centre-ville par les percées des plans précédents.

Comme constaté à plusieurs reprises historiquement, c'est lorsque la ville de Hambourg se rapproche de son eau et de son fleuve qu'elle fait face à la face cachée de cette imposante surface bleue. En effet, l'urbanisme hambourgeois subit un ralentissement de taille à cette époque puisqu'en 1962, de nombreuses digues de rives sont détruites lors d'une énorme tempête faisant déborder le fleuve. Cette catastrophe qui touche particulièrement le centre de l'île à Wilhelmsburg fait plus de 300 morts et retarde le plan d'aménagement puisque 20% du territoire est sous l'eau.

A l'approche des années soixante-dix, l'heure est à la décentralisation en densifiant notamment les zones proches des stations de

S-Bahn (comparable au RER parisien) afin de créer de nouveaux centres dans le but de diminuer la densité du centre historique. C'est ainsi que se met en place en 1973 un nouveau plan d'occupation des sols en complément du plan de 1960 afin de répartir équitablement la population sur tout le territoire.

Comme toute l'Europe, Hambourg subit les conséquences du choc pétrolier de 1973 mais le changement est plus perceptible dans l'urbanité que dans la croissance ou l'économie de la ville qui résiste encore grâce au bon fonctionnement et à la modernisation de son port. Alors que plus de 80 000 logements sont signalés en état d'insalubrité extrême au début de années soixante-dix, le gouvernement allemand vote une loi fédérale qui a pour but de redorer l'image des centres historiques bouleversés par les phénomènes sociaux ou les crises économiques. C'est pourquoi Hambourg met en place une rénovation urbaine de son centre-ville agité depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Si depuis cette date, la tendance est plutôt au modernisme avec par exemple l'augmentation de l'importance de la place de la voiture



Plan de développement de la ville de 1969, Fig.15



La grande inondation de 1962, Fig.16

jusque dans le cœur de la ville, les considérations évoluent peu à peu avec notamment cette rénovation urbaine. Ajoutées à cela des convictions politiques et l'apparition d'un parti militant vert à Hambourg qui permet, entre autres, de mettre en place des programmes de protection du patrimoine et de l'environnement dans la politique de renouvellement urbain. Dans le domaine social, les mœurs évoluent également et l'on voit apparaître les premières transformations d'anciens lieux de travail comme les « Kontor » marchands au bord des canaux ou les entrepôts vides, en lieux de loisirs pour la population hambourgeoise grandissante. Certains de ces lieux, nouveaux noyaux socio-culturels favorisant une vie de quartier saine, dialoguent avec leur environnement comme évidemment les anciennes infrastructures portuaires reconverties en lieux culturels et sociaux.

Le Port a toujours une croissance annuelle à deux chiffres et il poursuit son développement. Longtemps ses dirigeants n'avaient aucune vision des besoins du développement urbain, tandis que la Ville ignorait les besoins du Port.

Des changements générationnels dans les positions dirigeantes des deux parties ont permis d'ouvrir le dialogue, qui doit maintenant être suivi d'actions communes.

L'architecture évolue aussi et les styles s'affirment avec la relance du style industriel et portuaire. La brique rouge caractéristique fait son retour non pas uniquement dans les « Kontorhäuser » en bord de canal mais également dans les grands immeubles d'habitation bâtis plus dans les terres encore. Comme si le style des constructions du bord de l'eau faisait réellement partie de l'identité de la ville au point de vouloir, à cette époque et encore aujourd'hui, l'étendre aux faubourgs et quartiers résidentiels en périphérie. La brique n'est finalement plus cantonnée à son architecture spécifique liée principalement au commerce, comme ce quartier emblématique de la « Speicherstadt », encore représentative d'une époque aujourd'hui mais plus du tout extraordinaire dans son esthétique.

Evidemment cette réinterprétation d'un style appartenant à une époque glorieuse de l'histoire de Hambourg divise dans un premier temps mais les initiatives et projets

« L'ÉTABLISSEMENT D'UNE ZONE TAMPON ENTRE LE PORT ET LA VILLE POURRAIT PERMETTRE D'HÉBERGER DES USAGES MOINS SENSIBLES ET DE PROTÉGER LES ZONES HABITÉES PROCHES DU PORT. »

ANDREAS KELLNER, DIRECTEUR DE L'URBANISME À LA VILLE DE HAMBURG, RESPONSABLE DE L'IBA 2013 ET DU PROGRAMME « SAUT PAR-DESSUS L'ELBE » DANS LES RENCONTRES DE L'ADEUS «HAMBURG : UNE VILLE RÉINVESTIT SON PORT»

qualitatifs de réhabilitation finiront par faire oublier ces querelles esthétiques ou idéologiques.

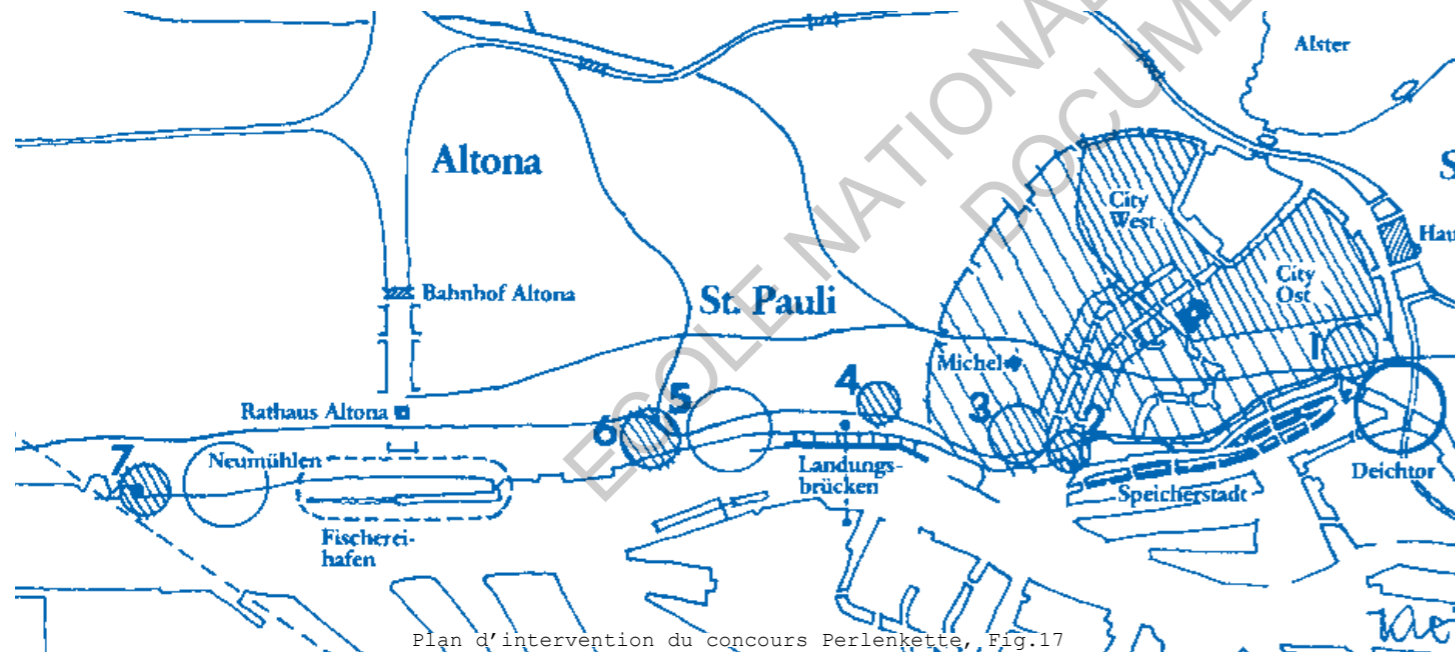
Dès la deuxième moitié du XXe siècle, l'arrivée des conteneurs a révolutionné le fonctionnement du port car il faut moins de quais, mais de grandes superficies permettant de les charger et de les stocker. Les bassins multiples ne correspondant plus à ses besoins, le port a commencé à quitter des terrains centraux pour investir des lieux où cet espace de stockage était disponible, à l'instar de nombreuses autres villes portuaires dans le monde. À Hambourg, le port a ainsi délaissé son site historique sur les berges au nord de l'Elbe, près du centre-ville.

C'est donc sur cette première friche portuaire qu'un nouveau développement urbain est devenu possible. Un concours d'idées est donc lancé lors d'un « Bauforum » en 1985 pour réinvestir et valoriser notamment cette rive Nord entre Altona et Sankt Pauli. Les premiers projets allant dans le sens d'une réorientation de la ville vers l'eau y ont été réalisés depuis les années 1980. La ville a redécouvert les qualités et le charme de ces lieux. Des projets mixtes avec bureaux et logements ont été réalisés, avec une architecture moderne, à côté des entrepôts et autres monuments historiques, réaffectés à de nouveaux usages. L'opération est actuellement terminée et certains en parlent comme d'un « collier de perles », « Perlenkette » en allemand, le long de l'Elbe. Chaque perle qui représente un bâtiment ou un complexe considère et dialogue avec son environne-

ment typique de rive de fleuve formant une accumulation de variations pourtant cohérentes dans leur globalité.

« Perlenkette » symbolise le retournement de la ville vers l'eau, après lui avoir tourné le dos pendant plusieurs siècles et ce sujet sera au centre des problématiques urbaines jusqu'à la fin du siècle voire jusqu'à aujourd'hui. Dans ce cadre, Hafencity est la reconversion d'une zone destinée au port par le passé, en zone dédiée à l'habitat, aux services et aux loisirs. C'est la suite d'un long processus de reconquête des terrains qui a commencé par ce « collier de perles ». Les orientations qui sous-tendent ces opérations sont la mixité des fonctions, un caractère urbain qui préserve la structure portuaire et le rapport avec l'eau, un traitement spécifique des espaces publics, la liaison étroite avec le centre-ville.

Avec la chute du mur de Berlin en 1989 et la réunification allemande, la stabilité économique, sociale et politique de l'Allemagne est un réel enjeu mais Hambourg réussit comme souvent, a gardé son indépendance et son rayonnement à l'échelle européenne en travaillant même de plus en plus sur ses marchés mondiaux renforçant ainsi son attractivité. Cette stabilité dans ce pays bouleversé et en pleine mutation attise sa gourmandise et ses ambitions de métropole mondiale grâce à ses solides atouts.



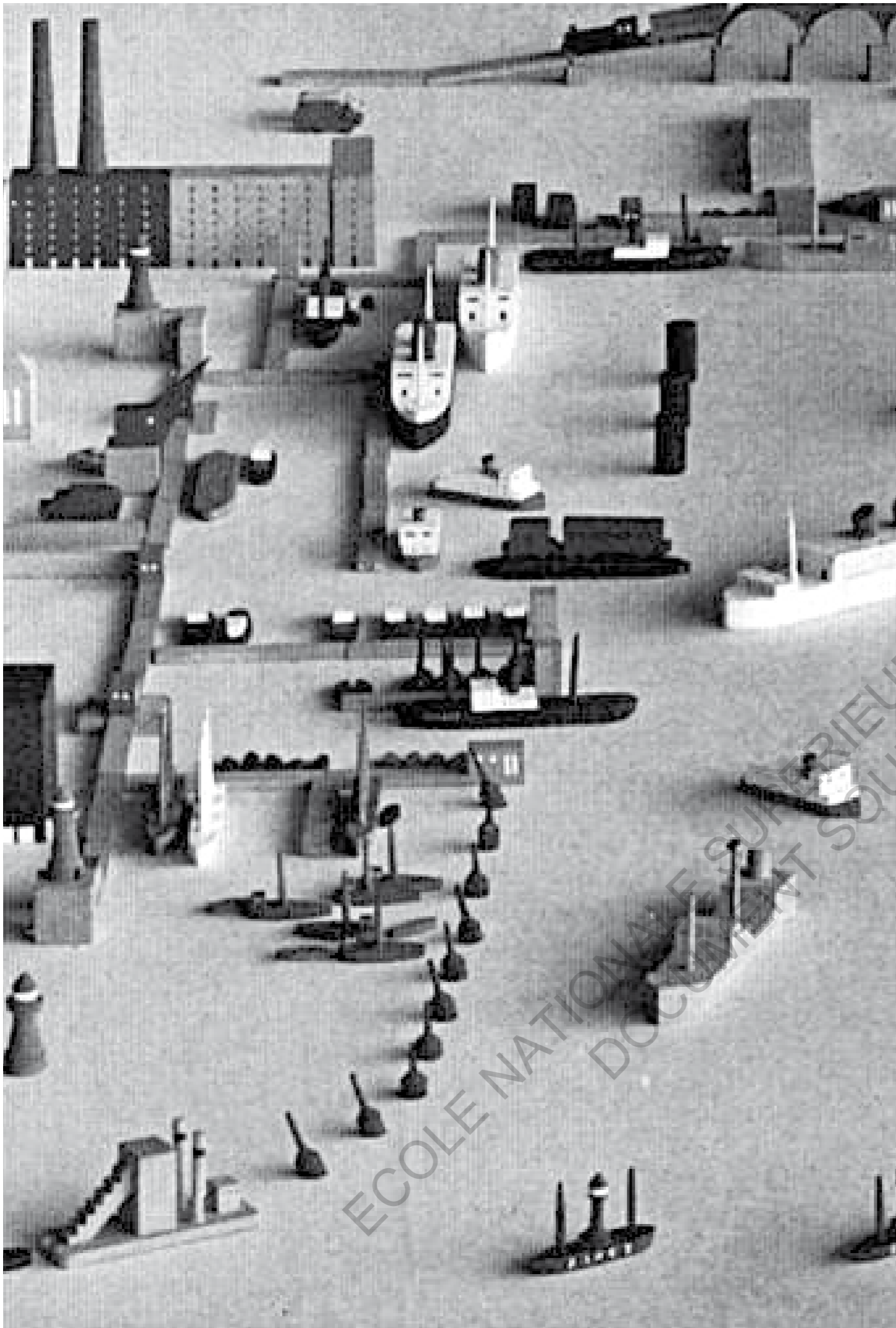
Plan d'intervention du concours Perlenkette, Fig.17



La nouvelle façade fluviale d'Altona, Fig.18

« LA MÉTAMORPHOSE DU COLLIER DE PERLES EST CARACTÉRISTIQUE DU PROJET. CETTE IMAGE A ÉTÉ CHOISIE CAR UN DÉVELOPPEMENT GLOBAL NE POUVAIT PAS ÊTRE LA SOLUTION À CETTE ÉCHELLE. C'EST DONC UNE RANGÉE DE CONCEPTS INDIVIDUELS QUI RENOUVELLE LA SITUATION HISTORIQUE DU BORD DE PORT AVEC L'ARRIÈRE-PLAN DE LA VILLE FONCTIONNELLE. »

BRIGITTE KRAFT-WIESE, RESPONSABLE DU DÉVELOPPEMENT URBAIN DE PERLENKETTE, DANS «PERLENKETTE HAMBURGS HAFENRAND : DIE REVITALISIERUNG DES NÖRDLICHEN ELBUFERS»



« CETTE MAQUETTE, RÉALISÉE PAR DES ÉTUDIANTS DE L'ÉCOLE DES ARTS APPLIQUÉS EN 1950, EST EMBLÉMATIQUE DE L'IMAGE DE HAMBOURG : LA VILLE N'EST PAS REPRÉSENTÉE PAR DES MONUMENTS, MAIS PAR LES BATEAUX ET LES GRUES DU PORT. »

HARTMUT FRANK, HISTORIEN ET ARCHITECTE, DANS SA RUBRIQUE « HAMBOURG : VILLE AVEC PORT OU VILLE-PORT ? »

FIG. 19

HAMBOURG MODERNE, VILLE PORT, VILLE GLOBALE

En quête d'une identité mondiale,
cap sur l'eau

En matière d'architecture, Hambourg se forge peu à peu une réelle identité bien qu'elle soit inspirée du style architectural de l'Allemagne voire l'Europe du Nord mais comme par le passé, cette ville est ambivalente et en avance sur certaines autres grandes villes européennes. Ce « style hambourgeois » devient une marque de Hambourg, précurseur à ce niveau. C'était d'ailleurs l'ambition de Schumacher de créer une architecture typique du Nord de l'Allemagne qui ne soit pas en rupture avec la tradition locale. Les discussions à ce sujet sont très virulentes et se concentrent au fur et à mesure sur l'utilisation de ces briques rouges à cette fin.

En ne parlant pas seulement d'identité ou

d'image architecturale, la ville de Hambourg cherche à développer une marque globale de la ville, représentative de son territoire, de son histoire et de ses habitants à partir des années quatre-vingt-dix en éditant son « Stadtentwicklungskonzept », concept pour le développement urbain, afin de concrétiser ses ambitions. Celui-ci s'intéresse à de très nombreux sujets tels que « la ville au bord de l'eau, la ville verte, la forte identité architecturale, la ville portuaire, la ville culturelle, la ville comme lieu de travail ou comme nœud de communication vers le Nord de l'Europe ». Ajouté au plan d'occupation des sols déjà en place, ce « Stadtentwicklungskonzept » forme « les plans de Hambourg » qui sont, selon Noël et Kossak dans un « Portrait de ville » sur Hambourg par Archiscopie, l'hé-

ritage de Schumacher puisqu'ils parlent de concentration décentralisée c'est-à-dire un « centre-ville bien délimité au cœur d'un ensemble de quartiers autonomes ». Le développement et la sauvegarde des espaces verts sont très importants et la préservation du port revient au premier plan. La STEB, direction du Développement Urbain, est chargée de gérer les interactions entre le domaine social, économique et écologique, se chargeant notamment de la préservation du bien naturel le plus précieux d'Hambourg, l'eau, en assurant les relations entre la ville et le port au niveau territorial. La densification permet d'atteindre les objectifs que s'est fixés la ville en compensant avec des espaces verts généreux comme la coulée verte reliant le bord ouest de l'Alster à la rive de Landungsbrücken. Les anciens sites militaires comme les bunkers sont réinvestis à l'instar d'autres villes européennes et on observe un retour vers l'architecture industrielle et portuaire comme expliqué plus tôt, enclenchant ainsi une dynamique de ville port moderne aux ambitions mondiales. Le projet « Perlenkette » sur la rive Nord de l'Elbe est un exemple parfait d'occupation par le do-



Timbre des 800 ans du port, Fig.20

main tertiaire d'anciens bâtiments appartenant autrefois au port. Au sud, un important pôle technique voit le jour au milieu de l'eau pour assurer la compétitivité de Hambourg à l'échelle mondiale.

Evidemment le projet phare de cette dynamique à la recherche d'une marque mondiale et sûrement le plus efficace pour le futur est le projet « Hafencity » comme le confirme Denise Noël. C'est une tendance contemporaine à l'échelle européenne qui sera analysée plus tard dans le développement avec de grandes villes qui s'interrogent sur une nouvelle dynamique à donner à leur port. Aujourd'hui, l'aménagement de ces zones tampons, entre ville et port, de ces berges et quartiers au bord de l'eau est devenu un fait

« LE DÉVELOPPEMENT DE HAFENCITY S'AVÉRERA AUSSI DÉTERMINANT POUR L'AVENIR D'HAMBOURG QUE L'ÉDIFICATION DE LA SPEICHERSTADT À LA FIN DU XIXE, QUI ENTÉRINAIT LA SÉPARATION DÉFINITIVE ENTRE VILLE ET PORT, COMME CELLES DES FONCTIONS D'HABITAT ET DE TRAVAIL. »

NOËL DENISE, KOSSAK FLORIAN, «HAMBOURG», COLL. « PORTRAIT DE VILLE », SUPPLÉMENT ARCHISCOPIE

urbanistique complet. L'eau n'est plus seulement un outil de travail ou de circulation, elle est un véritable atout du territoire, un élément à valoriser, un élément et un bien naturel indispensable aux projets urbains contemporains. Les villes comme Hambourg travaillent donc sur cette nouvelle place de choix de l'eau pour se construire une image mondiale originale et attractive et à fortiori, le port devient un fort élément identitaire, une mémoire des lieux. C'est l'objectif entre autres, de Hafencity dont l'étude de faisabilité est lancée en 1997 avant d'être adoptée en 2000. L'ampleur du projet est tel qu'une société externe est chargée de « vendre » Hafencity c'est-à-dire commercialiser les parcelles, trouver les architectes et les investisseurs. Au passage de la coalition centre-droite aux élections de 2001, c'est bien le développement économique de la « Ville au bord de l'eau » qui sera la priorité face aux demandes écologiques de la « Métropole verte ». Là encore la municipalité cherchera à se détacher des autres villes européennes où certes le concept de la « Ville port » se banalise mais celui de la « Ville verte » encore plus à leurs yeux et c'est en misant sur un développement « bleu », une identité propre à l'eau de l'Elbe qu'ils entendent gagner leur image mondiale.

Dans ce but, Hambourg voit loin et met tout en place pour parvenir à ses fins en créant sa propre agence de marketing. La mission de cette agence est d'appliquer les techniques du marketing ordinaire à la promotion et à la valorisation de la ville, ce que l'on appelle le « city-marketing ». La société responsable de la promotion de Hafencity avait pour mission de « vendre » le projet, celui de cette agence de marketing urbain est évidemment de « vendre » la ville, le « concept Hambourg » mais surtout de « convaincre » à une échelle plus large afin de marquer le monde de l'empreinte Hambourg. Pour cela, la ville doit travailler sur sa spécificité comme son statut de ville indépendante associé à son passé hanséatique, « Freie und Hansestadt Hamburg ». Des projets comme Hafencity ou déjà Perlenkette, mais aussi des événements comme l'Anniversaire du port ou ceux sur l'eau de l'Alster, témoignent du pouvoir iconique qu'attribue la ville à l'eau de son territoire.

Tel était le discours du directeur de l'urba-

« EN 2002, ALORS QUE LES TRAVAUX DE LA HAFENCITY AVAIENT DÉMARRÉ, HAMBURG A FAIT ACTE DE CANDIDATURE POUR ACCUEILLIR LES JEUX OLYMPIQUES DE 2012. NOUS AVONS EU L'IDÉE D'ACCUEILLIR LES JEUX DANS LA ZONE PORTUAIRE, AU CŒUR DE LA VILLE, EN CONSTRUISANT LES GRANDS STADES ET ÉQUIPEMENTS SUR LA BERGE SUD DU FLEUVE. C'ÉTAIT UNE OPPORTUNITÉ TELLEMENT IMPORTANTE QUE POUR LA PREMIÈRE FOIS, LA VILLE A OSÉ PROPOSER UNE VISION SUR UNE PARTIE DU PORT QUI N'ÉTAIT PAS EN FRICHE. COMME VOUS LE SAVEZ, LES JEUX OLYMPIQUES DE 2012 AURONT FINALEMENT LIEU À LONDRES, MAIS CETTE PREMIÈRE OUVERTURE SUR LES POTENTIALITÉS FONCIÈRES AU SUD DU CENTRE-VILLE A OUVERT UNE BRÈCHE. LES URBANISTES N'ONT PLUS OUBLIÉ CETTE ZONE, POUVANT ACCUEILLIR DES FONCTIONS SUPÉRIEURES DANS L'INTÉRÊT DE TOUTE LA VILLE. SI ELLE LE VEUT VRAIMENT, LA MUNICIPALITÉ A AUJOURD'HUI LES MOYENS DE PRENDRE DES DÉCISIONS, MÊME ALLANT À L'ENCONTRE DU PORT. »

ANDREAS KELLNER, DIRECTEUR DE L'URBANISME À LA VILLE DE HAMBURG, RESPONSABLE DE L'IBA 2013 ET DU PROGRAMME « SAUT PAR-DESSUS L'ELBE » DANS LES RENCONTRES DE L'ADEUS «HAMBURG : UNE VILLE RÉINVESTIT SON PORT»

nisme de la ville dans les années 2000 et ses volontés se sont confirmées puisque la municipalité et les urbanistes et architectes ont travaillé à nouveau sur un projet de candidature pour les Jeux Olympiques 2024 sur le même site que la première tentative. Ils ont notamment élargi le territoire mis à disposition de l'évènement puisque la plupart des épreuves nautiques étaient prévues sur le lac en plein centre de la ville. L'eau de l'Elbe et celle de l'Alster faisaient partie à part entière du projet puisqu'une grande partie des accès au village olympique et au stade principal se faisaient par navigation. Même si le projet a été rejeté par référendum, il ne serait pas étonnant de voir la ville de Hambourg mi-



Œuvre artistique au milieu de l'Alster, Fig.21

ser à nouveau sur l'eau dans une éventuelle prochaine candidature. Il existe d'ailleurs un paradoxe à propos de ce référendum ayant abouti à un « non » de la part des habitants puisque leur attachement à leur environnement, à ce fleuve, à cet élément bleu si précieux, est tel qu'il faudra un jour une proposition très intelligente et réfléchie en fonction des considérations locales pour espérer arriver à un succès.

Pour revenir à ce concept de marketing urbain, il est important de comprendre comment Hambourg à miser sur un grand projet métropolitain tel que Hafencity tout en se basant sur des spécificités territoriales



Projet pour les JO 2024 au milieu de l'Elbe, Fig.22

qui parviennent à faire du projet, un projet propre au lieu et attractif par son accroche territoriale. Dans « Les métamorphoses du marketing urbain » de Laurent Devisme et Marc Dumont, on comprend que « disposer d'un projet devient pour toute ville comme pour tout individu un gage de sérieux et de responsabilité » et Hambourg s'appuie pour ce projet sur le passé hanséatique de la ville et réinterprète ce patrimoine pour lui donner une valeur iconique.

Le city marketing a d'abord une dimension économique et la ville doit tout entreprendre pour placer le projet dans un environnement et un contexte économique favorable avec par exemple, des subventions ou des zones franches. Économiquement, la ville a misé sur une ville au bord de l'eau, vivant au rythme de l'Elbe et autour de son lac. Elle affirme depuis toujours son histoire hanséatique et son statut de ville libre jusque dans son nom officiel de « Hansestadt Hamburg ». Politiquement, le but est de mettre en scène sa ville afin de vendre une image et évidemment un bilan municipal positif qui sera ainsi plus attractif. Hambourg tente de copier le succès de villes comme Bilbao, référence en la matière, en mettant en scène un concept fort de « ville bleue » à travers par exemple le centre d'information de Hafencity et sa maquette-projet efficace située en plein dans le quartier commercial historique de Speicherstadt. Ce quartier symbolise aujourd'hui physiquement la connexion entre le cœur historique de la ville et le quartier moderne de Hafencity et idéologiquement une communion entre le passé et le futur. L'enjeu social est évidemment aussi très important puisqu'il consiste à insuffler un sentiment d'appartenance des habitants à leur ville et ses ambitions pour créer un engouement local. Mais un engouement général est souvent difficile à trouver surtout lorsque tous les camps se sentent propriétaires d'un bien commun qui est l'eau ici à Hambourg. Le hambourgeois lambda devient idéalement ambassadeur de sa ville malgré lui si une dynamique participative et en accord se met en place. Cette question sociale concernant la concurrence pour la ressource rare sera développée plus en aval dans ce mémoire.

En 2004, Hambourg crée finalement sa propre marque HMG « Hamburg Marketing

GmbH » assumant ainsi une totale transparence sur ses ambitions de conquérir le monde avec cette marque Hambourg. Les points clés de cette publicité sont « l'eau, l'ouverture sur le monde, le caractère international » par exemple, souvent liés aux bienfaits et à la vie autour de l'eau ainsi qu'aux ouvertures possibles grâce au fleuve et au port. La « métropole sur l'eau » veut attirer deux publics majeurs que sont les entreprises puis les touristes et futurs habitants. Pour cela Hambourg n'hésite pas à se revendiquer grande métropole européenne en prenant en compte la globalité de sa population qui atteint les 5 millions d'habitants puis elle insiste sur son territoire dit exceptionnel entre la mer du Nord et la mer Baltique.

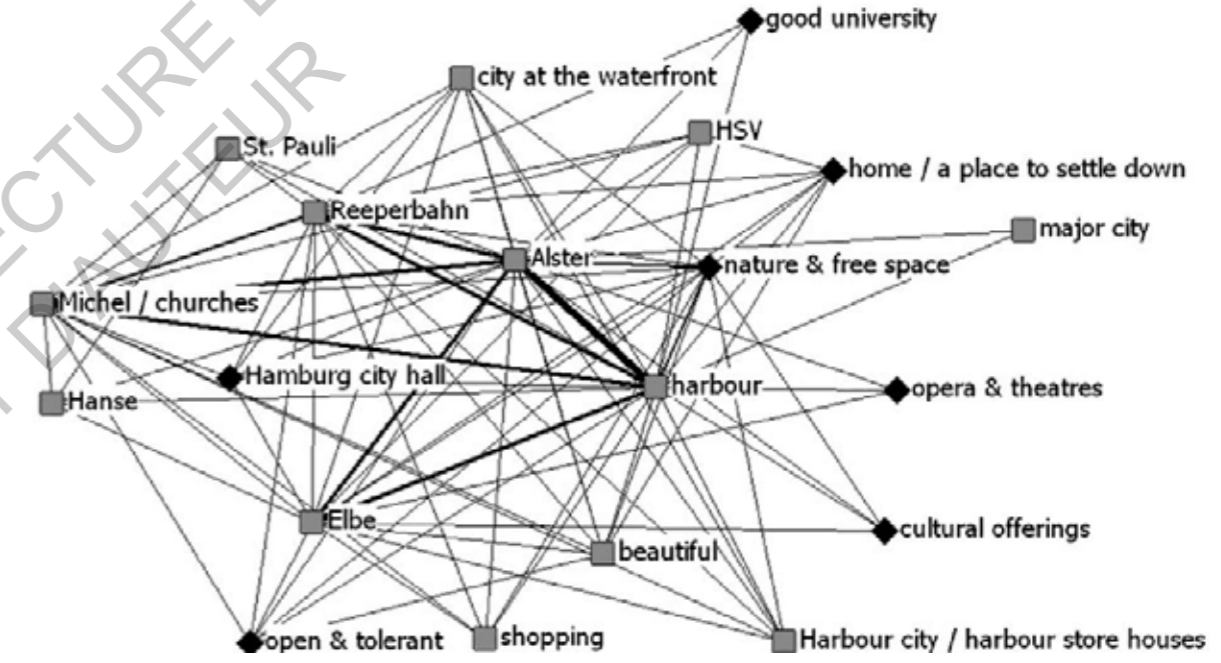
Ayant passé près d'un an dans cette ville, je suis témoin de cette dynamique de marketing urbain qui ne choque pas le moins du monde par son ampleur comparé aux autres grandes villes européennes. Je dirais même que cette communication, en dehors du projet phare Hafencity, ne saute pas aux yeux mais elle est pourtant bien présente et surtout efficace à mon sens. Ainsi la charte graphique et le logo de la ville est clair

puisqu'on y trouve le rouge, couleur de la ville puis les armoiries soulignées d'un trait courbé bleu pour évoquer l'eau. Ce logo est accompagné de l'inscription « Living. Loving. Hamburg. » et cette charte se retrouve partout dans la ville comme par exemple sur les arrêts de bus.

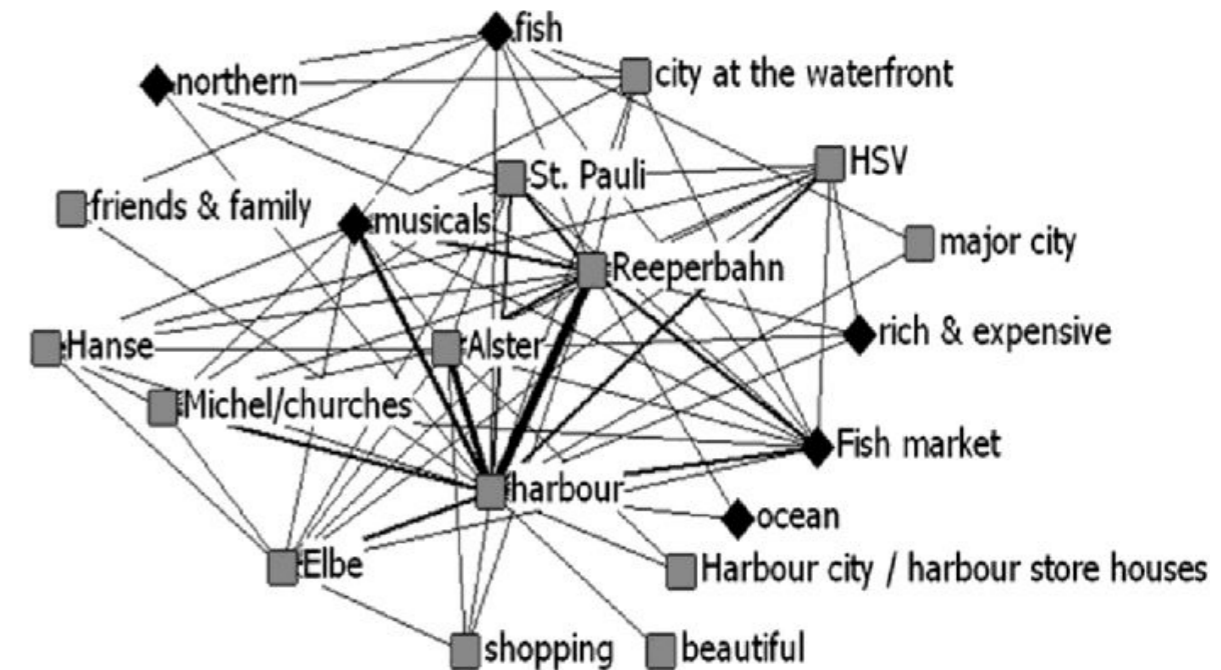
L'évènementiel est évidemment une autre forme de communication que j'ai pu réellement vivre tout au long de l'année et la publicité était grande pour l'Anniversaire du port qui rassemble énormément de personnes tous les ans au bord de l'Elbe ou l'arrivée du Queen Mary II dont tout le monde parle dans le métro U3 depuis lequel on l'aperçoit à quai. Enfin le « AHOI », salut marin, est une marque de la ville que l'on retrouve aussi bien dans la rue que sur tous les objets souvenir et qui est aussi célèbre que la bière Astra, la bière de Hambourg au logo avec un cœur dans une ancre marine. Que ce soit dans les symboles, les couleurs, les événements, le langage ou autre, l'eau est omniprésente dans la vie quotidienne hambourgeoise sans même parler de son caractère physique avec le fleuve, les canaux ou le lac et la ville sait évidemment s'en servir pour accéder à une image de marque mondiale à laquelle elle aspire.



Symbole de la ville, Fig.23



Graphique : Comment la ville se vend-elle ?, Fig.24



Graphique : Comment l'opinion perçoit la ville ?, Fig.25



L'eau gélée de l'Alster, Fig.26



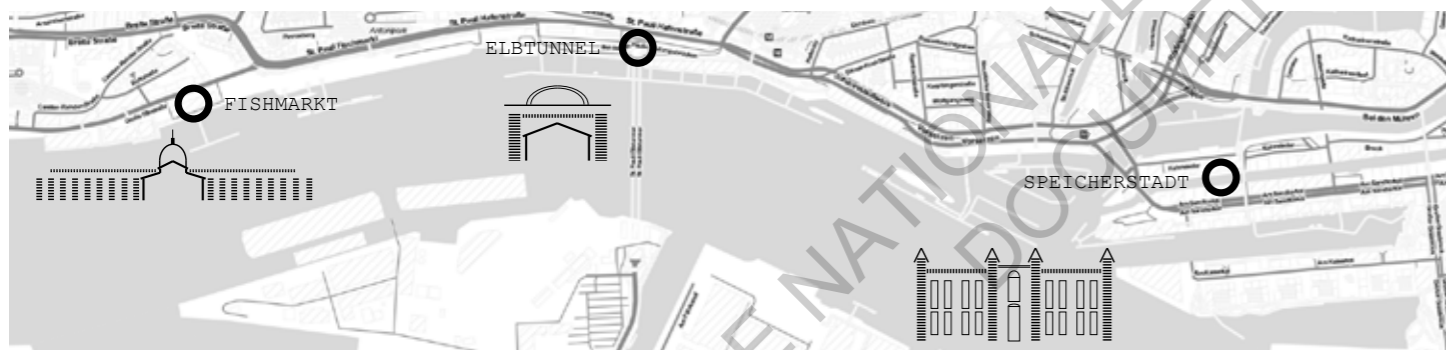
HAMBOURG MODERNE, VILLE PORT, VILLE GLOBALE

dans son évolution et sa stratégie urbaine, la ville d'Hambourg n'en oublie pas pour autant de miser sur la revalorisation et la mise en avant de bâtiments historiques phares, à la lourde valeur patrimoniale pour le monde marchand et fluvial. Si certains entrepôts, fabriques ou bunkers sont aujourd'hui des lieux de rencontres sociales en plein cœur de la ville après leur réhabilitation, nous nous intéresserons ici plus au patrimoine lié à l'eau, au port, au fleuve. Afin d'accentuer

aux yeux de ses habitants et des étrangers la spécificité de son territoire, la ville mise donc sur cette image commune et patrimoniale du port.

Premièrement, la « Speicherstadt » dont il a beaucoup été question précédemment, celle ville rouge des entrepôts au bord des canaux, est un élément clé de la politique de valorisation de ce patrimoine maritime sur le bord de l'eau. Cette zone franche qui

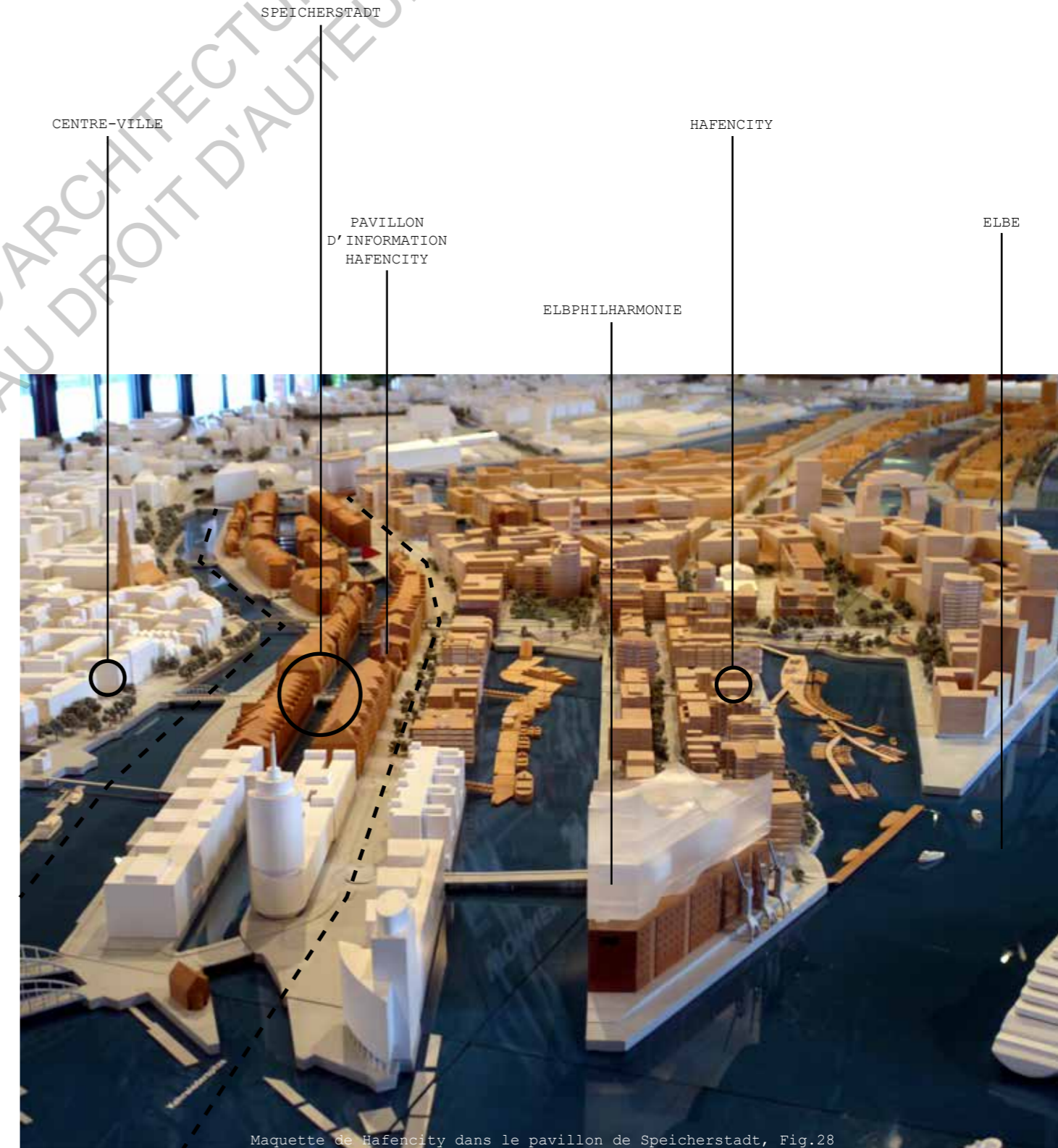
Le patrimoine portuaire
au premier plan



Plan de situation des études de cas, Fig.27

Hambourg s'investit dans la construction d'une nouvelle vision de la ville avec des projets d'envergure comme Hafencity, l'IBA et Perlenkette à moindre échelle qui se localisent sur des sites forts de la ville, reliés étroitement au passé de la ville, faisant appel à une certaine mémoire des lieux. Elle fait

appel pour cela au passé hanséatique de la ville, à son histoire en tant que porte du monde et à l'importance de son fleuve. Ces projets tendent à réinterpréter le passé avec les notions de vivre avec l'eau, vivre avec le commerce en utilisant parfois les matériaux historiques comme la brique. Cependant



Maquette de Hafencity dans le pavillon de Speicherstadt, Fig.28

a été bâtie à partir de 1883 afin de conserver la place de Hambourg dans la « Deutsche Zollverein » pour les douanes allemandes et jouit ainsi de privilèges importants pour son essor commercial et d'un contrôle sur le marché maritime européen. Ces mètres carrés d'entrepôts d'un style néogothique en brique rouge étaient à l'époque le plus gros complexe d'entrepôts au monde, son implantation poussant les ouvriers travaillant au port et qui vivaient là vers le centre engorgé de la ville.

Ce quartier jouit aujourd'hui d'une place de choix entre le centre-ville et Hafencity en accueillant lieux de rencontres, fonctions culturelles ou le domaine tertiaire. Ces longues façades sur canaux font souvent l'objet de cartes postales représentatives de la ville et le bonheur des photographes même si les façades rue sont tout aussi monumentales. On parle de nouveau ici, comme pour les comptoirs de marchands de l'époque médiévale, d'une façade rue et d'une façade eau caractéristiques des constructions hambourgeoises à travers les époques. La radicalité de ces bâtiments est accentuée par la symétrie sur un axe central de son plan, l'axe de la poulie qui se chargeait de transporter les marchandises à l'intérieur de ces gigantesques planchers d'entrepôts. Lourdemment touchée par les bombardements de 1943, la Speicherstadt est reconstruite à l'identique après la guerre puis elle sera classée aux monuments historiques de Hambourg au début des années quatre-vingt-dix avant d'entrer au patrimoine mondial de l'UNESCO récemment. Autrefois lieu de référence pour le marché maritime de par sa qualité de zone franche, elle a été, suite à sa reconstruction, un complexe incontournable pour les entreprises de tapis d'orient avant d'accueillir à notre époque de plus en plus de fonctions tertiaires. Comme déjà annoncé auparavant, ce célèbre quartier de Speicherstadt occupe une place de choix dans la ville de Hambourg puisqu'il accueille également dans l'un de ses anciens entrepôts, le pavillon culturel d'information du projet Hafencity qui lui fait face. La ville a fait jouer ici la symbolique en réunissant dans ces lieux un passé marchand fondateur de la ville et un futur moderne et ambitieux à l'échelle globale.

Le second exemple symbolisant la place de choix du patrimoine maritime et marchand



Fishmarkt le dimanche matin, Fig.29

dans les mœurs et la politique de la ville, encore aujourd'hui, est le marché au poisson d'Altona. Le « Fishmarkt » est également l'un des bâtiments les plus présents sur les cartes postales hambourgeoises mais surtout un rituel de vie des habitants auquel j'ai pu participer durant mon aventure à Hambourg. Altona, ville danoise pendant plus de deux siècles, est située plus en amont sur l'Elbe, à l'entrée de la ville d'Hambourg, voici pourquoi les pêcheurs et artisans avaient pris l'habitude de s'y installer pour sortir leur étalage ou distribuer leur marchandise dans les terres. Au XVII^{ème} siècle, la ville d'Altona obtient son autonomie commerciale et devient vite populaire de par sa proximité avec l'estuaire par rapport à Hambourg. Le marché d'Altona naît donc à cette époque et sa popularité fait qu'il est même autorisé à partir du début du XVII^{ème} siècle, à la sortie de la messe. Le marché au poisson d'Altona est une vraie industrie à la fin du XIX^{ème} siècle, l'un des plus grands d'Europe auquel vient s'ajouter le marché de la conserve alors qu'une gare et un funiculaire sont construits à Altona pour distribuer les marchandises à travers le pays. Ces travaux de modernisation en font un véritable Hub de marchandises maritimes et Altona devient la ville allemande avec la plus efficace connexion bateau-ferroviaire.

Les halles aujourd'hui connues des pêcheurs, résidents et touristes ont été bâties en 1896 et le marché est toujours en activité sous les trois nefs du bâtiment et sur la place extérieure. Celui-ci est aujourd'hui seulement à destination des hambourgeois ou touristes tous les dimanches matin à longueur d'année. Si le poisson est reconnu pour être le plus frais et bon marché de la ville, les maraîchers attirent aussi beaucoup de monde et ce marché devient chaque semaine un événement. En effet j'ai pu découvrir ce traditionnel passage obligé du « Fishmarkt » qui réunit la jeunesse hambourgeoise, pas encore couchée à cette heure, et les habitants levés aux aurores pour ne pas manquer les bonnes affaires. Tout ce monde enchanté par ce lieu chargé d'histoire se retrouve sous les nefs pour apprécier les concerts hebdomadaires qui réveillent le quartier dès 6h00 du matin pour le laisser se rendormir quelques heures plus tard seulement. Je peux le dire, ce marché au poisson est une institution et une tradition que sûrement aucun hambour-

geois ne voudrait voir disparaître tant il rassemble et entretient une relation très étroite entre son passé commercial et un mode de vie contemporain qui lui donne une fonction tout aussi intéressante.

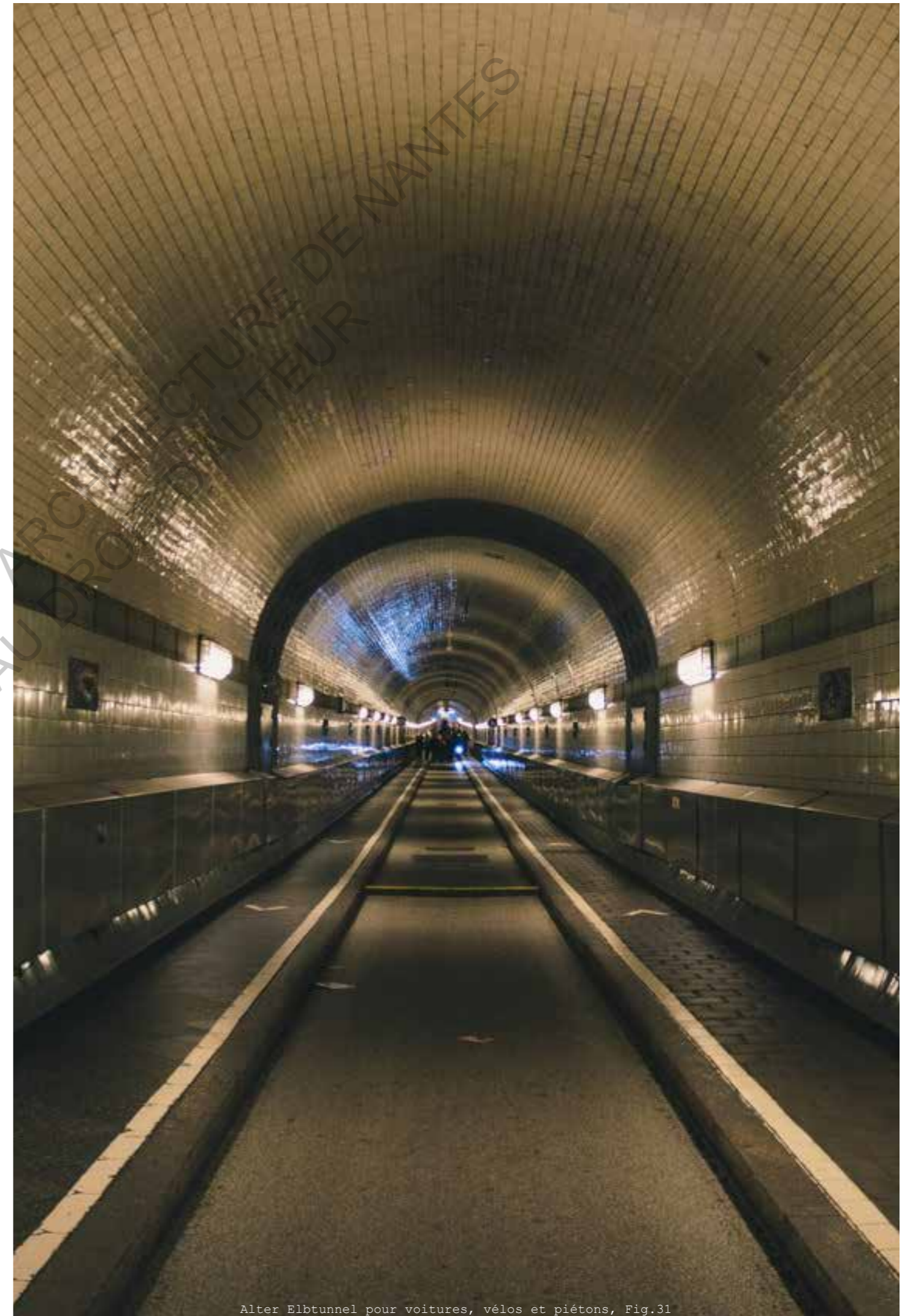
Le dernier exemple présenté dans cette partie est certes le moins visible de la façade fluviale de Hambourg mais c'est sans aucun doute le témoin d'un génie civil impressionnant pour son époque. Il s'agit de « Elbtunnel », ce tunnel dans l'eau construit en 1911 dans une période de forte croissance du port qui peine cependant dans sa colonisation de la rive Sud. Les traversiers n'assurent



Planche de concours pour l'Elbtunnel, Fig.30

plus suffisamment les transitions entre les deux rives du fleuve tandis que celui-ci est parfois même inaccessible par période de grand froid. Ainsi s'impose de trouver une alternative pérenne et plus importante. C'est dans cette optique que Ludwig Wendemuth propose ses plans pour un tunnel de 426m de long à une profondeur de 24m en 1901. Si c'est aujourd'hui un lieu largement fréquenté par les touristes et également caractéristique de la ville, à proximité des embarcadères de Landungsbrücken. C'était à une incroyable prouesse technique à l'époque. L'entrée Nord avec son dôme de cuivre clouté donne accès à quatre ascenseurs pour voitures et piétons puis le tunnel est orné de sculptures en majolique représentant la faune aquatique des bords de mer et d'autres mammifères. L'entrée Sud identique à celle du Nord a été détruite pendant la guerre et le tunnel rebaptisé « der Alte Elbtunnel », le vieux, car en 1975 est construit plus en amont de l'Elbe, un nouveau tunnel « der Neue Elbtunnel », plus large et directement connecté à la route. Aujourd'hui, « der Alte Elbtunnel » est une étape incontournable

pour les touristes à pied et continue d'effectuer quelques connexions quotidiennes pour des travailleurs à pied ou en vélo voulant traverser l'Elbe pour rejoindre le sud. Preuve de son importance aux yeux de la municipalité, il est classé au patrimoine historique de la ville dans les années 2000 avant d'être récemment déclaré symbole historique de l'architecture et génie civil d'Allemagne. Je dirais que cet « Elbtunnel » est étrangement intégré à la ville de Hambourg puisque c'est un élément reconnu du patrimoine routier aux enjeux économiques à l'époque mais son manque de présence physique, caché derrière ce dôme fondu dans l'environnement de Landungsbrücken, a tendance parfois à le faire oublier. Et cela s'est personnellement plusieurs fois vérifié auprès de touristes étrangers qui ignoraient tout de la présence de cette prouesse technique sur le fleuve. Pourtant la balade est belle, le poids du passé est palpable lorsqu'on imagine les premiers chevaux traverser à 24m en dessous du niveau de l'eau pour rejoindre une rive sud rendue facilement accessible. Et au bout des 426m sous l'eau, la sortie de la tour sud n'est sûrement pas décevante puisqu'elle nous donne accès, en nous retournant, à une vue imprenable sur la façade de la rive Nord, du Fishmarkt à l'ouest à Speicherstadt à l'est et le nouveau « Elbphilharmonie » aujourd'hui. Cette façade fluviale est intéressante pour sa mixité apparente entre des sites historiques, des bâtiments caractéristiques du patrimoine hambourgeois dont nous venons de parler et une ville moderne qui surplombe cette rive nord au-dessus de Landungsbrücken et vient au contact de l'eau du côté de Hafencity. La skyline maintenant célèbre de la ville, se caractérise à la fois par les immeubles ouvriers qui résistent encore à la spéculation immobilière, les nouvelles tours de verre de Reeperbahn et les hauts clochers des églises du centre historique.



Alter Elbtunnel pour voitures, vélos et piétons, Fig.31

HAMBOURG MODERNE, VILLE PORT, VILLE GLOBALE



La façade portuaire de Hambourg après la mutation fonctionnelle du port, Fig.32

« Waterfront attitude » de Boston à Marseille

C'est ici l'occasion de comparer le développement économique et urbain de Hambourg que l'on commence à comprendre peu à peu notamment par rapport à son lien avec l'eau au travers des époques, à celui des autres villes-ports à l'échelle du monde. Les villes portuaires sont des places d'échanges ouvertes sur le monde qui ont peu à peu entamé une mutation économique et urbaine pour replacer le port au centre des intérêts alors que l'utilité commerciale ou industrielle diminuait. Pour se faire une place dans l'économie mondiale, ces villes portuaires doivent repenser le lien entre ville et port afin de trouver une articulation entre lieux de production et lieux de consommation. Thierry Baudoin de l'Institut français d'urbanisme écrit par exemple que « au-delà

des capacités techniques de son port, c'est avant tout par la mise en œuvre de stratégies politico-économiques originales que la ville portuaire, quelle que soit sa taille, émerge en tant qu'acteur primordial du nouvel ordre économique ». Selon lui, il faut repenser la place du port dans la cité. Il évoque d'ailleurs la place des villes moyennes auxquelles une partie de cette analyse sur la « waterfront attitude » sera dédiée avec l'exemple allemand de Lübeck à proximité de Hambourg.

Ainsi la plupart des villes-ports, maritimes ou fluviales ont été confrontées à la délocalisation de leurs installations et activités portuaires pour des sites suburbains plus performants. La reconquête des emprises, souvent vastes, laissées par les ports mo-

dernes constitue un enjeu urbain et économique important afin de lutter contre la désertification et la dégradation du cœur des villes au moyen de nouvelles fonctions urbaines. Les Etats-Unis sont les précurseurs dans ce processus de réaffectation de friches portuaires puisque les réaménagements des ports de Boston ou Baltimore sont les premiers exemples de « waterfront ». Si la « waterfront attitude » est une formule empruntée à Rachel Rodrigues-Malta dans « Une vitrine métropolitaine sur les quais, villes portuaires au sud de l'Europe », le terme « waterfront » est maintenant employé par historiens et chercheurs à ce sujet. Cependant il semble que l'ouvrage de Bruttomesso, « Waterfronts. A new Frontier for Cities on Water. » en soit à l'origine. Les premières reconversions américaines se caractérisent par un attrait patrimonial d'où la réhabilitation des bâtiments et la conservation des héritages portuaires et industriels. Des activités du tourisme, des loisirs et de la culture font alors leur apparition au bord de l'eau.

Les exemples de Baltimore et de Boston sont similaires dans leur analyse. Le « Inner Harbor » de Baltimore subit, après la seconde guerre mondiale, l'évolution du commerce portuaire et la mutation fonctionnelle qui s'en suit. La partie du port en plein cœur urbain se retrouve délaissée car ses fonctions et entreprises s'excentrent à l'extérieur

de la ville, laissant un vaste terrain vacant. La modernisation parallèle du centre-ville dans les années cinquante pour lutter contre l'exode urbain, facilite la reconversion de cette zone qui devient un élément, proche de l'eau, intéressant pour le renouveau de la ville. Le nouveau master plan de la ville des années soixante prend ainsi en compte l'Inner Harbor en le connectant à la ville et en y projetant un nouveau quartier attractif. James Rouse, l'aménageur du Quincy Market de Boston, prend alors en main le projet en misant sur le tourisme et les loisirs. L'urbaniste implante alors un nouveau centre commercial de grande ampleur sur la rive au plus proche de l'eau en y mêlant les thèmes de la couleur, des lumières, du son et évidemment de l'eau. Malgré les oppositions des minorités, le Festival Market Place est construit et booste considérablement l'économie de la ville de Baltimore. La réalisation d'une longue promenade et de ses places et espaces publics s'en suit, le tout ouvrant en 1980 et le succès conduit à la construction, l'année suivante, d'un second projet fort, l'aquarium national de Baltimore. Un World Trade Center a été rapidement construit ainsi qu'une tour hôtel au pied de l'eau qui

« LA VILLE BLEUE TEND À REMPLACER (...) LA VILLE VERTE DE L'URBANISME DES CIAM »

CLAUDE PRELORENZO, « L'AMÉNAGEMENT DES INTERFACES ENTRE VILLES ET PORTS »



Plan de réaménagement de Inner Harbor, Baltimore, Fig.33

formalise cette reconquête urbaine des rives et la mise en avant d'un waterfront très vendeur pour la ville.

Alors que le mouvement waterfront est lancé aux Etats-Unis depuis une dizaine d'années, il atteint les ports britanniques vers la fin des années soixante-dix, un pays à forte tradition maritime et marchande qui va pourtant transformer peu à peu ses plus grands ports tels que Londres, Liverpool, Bristol, Manchester, Glasgow ou Dublin. En 1994, la reconversion des friches portuaires est en marche dans tous les ports traditionnels du pays. L'un des plus grands ports du monde, Londres, lance dans les années soixante-dix la reconversion de sa rive sud de la South Bank mais la plus grande opération d'urbanisme de la ville à cette époque est lancée au début des années quatre-vingts. La ville engage la reconquête des friches industria-lo-portuaires en aval du Tower Bridge, les « docklands ». Là aussi pour faire face à la mutation du port, les anciens bassins à flot et les entrepôts sont réhabilités et l'ensemble s'étend sur 2000 ha alors que l'on était sur une échelle de 40 ha à Baltimore par exemple. Ce nouveau parc immense com-

porte des logements de haut de gamme, un secteur d'habitat social d'envergure bien que finalement peu accessible aux populations de classe moyenne, des immeubles de bureaux et des nouvelles industries légères ou de haute technologie. Les docklands de Londres servent d'exemple et de point de départ de multiples aménagements au bord de l'eau, le long de la Tamise jusqu'à son embouchure. L'opération fait aussi figure de modèle à l'échelle européenne puisque par exemple, en 1987, la Communauté urbaine de Lyon envoie une délégation à Londres pour visiter ces nouveaux quartiers Docklands en vue du réaménagement d'anciens espaces industriels et portuaires à Gerland.

Ce retour à l'eau et son patrimoine maritime ou fluvial devient donc une tendance mondiale ayant gagné l'Europe depuis le continent américain. On peut également parler de la restauration des vieux canaux de Manchester qui s'inscrit dans cette nouvelle sensibilité pour le patrimoine industriel et le paysage fluvial en général. Dans les mentalités et les sensibilités par rapport à l'eau, ces reconversions attisent une curiosité croissante et les habitants des villes portuaires se



Les docklands rénovés de Londres, Fig.34

questionnent sur leur rapport à l'eau et se rappelle souvent le passé historique fort de ces lieux grâce à ce renouveau moderne. Le mouvement waterfront attitude est efficace à la fin des années quatre-vingts en Europe avec des villes au bord de l'eau comme Rotterdam, Amsterdam, Anvers, Barcelone, Séville, Bilbao, Lisbonne, Gênes, Copenhague, Oslo, Francfort ou encore Duisburg et évidemment Hambourg. Dans le même temps, ce sont les villes du monde entier qui se penchent sur le devenir de leurs friches industrielles et portuaires comme Buenos Aires, New York, Toronto, Sydney, Shanghai ou La Havane alors que les San Francisco, Nouvelle-Orléans ou Montréal les avaient précédés en suivant l'impulsion de Boston et Baltimore.

Pour comprendre l'avancée du concept Waterfront à travers le monde, qui a navigué d'Ouest en Est sur l'océan atlantique, Claude Prelorenzo synthétise, dans une interview accordée à Cyberarchi, les étapes de ce processus mondial qui a touché Hambourg. La première génération est représentée par les opérations de Baltimore (Inner Harbor) et Boston (Union Wharf) qui visent essentiellement à reconquérir une centralité perdue. Les docklands de Londres illustrent une deuxième génération qui poursuit un double objectif, la requalification physique de vastes territoires et la reconversion de la base économique locale. Une troisième génération, qui regroupe des villes comme Barcelone, Bilbao, Gênes et Marseille, se caractérise par des opérations de reconversion de dimension moins importante, l'objectif étant principalement la création d'une nouvelle articulation entre l'espace portuaire et la ville.

La ville de Marseille classée ici dans la troisième génération est pourtant en train de marquer l'histoire contemporaine du concept Waterfront avec son projet Euro-méditerranée qui atteint aujourd'hui les 500 ha pour un projet initial basé sur 310 ha. La plupart des terrains sont d'anciennes friches industrielles et ferroviaires, ou des bâtiments anciens qui subissent des rénovations modernes. Même si le projet s'inscrit dans une politique urbaine très globale, des quartiers nord à la méditerranée en incluant une large rénovation de son cœur historique, le but est d'affirmer la place de la cité phocéenne en tant que ville port. Le traitement



Le MuCEM et la Villa Méditerranée de la façade maritime de Marseille, Fig.35

de l'interface entre la ville et le port est d'ailleurs l'un de ses quatre grands axes de développement. La ville portuaire est ambitieuse avec des projets de tours hautes pour façonner la nouvelle skyline de la ville, à l'instar de la façade de Sankt Pauli à Hambourg, elle insiste aussi sur le caractère social et culturel du renouvellement avec des projets urbains et architecturaux de qualité de ce point de vue. Avec également un système de transport diversifié, elle entend atteindre un développement économique important. Le parallèle est intéressant avec la politique de « Entreprise Hambourg », détaillée dans le prochain volet du développement.

Enfin, dans cette entrevue des waterfronts mondiaux avant d'analyser en détail comment la ville de Hambourg s'est façonnée grâce à ce processus et en misant sur un retour au fleuve évident, il est aussi très intéressant de parler des villes allemandes de plus petite échelle que l'on pourrait appeler les villes ports moyennes comme Lübeck et Bremerhaven, voisins de Hambourg. Il est intéressant de se poser la question de savoir si ces villes de plus petite échelle, au contact de l'eau elles aussi, ont une carte à jouer ou non dans l'économie mondiale. Certains urbanistes ou professionnels du monde portuaire pensent que la modestie superficielle de certaines villes moyennes peut se révéler être un atout. En effet ces ports, par leur échelle raisonnée, peuvent contrôler et bonifier l'espace industriel par un aménagement harmonieux plus maîtrisé. Par exemple, en France, l'avantage structurel de ces moyens ports dirigés par les Chambres de Commerce et d'Industries leur offre une relation de proximité privilégiée avec l'économie locale. On peut également souligner que ces ports souvent moins spécialisés que les grands ports et avec des infrastructures plus souples à manier sont plus enclin à ajuster leur évolution en fonction de la conjoncture car ils ont des capacités d'adaptation à court et à moyen terme plus importantes.

Si le port moyen ne paraît alors pas en faiblesse dans une compétitivité professionnelle, la ville moyenne s'affirme aussi d'un point de vue urbain et se construit une image qui tend à concurrencer les grandes villes portuaires. Bremerhaven, port au nord de Brême à l'embouchure du Weser autrefois connu pour avoir accueilli les plus

grands départs pour les Amériques aux XIX et XXème siècles, porte aujourd'hui un projet urbain intéressant et compétitif avec les autres waterfronts du Nord de l'Europe. La ville porte le projet « Havenwelten » qui intègre un plan classique de construction de bureaux et logements autour de ce bassin portuaire, transformé aussi en un port de plaisance moderne pour une partie. Cette Marina prévoit la construction de plus de 40 000 m² de surface habitable avec aussi un hôtel de luxe de 100 mètres de haut, la « Maison du Climat » ou encore « Mediterraneo », un grand complexe commercial. Certes la portée et la réputation mondiale n'est pas celle de Boston cependant l'ambition de Bremerhaven est intéressante avec le projet phare du « Centre de l'émigration allemande », qui a reçu en 2007 le prix du musée européen de l'année pour un coût de 20 millions d'euros. Les villes moyennes ont ainsi aussi leur mot à dire dans la compétitivité des villes ports mondiales en mettant en avant elle aussi leur patrimoine, leur histoire dans des lieux réinvestis qui relancent l'économie de la ville.

« LES VILLES PORTUAIRES MOYENNES, SUSCEPTIBLES D'OFFRIR À UN LARGE HINTERLAND DES DÉBOUCHÉS QUI LEUR SOIENT PROPRES EN MÊME TEMPS QUE DE SE RELIER AUX GRANDES PLACES ET À L'ÉCHANGE MONDIAL, ONT UN RÔLE ESSENTIEL À JOUER »

YVES BOUVART, DIRECTEUR DES SERVICES DU PORT DE COMMERCE DE LA ROCHELLE-PALLICE



Le centre de l'émigration allemande de Bremerhaven, Fig.36



**DES
PROJETS
AMBITIEUX
POUR
UNE
SOIF
DE
DÉVELOPPEMENT
URBAIN**

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

LES ORIENTATIONS BLEUES DU LEITBILD HAMBOURGEOIS

Quand le concept « Entreprise Hambourg »
relance une économie fragilisée

Avant d'expliquer comment la ville de Hambourg a su concrétiser son retour au fleuve, engagé auparavant pendant la construction de son image mondiale et la mise en avant de son patrimoine fluvial environnemental et bâti, il est important de revenir sur les vingt dernières années du XXème siècle, charnières dans la transition vers un Hambourg moderne compétitif. Cette dynamique en réaction aux problèmes économiques rencontrés à cause des difficultés de compétitivité du port naît avec le concept de la « Ville entreprise » pour se décliner en « ville en croissance » puis « ville créative ». Les effets socio-spatiaux de cette politique sont très intéressants à analyser puisqu'ils proviennent entre autres de projets urbains d'envergure que sont Hafencity ou l'IBA,

projets représentatifs de ce retour au fleuve et symbolique pour la relation qu'entretient la ville avec ses eaux. Ainsi ces projets seront expliqués en détail dans cette seconde partie puis leurs conséquences spatiales et sociales dans la dernière partie du développement ainsi que les initiatives contestataires apparues en réaction à cette politique de « Ville entreprise ».

Le contexte post-industriel de la fin du XXème siècle est tel en Europe et dans le monde qu'il fait entrer de plus en plus les villes en concurrence les unes par rapport aux autres. Dans une dynamique de recherche d'identité, détaillée plus tôt, la ville aspire à une image attractive qui devient une réelle ressource. Et la ville de Hambourg,

comme d'autres en Europe, s'applique à mettre en avant l'art et la culture pour s'adjuger l'image d'une ville créative. Nous verrons que les rapports à cette époque sont très étroits entre la restructuration urbaine, l'investissement économique, le projet culturel et les résistances qui en découlent parfois.

La ville de Hambourg a historiquement fondé son économie sur les activités industrialo-portuaires et le commerce mais a connu, dans les années soixante-dix, une crise économique et démographique grave. Et c'est en réaction à cette crise qu'est lancée en 1983 une réorientation politique appelée « L'Entreprise Hambourg » (« Unternehmen Hamburg »), par Karl von Dohnanyi, maire de l'époque. Le but de cette nouvelle trajectoire politique est de renforcer le secteur tertiaire et d'améliorer l'attractivité et l'image de la ville afin de faire face à la régression de l'importance du port et de l'industrie. Certes le commerce et les transports ont été les éléments essentiels du développement économique depuis le Moyen-Age mais l'industrie a toujours été sous représentée à Hambourg comparé au reste de l'Allemagne malgré les tentatives d'extension des années soixante au regard de la politique impressionnante de réindustrialisation observée notamment à Rotterdam. En effet le rôle du port faiblit dans la deuxième moitié du XXème siècle, parallèlement à la stagnation du secondaire, à cause du transfert du travail vers le tiers monde, de la crise mondiale de l'industrie navale et des deux chocs pétroliers. De plus, entre 1964 et 1987, c'est aussi 263 000 habitants qui quittent Hambourg qui traverse ainsi une crise démographique.

Le maire de Hambourg en 1983 pointe du doigt la spécialisation de l'économie de la ville dans l'exploitation des ressources maritimes qui a, au fur et mesure, fermé la porte à des alternatives de développement économique et fait maintenant entrer la ville libre dans cette crise. Ainsi la tendance est à la recherche d'une autre trajectoire politique, d'un second souffle pour reprendre une marche en avant pour l'économie hambourgeoise. Dohnanyi invite donc à se concentrer sur la ressource humaine, une ressource sensible, pleine de connaissance et de créativité qu'il entend développer au moyen des médias, des hautes technologies et des services

modernes dans une certaine adéquation avec l'ère du temps. Les répercussions sont immédiates puisque le secteur des services s'accroît considérablement en quinze ans. Dans l'élan de la politique de recherche d'identité mondiale, la ville se concentre sur son image nationale et internationale afin d'attirer les créateurs des nouvelles industries et des prestations de service. L'intention est de repenser et de réorganiser les différents domaines de la ville afin d'insuffler l'impératif de l'innovation et de l'attractivité.

Alors que ce fort concept de « Ville entreprise » est la marche à suivre jusqu'aux années 2000, il est précisé en 2002 par la notion de « ville en croissance » qui assure simplement la continuité de la politique de référence avec les ajustements nécessaires à son adéquation avec le nouveau siècle.

C'est à travers cette politique que la ville va accentuer son développement urbain sur la relation avec l'eau qu'elle entretient d'une façon si particulière depuis des siècles et qui constitue une part de cette marque internationale recherchée. La municipalité entend d'appuyer sur des projets urbains et architecturaux d'envergure et ce sont bien les sites en bord de fleuve, les anciennes zones portuaires laissées vacantes, qui seront choisis pour porter cette politique d'attractivité née du concept de « L'Entreprise Hambourg ». La « ville en croissance » est complétée par le concept « ville créative » à la fin des années 2000 qui s'inscrit dans la continuité de la politique engagée dès 1983 par Dohnanyi.

Cependant, par « ville créative », la municipalité entend prendre comme référence pour sa ligne politique, l'œuvre de Richard Florida, « The rise of the creative class » publiée en 2002.

Et la ville de Hambourg a usé de ces concepts forts pour guider sa politique de gestion de la ville et de son urbanisme puisqu'en 2007, elle ajoute le concept de la « ville de talents », « Talentstadt Hamburg ». Cette politique urbaine est clarifiée en 2009 par la rédaction d'une charte, « La charte de Hambourg : ville de talent » dans laquelle on trouve notamment des principes comme la défense de la nature, de la justice sociale ou l'économie créative liée à la diversité

« POUR CONSOLIDER LA PRÉSENCE DE HAMBURG ET POUR DÉVELOPPER LE CARACTÈRE UNIQUE DE SON SITE VERS UNE MARQUE INTERNATIONALE, ON DOIT S'APPUYER SUR DES PROJETS URBAINS ET ARCHITECTURAUX AINSI QUE DES ÉVÉNEMENTS CULTURELS ET DES FESTIVALS »

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, «VILLE EN CROISSANCE», 2002

« LA CROISSANCE DES VILLES EST DÉPENDANTE DE LEUR CAPACITÉ À ATTIRER CEUX QU'IL NOMME LES «CRÉATIFS», QUI SONT SOURCE D'IMPULSION POUR L'ENSEMBLE DE L'ÉCONOMIE RÉGIONALE. POUR Y PARVENIR, LES VILLES DOIVENT FAIRE EN SORTE DE FAVORISER LA COMBINAISON DE TROIS DOMAINES CONTRACTÉS SOUS LA FORMULE DES 3 T, QUE SONT LA TECHNOLOGIE, LE TALENT (BAC+5) ET LA TOLÉRANCE (DIVERSITÉ CULTURELLE, COMMUNAUTÉ HOMOSEXUELLE, ET DOMAINE ARTISTIQUE) »

RICHARD FLORIDA, « THE RISE OF THE CREATIVE CLASS », 2002



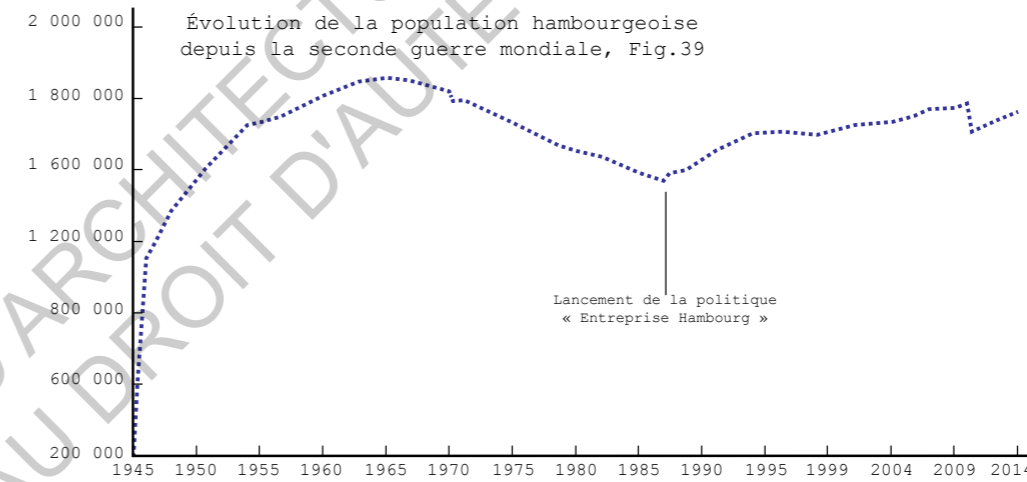
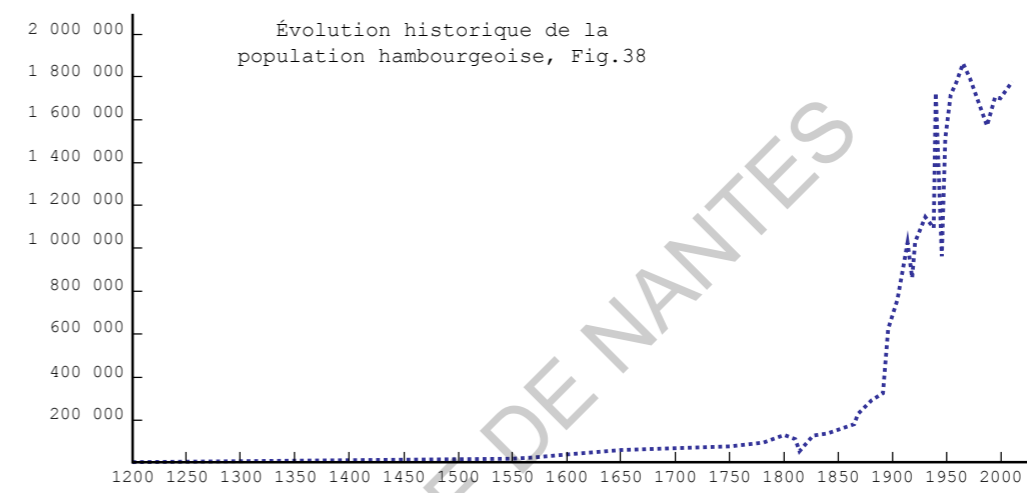
Les canaux de Jungfernstieg au cœur de la ville, Fig.37

culturelle et d'innovation. La ville entend se positionner dans la concurrence mondiale des villes attractives et compétitives économiquement. Autrefois portée par l'essor de son port, Hambourg mise aujourd'hui encore sur une dynamique créative portée par la promotion d'un environnement fluvial mis en valeur au moyen de projets urbains et architecturaux de grande échelle.

En mettant en avant son rapport privilégié à l'eau et le mode de vie intéressant que pouvait apporter son territoire ainsi que son histoire, Hambourg essaie depuis plus de trente ans d'attirer une population bien précise, créative, capable de booster son économie mise en danger dans les années soixante-dix. Ainsi on vise des familles avec jeunes enfants, des étudiants, des « créatifs » et des talents, des étrangers qualifiés, des touristes et des investisseurs privés. Alors que l'on a parlé dans la première partie des touristes et investisseurs visés par la politique de la ville au moyen d'une nouvelle image de marque, il est intéressant de découvrir ici à quel point cette ville entrepreneuriale cible sa population et il n'a évidemment pas fallu attendre pour constater les premières contestations du peuple hambourgeois face à cette sélection et les prémices d'une ségrégation sociale.

Cependant les bilans chiffrés donnent raison à cette nouvelle dynamique de croissance insufflée puisque l'on observe une augmentation de la population significative et un large regain de forme de l'économie de la ville. En effet la ville regagne plus de 200 000 habitants en moins de trente ans alors que les emplois augmentent dans cette même période et la croissance du secteur de l'économie créative est impressionnant et occupe une part importante de cette augmentation des emplois à Hambourg. Aujourd'hui, à Hambourg, les revenus moyens annuels par habitant sont les plus élevés des seize Länder allemands (Hambourg : 25 198 Euros ; moyenne nationale : 20 420 Euros, source Bundesländerranking 2012).

Comme annoncé précédemment, il va être intéressant de comprendre plus tard, dans l'analyse sociale de cette dynamique de « ville entreprise » qui amène à des grands mouvements urbains sur les sites privilégiés de la ville pour leur rapport à l'eau, quelles sont les conséquences sociales et économiques de cette politique pour la partie de la population qui n'était pas ciblée par la ville « en croissance » ou la ville « créative ».



LES ORIENTATIONS BLEUES DU LEITBILD HAMBOURGEOIS

Un retour au fleuve salvateur

Le fleuve, à la fois obstacle à franchir et voie de communication, lien et coupure, ouverture sur le monde et porte d'invasion, renvoie à d'innombrables images et permet de nombreuses métaphores. La symbolique de l'eau et ses mythes fondateurs relèvent d'une dichotomie attirance-répulsion que l'on peut observer au fil des siècles et à travers des cultures très différentes. C'est évidemment le cas de Hambourg et de son passé fait de hauts et des bas dans sa relation avec l'eau de l'Elbe malgré que ce lien ait toujours été préservé par la dépendance réciproque qu'entretenaient les deux parties pour des raisons économiques liées au commerce. La ville a profité au port tout comme le port à évidemment profité à la ville. Hambourg se souvient de son passé glorieux lors de

« L'EAU PURE ET PURIFIANTE, MAIS AUSTRI VIOLENTE ET DANGEREUSE, LE CYCLE DE L'EAU COMME SOURCE DE VIE ET DE MORT »

LECHNER GABRIELE, «LE FLEUVE DANS LA VILLE : LA VALORISATION DES BERGES EN MILIEU URBAIN»

la période de la Hanse germanique mais se souvient également de l'été 43 sous les bombes alliées qui tentaient d'anéantir cette ville stratégique pour son contact avec les eaux du Nord, elle se souvient enfin de cette inondation des années soixante qui l'a freiné dans son élan de reconstruction d'après-guerre. Si, aujourd'hui, une réconciliation pérenne et le calme entre la ville et le fleuve est envisageable, c'est que le danger semble en grande partie maîtrisé ou maîtrisable.

Historiquement, les hambourgeois ont assimilé la manière dont il fallait aborder ce fleuve, parfois dangereux mais à la préciosité certaine à leurs yeux. Il est intéressant de parler de l'exemple français pour la reconquête des berges et rives de fleuve qui fut entreprise à partir du siècle des Lumières afin de retrouver cette relation spéciale entre la ville et le fleuve. Les villes tendent à s'ouvrir vers leur fleuve en construisant une relation esthétique entre les deux milieux, l'un urbain, l'autre paysager à la manière dont l'a fait Hambourg dans une époque plus contemporaine à travers ce retournement vers le fleuve dans la stratégie politique et urbaine. En France au XVIIIème, on détruit les remparts et on s'applique à bâtir de nouvelles façades sur des terrains reconquis en bordure de l'eau à l'image de l'embarcadere historique de Hambourg « Landungsbrücken », établi au XIXème siècle. Aujourd'hui on travaille sur une nouvelle skyline moderne qui dialogue,

en arrière-plan, avec ce bâtiment historique encore présent en créant cependant une toute nouvelle relation contemporaine, plutôt visuelle, entre la ville nouvelle et l'eau. Les quais français étaient conçus comme de réels espaces publics, sur parfois plusieurs niveaux afin d'offrir des promenades agréables au travail paysager ayant pour but de renouer contact avec l'eau de la ville. Les aménagements tendent à multiplier les perspectives sur le fleuve par la réalisation de places le bordant et de belles constructions ordonnancées qui lui servent de cadre, de décor et qui mettent en scène l'activité portuaire. Alors que Hambourg travaillait à cette époque sur la densification au bord des canaux avec ses comptoirs de marchands et entrepôts ou se concentrait sur la valorisation d'un centre autour du Binnenalster, elle repense et rénove aujourd'hui ses rives de fleuve avec comme exemple Hafency afin de proposer une nouvelle façade visible depuis l'eau, à l'instar des villes française du XVIIIème siècle.

« JE VOUS AVOUERAÏ, MONSEIGNEUR, QUE JE N'AI JAMAIS VU UN SI BEAU COUP D'ŒIL ET UN SI GRAND SPECTACLE QUE CE PORT ; IL MÉRITE BIEN DE FAIRE QUELQUE CHOSE QUI SOIT RECOMMANDABLE À LA POSTÉRITÉ. »

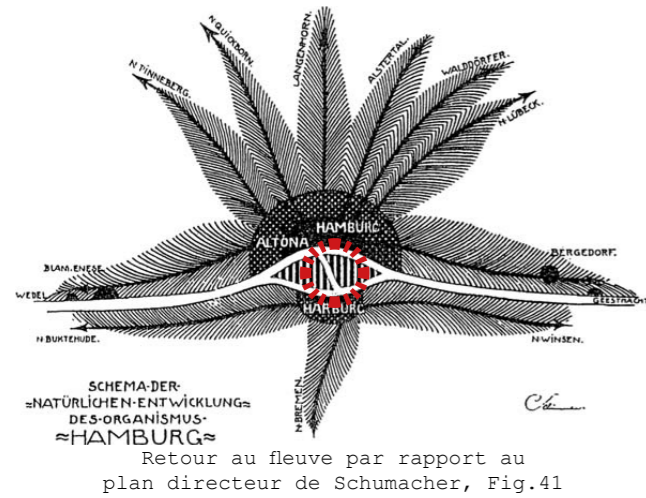
CITÉ PAR AVISSEAU, JEAN-PAUL, « LA PLACE ROYALE DE BORDEAUX », LES GABRIEL, MICHEL GALLET ET YVES BOTTINEAU



La façade fluviale de la Place Royale de Bordeaux, Fig.40

L'exemple le plus éloquent, la place de la Bourse à Bordeaux, anciennement « place Royale », conçue par les architectes Gabriel père et fils et prolongée par l'intendant Tourny par une longue façade d'immeubles prestigieux, magnifie le port de la Lune et semble en un grand geste accueillir les navigateurs et en même temps le donner en spectacle aux citadins.

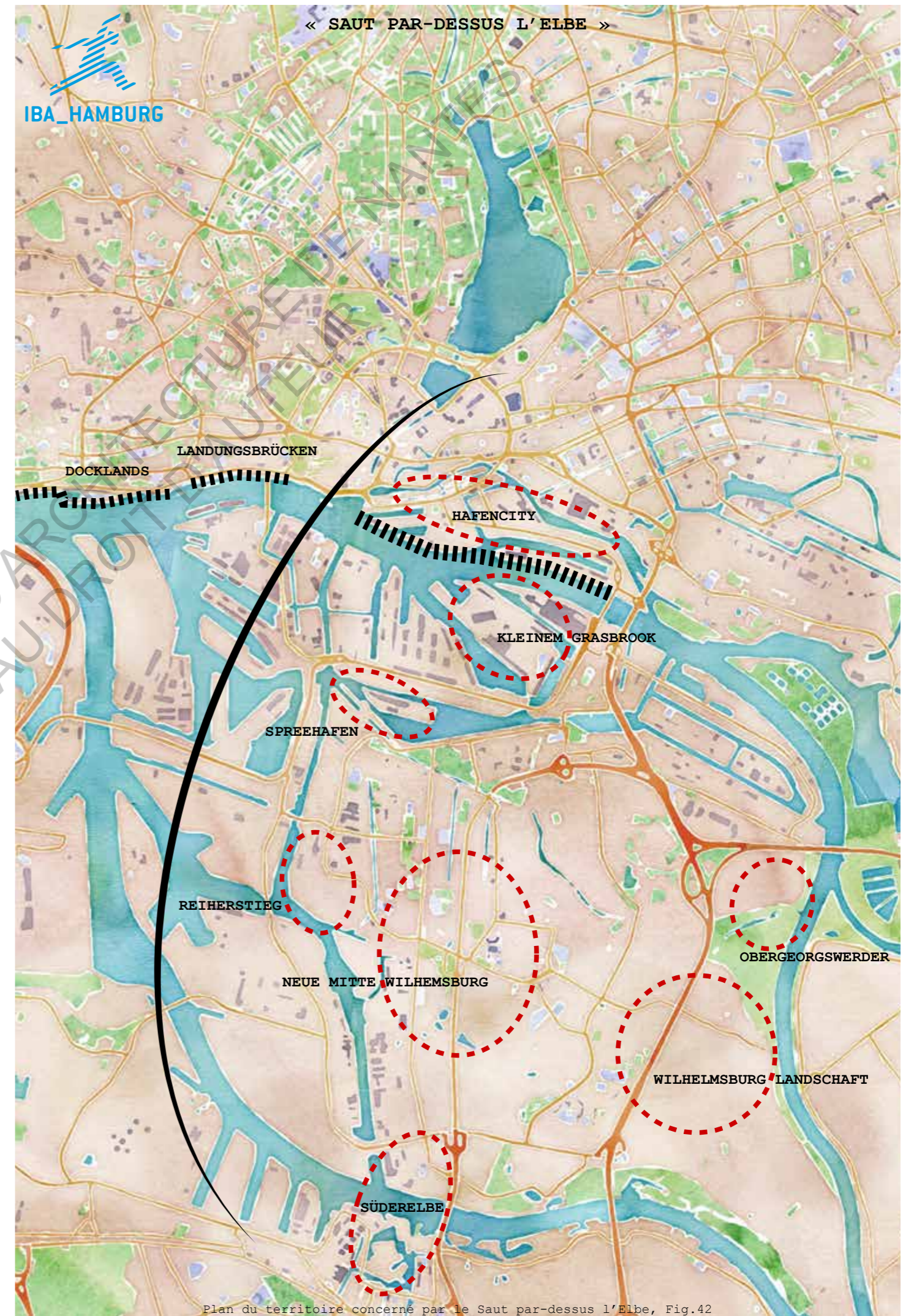
Entre les deux bras de l'Elbe, se localise un territoire fait de canaux et cours d'eau, une île découpée par l'eau investie pour moitié par le port alors que l'autre moitié, à l'est, accueille un quartier fondé au XIXème siècle pour l'hébergement des ouvriers du port nommé Wilhelmsburg. C'est ce genre de territoires, totalement négligés par la ville lors jusqu'au XXIème siècle, qui ont symbolisé le retour à l'eau de l'urbanisme de Ham-



« C'EST LA PREMIÈRE FOIS QUE NOUS AVONS ABANDONNÉ LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DES ANNÉES 1920, DE FRITZ SCHUMACHER, QUI PRÔNAIT UN DÉVELOPPEMENT LE LONG D'AXES EN DOIGTS DE GANT. EN EFFET, CE SCHÉMA DU PASSÉ N'EST PLUS COMPATIBLE AVEC LE DÉVELOPPEMENT DURABLE. »

ANDREAS KELLNER, DIRECTEUR DE L'URBANISME À LA VILLE DE HAMBOURG, RESPONSABLE DE L'IBA 2013 ET DU PROGRAMME « SAUT PAR-DESSUS L'ELBE » DANS LES RENCONTRES DE L'ADEUS «HAMBOURG : UNE VILLE RÉINVESTIT SON PORT»

bourg quand les décideurs ont compris leurs qualités de par notamment leur proximité avec des espaces naturels et des paysages au contact de l'eau témoignant d'un passé rural. En 2003, ce quartier comptait seulement 50 000 habitants, peu, compte tenu de sa superficie. Résidents, urbanistes de la ville et architectes se sont ainsi réunis au moyen des ateliers d'idées afin de faire émerger une vision de ce morceau de ville à l'important potentiel de développement, surtout dans le processus de ville de croissance et ville créative qui guide la politique de la ville. Cet atelier a abouti à un schéma directeur de développement et à des simulations permettant de comparer l'état actuel à nos visions d'un développement futur. C'est ainsi qu'a été enclenchée la démarche de l'IBA, dans une volonté de reconquérir des espaces au contact de l'eau autrefois oubliés.



Plan du territoire concerné par le Saut par-dessus l'Elbe, Fig.42

Alors que le plan de Schumacher était toujours d'actualité au moins dans la direction que prenaient les interventions urbaines à la fin du XXème siècle ; c'est-à-dire rayonnant vers le nord depuis le centre-ville, on observe ici un inversement du processus de rénovation et d'extension urbaine qui s'attaque à la partie sud de la ville, au plus proche de l'eau. Les berges aussi sont à l'honneur, l'eau est considérée comme un atout dans les projets d'urbanisme, un faire-valoir des opérations, un élément de nature à exploiter. Plus encore, aujourd'hui, au cœur de l'opération « Saut par-dessus l'Elbe » symbolisée par l'IBA et ses constructions innovatrices, le milieu humide et perforé par l'eau a été pris en compte, ce milieu naturel aquatique a été mis en valeur par des aménagements paysagers ou utilisé comme élément architectural. L'idée que l'eau a la fonction d'agrémenter le milieu urbain et de jouer une fonction sociale, voire de servir de support à une politique d'embellissement comme celle de la ville créative est maintenant une évidence aux yeux des urbanismes qui accentuent ce retour vers le fleuve.

Depuis les années 1990, le développement de Hambourg se fait essentiellement par renouvellement urbain, en réinvestissant des friches industrielles, militaires ou ferroviaires. La localisation centrale de certains

espaces appartenant au port les rend très attractifs pour accueillir des fonctions supérieures. Après la transformation des berges nord de l'Elbe et à Hafencity, le « Saut par-dessus l'Elbe » constitue une nouvelle tentative de créer un morceau de ville sur ces territoires et de jeter un pont entre les différents espaces.

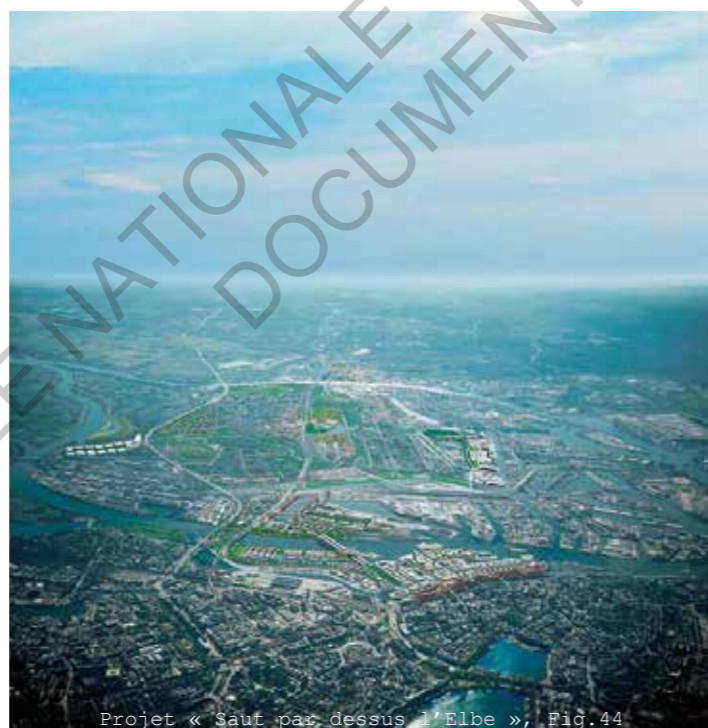
La question que se pose aujourd'hui les urbanistes dans une exposition sur les futures étapes du développement au bord de l'eau, avec l'eau est de savoir si le port pourrait être partiellement déplacé pour permettre un développement urbain au cœur de la ville. Evidemment que la tentation est forte lorsqu'on regarde une vue aérienne de la ville et que l'on aperçoit cette île ou ces îles coincées entre les deux bras principaux de l'Elbe. L'idée d'une nouvelle centralité est attrayante, presque les pieds dans l'eau, à un endroit central du dessin naturel de l'environnement, mais je me pose d'abord la question quant à l'addition d'un nouveau pôle urbain en plus de Hafencity et l'IBA alors que ces deux projets encore récents alimentent déjà de nombreuses critiques qui remettent en cause, à raison, des aspects de la politique urbaine de la ville. Et surtout, je pense que c'est dans ce partage territorial équitable entre port et urbanité que l'on trouve une qualité certaine et durable à cet espace, à ce projet « Saut par-dessus l'Elbe

» qui intègre à part entière un élément productif en mouvement perpétuel et mémoire d'un passé qu'est le port.

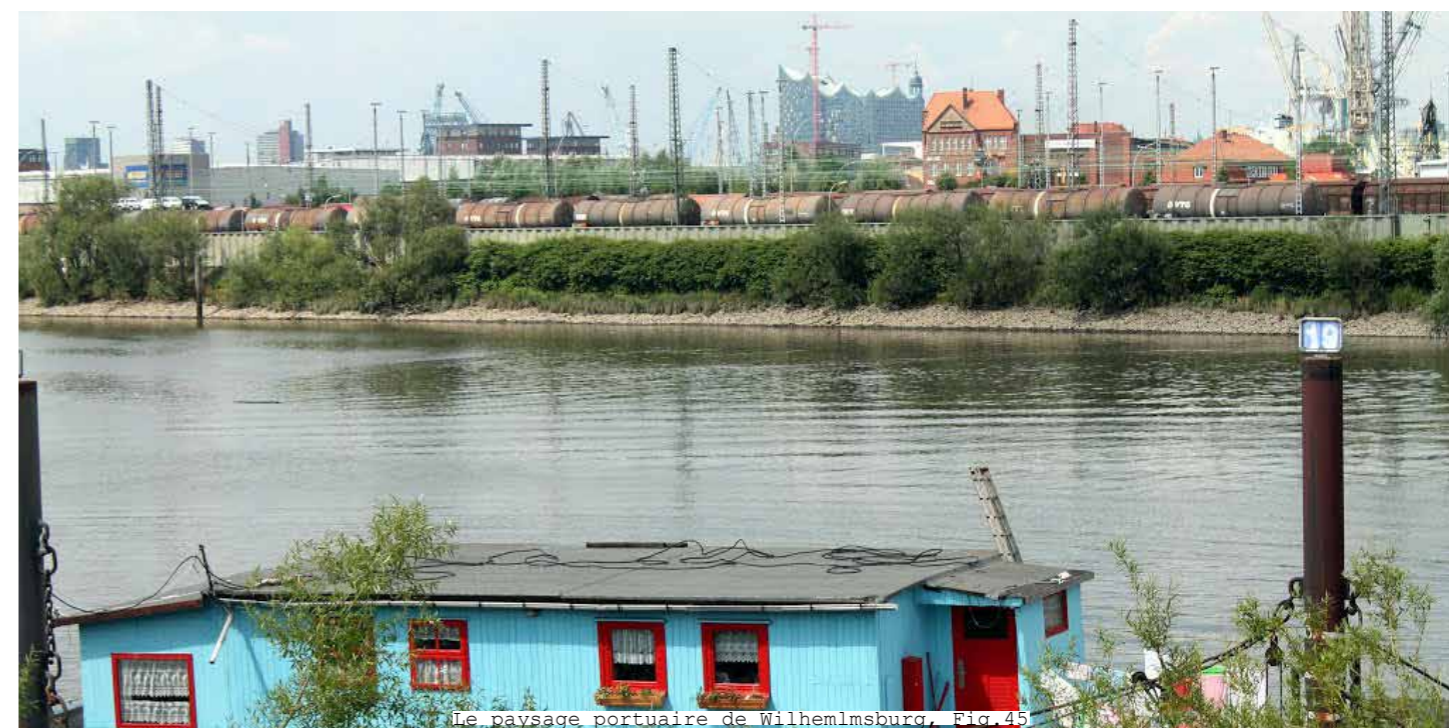
Hambourg est une ville-Land, comme Berlin et Brême. Elle a donc des compétences beaucoup plus importantes que d'autres villes en Allemagne, ce qui facilite l'action. Aujourd'hui, la nécessité d'un développement urbain compatible avec le développement portuaire fait consensus entre les différents partis politiques, et le Schéma directeur du « Saut par-dessus l'Elbe » a été approuvé par tous les partis, même par l'opposition. Le fil rouge politique du projet n'a d'ailleurs pas été impacté par le changement de majorité puisque ce retour vers l'eau est maintenant acté et activé au jour le jour par des projets qui continuent le travail initié par le renouvellement urbain. Et l'effet est positif sur la population qui retrouve une complicité palpable à l'égard de l'eau, s'appropriant ces espaces réaménagés, non seulement en y habitant mais aussi au moyen d'événements qui rassemblent au bord de l'eau. Je dirais même que l'effet est double puisque, comme nous l'avons déjà dit, en réaction à ces projets urbains, une critique et une opposition se met en place et prône un accès à l'eau, un contact naturel par des voies plus informelles qui se développent sur les différentes berges de l'Elbe.



Situation à la fin du XXe siècle, Fig.43



Projet « Saut par-dessus l'Elbe », Fig.44



Le paysage portuaire de Wilhelmsburg, Fig.45



Le souvenir de l'animation du port au cœur de la ville, Fig.46



ges. Ad. Etter.

LES ORIENTATIONS BLEUES DU LEITBILD HAMBOURGEOIS



Les berges du Rhône réaménagées à Lyon, Fig.47

Les villes fluviales françaises au fil de l'eau

La démarche de reconquête et d'embellissement des bords de fleuve aperçue au XVIIIème siècle est certes un rapprochement important de la ville vers l'eau mais cette tendance est plus que jamais un sujet d'actualité dans le renouvellement des villes françaises et la diversification des usages au bord de l'eau. Ainsi les réflexions sur l'aménagement de la ville portent sur le recyclage urbain et la mise en valeur de la ville existante. Matérialisant autrefois le déclin socio-économique des villes, les vides urbains et friches industrielles sont alors perçues comme des opportunités foncières notamment utiles pour lutter contre l'étalement urbain. A l'image de la politique hambourgeoise, l'urbanisme de conservation français fait appel à l'histoire et à la mémoire

locale en intégrant la géographie et la culture du lieu. Ainsi, avec un retard d'une dizaine d'années sur les grandes villes européennes, les villes françaises s'interrogent aussi sur leur identité, sur les moyens de la révéler et de la reconstruire afin de trouver leur propre image de marque. Les villes d'interrogent sur leur relation au fleuve en prenant conscience du potentiel que constitue la présence de l'eau dans la ville et du rôle important qu'elle joue dans la mémoire collective.

Elément structurant du développement historique de ces villes et de l'animation de la ville, le fleuve perd sa centralité avec l'abandon de la plupart des activités qu'il générât auparavant mais il reste un capital symbolique fort et constitue ainsi une base

fondamentale pour l'orientation et la perception urbaine des années quatre-vingt-dix jusqu'à aujourd'hui. Une démarche de récupération des berges et des espaces portuaires délaissés au profit de lieux urbains ainsi que le retournement de la ville vers son fleuve permettent donc de construire une image valorisante des villes fluviales françaises. Cette vitrine aujourd'hui travaillée par les grands projets de ville à l'image du « Plan bleu » de Lyon ou de « L'île de Nantes » est avant tout un élément privilégié du paysage urbain. Les enjeux pour les villes sont multiples pour leur développement local, social, économique et urbain. La création d'espaces de loisirs est la représentation d'un support affectif privilégié de la vie locale et l'apport d'usages comme le tourisme, le commerce, l'artisanat au travers de réhabilitations d'un patrimoine attaché à la présence d'eau dynamise l'économie de la ville. La réhabilitation des quartiers bordant le fleuve, l'intégration de morceaux de ville jusqu'ici dévalorisés, la réanimation du centre-ville ou l'utilisation de la voie d'eau comme axe de transport collectif peuvent participer à la restructuration globale de la ville. L'image de marque qui découle de cette mise en valeur est un enjeu

« L'IMAGE DE LYON EST INSÉPARABLE DU RHÔNE ET DE LA SAÔNE ET DE LEUR CONFLUENT. CES DEUX COURS D'EAU SONT À L'ORIGINE DE SON EXISTENCE ET ONT ÉTÉ LONGTEMPS DES ÉLÉMENTS DE SA PROSPÉRITÉ. POURTANT, DANS UN PASSÉ RÉCENT ILS ONT CONNU UNE PÉRIODE DE DÉSAFFECTION OÙ LES LYONNAIS SE SONT ÉLOIGNÉS D'EUX. DEPUIS LE DÉBUT DES ANNÉES 80, ON ASSISTE À UNE REPRISE DE FRÉQUENTATION DES BERGES SURTOUT LIÉE À LA PRATIQUE DES ACTIVITÉS LUDIQUES.

L'OBJECTIF DU PLAN BLEU EST D'ACCOMPAGNER ET RENFORCER LE MOUVEMENT DE REDÉCOUVERTE DES BERGES PAR LA POURSUITE ET L'AFFIRMATION DE LA POLITIQUE DE MISE EN VALEUR DES ESPACES FLUVIAUX.

LE PLAN BLEU EST UN DOCUMENT DE BASE POUR TIRER LE MEILLEUR PARTI DE LA PRÉSENCE DES FLEUVES, TANT ÉCONOMIQUE QUE LUDIQUE, AFIN QUE CEUX-CI PARTICIPENT PLEINEMENT À L'AGRÉMENT ET LA QUALITÉ DE VIE DES HABITANTS DU GRAND LYON. »

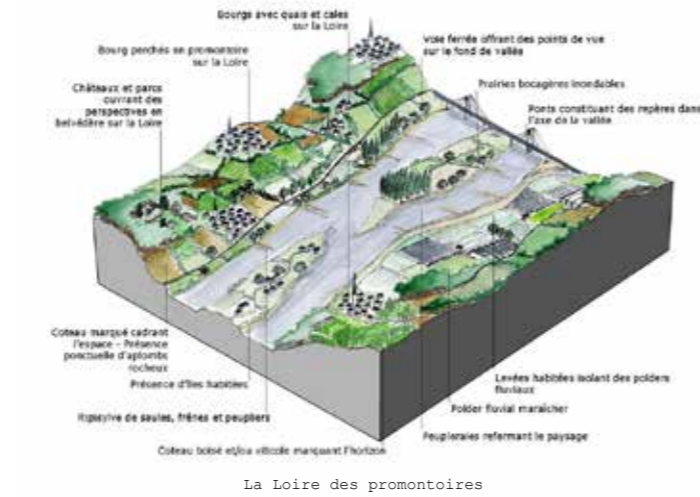
M. RAYMOND BARRE, PRÉSIDENT DU GRAND LYON

régional, national voire européen pour ces villes françaises.

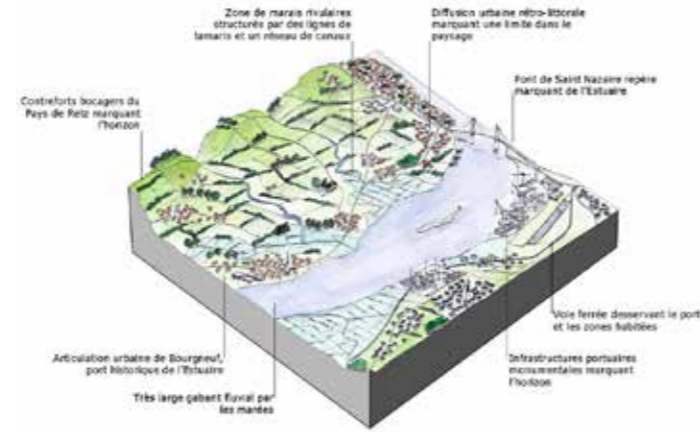
Hambourg travaille évidemment à une échelle plus large que celle de la ville dans sa revalorisation des territoires fluviaux puisque le lien avec la mer du Nord, 100 km en amont, est un enjeu de taille mais l'on retient cependant beaucoup les projets symboliques de la ville elle-même qui s'intègrent pourtant dans une démarche plus globale. Les villes françaises se rendent aussi vite compte que l'enjeu de l'eau, du fleuve oblige à élargir leur champ d'action pour agir à l'échelle de l'agglomération voire régionale. En effet, les limites administratives n'existent pas lorsqu'on parle de la valorisation d'un paysage fluvial et c'est pourquoi des projets dits de villes comme le « Plan bleu » de Lyon ou le « Plan Garonne » à Bordeaux élargissent leur champ d'action. Le fleuve est ainsi considéré dans son épaisseur et sa continuité et non pas comme un simple couloir d'eau au contact du seul centre-ville afin de porter un projet commun et partagé.

Lyon crée par exemple en 1981 la commission « Lyon ville fluviale » qui englobe toutes les communes de l'air urbaine concernées par les deux fleuves du Rhône et de la Saône. Ainsi, en 1991, naît le « Plan bleu » qualifié de « charte des relations avec l'eau » et qui se revendique comme la « première tentative en France de replacer dans la globalité de l'espace les actions ponctuelles se déroulant à proximité ou à propos de l'eau ». Certes Lyon peut être considérée comme acteur précurseur dans ce retournement vers le fleuve en France mais la tendance s'est déjà largement généralisée dans les discussions urbanistiques et est surtout en marche depuis plusieurs années dans des villes européennes comme Hambourg, ou plus en avance encore, Rotterdam.

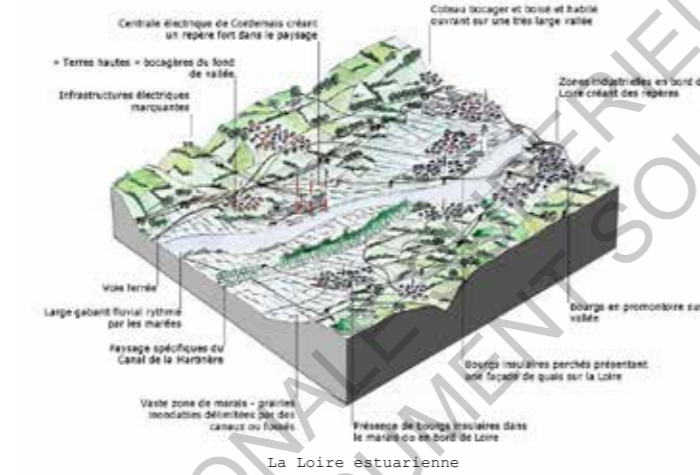
L'axe des fleuves guide donc peu à peu les projets urbains des villes françaises comme la reconquête des rives de la Loire et de ses affluents qui s'engage à Nantes avec le Projet 2005, suivi plus tard d'un projet plus vaste entre l'agglomération nantaise et Saint Nazaire. Pour preuve d'une réelle volonté, d'abord de connaissance du territoire fluvial puis d'action sur celui dans une optique de valorisation, l'agence d'urbanisme du projet nantais met par exemple en place un



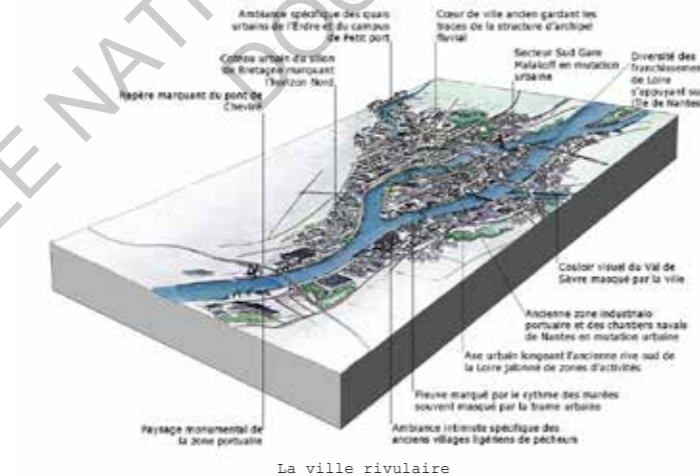
La Loire des promontoires



La Loire monumentale



La Loire estuarienne



La ville rivulaire

Atlas des paysages ligériens, Fig.48

« Atlas des Rives de Loire », une sorte de recensement, un mémo précis des espaces et des problématiques liées au fleuve et son eau. Cet atlas devient un guide pour les démarches urbaines qui suivront et permet de clarifier un contexte, un environnement, importants pour constituer une culture commune nécessaire à l'efficacité des décisions futures. L'objectif de l'époque dans les grandes villes fluviales françaises est donc la valorisation d'ensemble d'un patrimoine naturel, bâti et paysager structurant à l'échelle de l'agglomération, le tout dans une logique de continuité. Le fleuve joue un rôle de repère urbanistique identifiable et clairement lisible.

Ainsi le projet « Nantes Saint-Nazaire » entre totalement dans ce processus structurant faisant « de la Loire, de son identité et de sa lisibilité, le fil conducteur pour la recomposition de tout un territoire », propos tirés de l'ouvrage « La métropole : vers une stratégie du territoire. Nantes, la Loire dessine le projet ». A l'échelle régionale, la mission Val de Loire est créée à la suite de l'inscription du Val de Loire au patrimoine mondial de l'Unesco en tant que paysage culturel et a pour mission de mettre en valeur l'héritage paysager et culturel de cette portion du fleuve en incluant près de 160 communes.

Les actions d'aménagement et de valorisation paysagère, de plus en plus nombreuses en France à partir de ces années quatre-vingt-dix, mettent en évidence l'importance que la société attribue aujourd'hui au cadre de vie. Le thème du paysage est omniprésent dans les projets d'aménagement des bords d'eau et y figure comme un élément fédérateur permettant de souligner la continuité des espaces fluviaux qui fait de la ville une partie d'un territoire plus vaste.

Aujourd'hui, l'eau apparaît comme un élément fondamental et menacé et les rivières sont de plus en plus perçues comme des composantes primordiales du paysage et du patrimoine. L'intérêt que l'on porte en France au paysage fluvial se retrouve dans la loi sur l'eau de 1992 qui exprime clairement la valeur patrimoniale des cours d'eau. Leur gestion doit lier valorisation paysagère, préservation des milieux et satisfaction des usages. Etant donnée la complexité du système d'un cours d'eau, le paysage fluvial

« ÉTABLIR UN RAPPORT PRIVILÉGIÉ AVEC LE PAYSAGE FLUVIAL, DÉSORMAIS CONSIDÉRÉ COMME UN PATRIMOINE À PART ENTIÈRE, PROTÉGER ET CRÉER DES VUES ET PRÉSERVER CES ÉLÉMENTS NATURELS DANS LEUR PARCOURS URBAIN SONT DES NOTIONS ESSENTIELLES INSCRITES DANS LA PLUPART DES PROJETS. »

LOI SUR L'EAU DE 1992

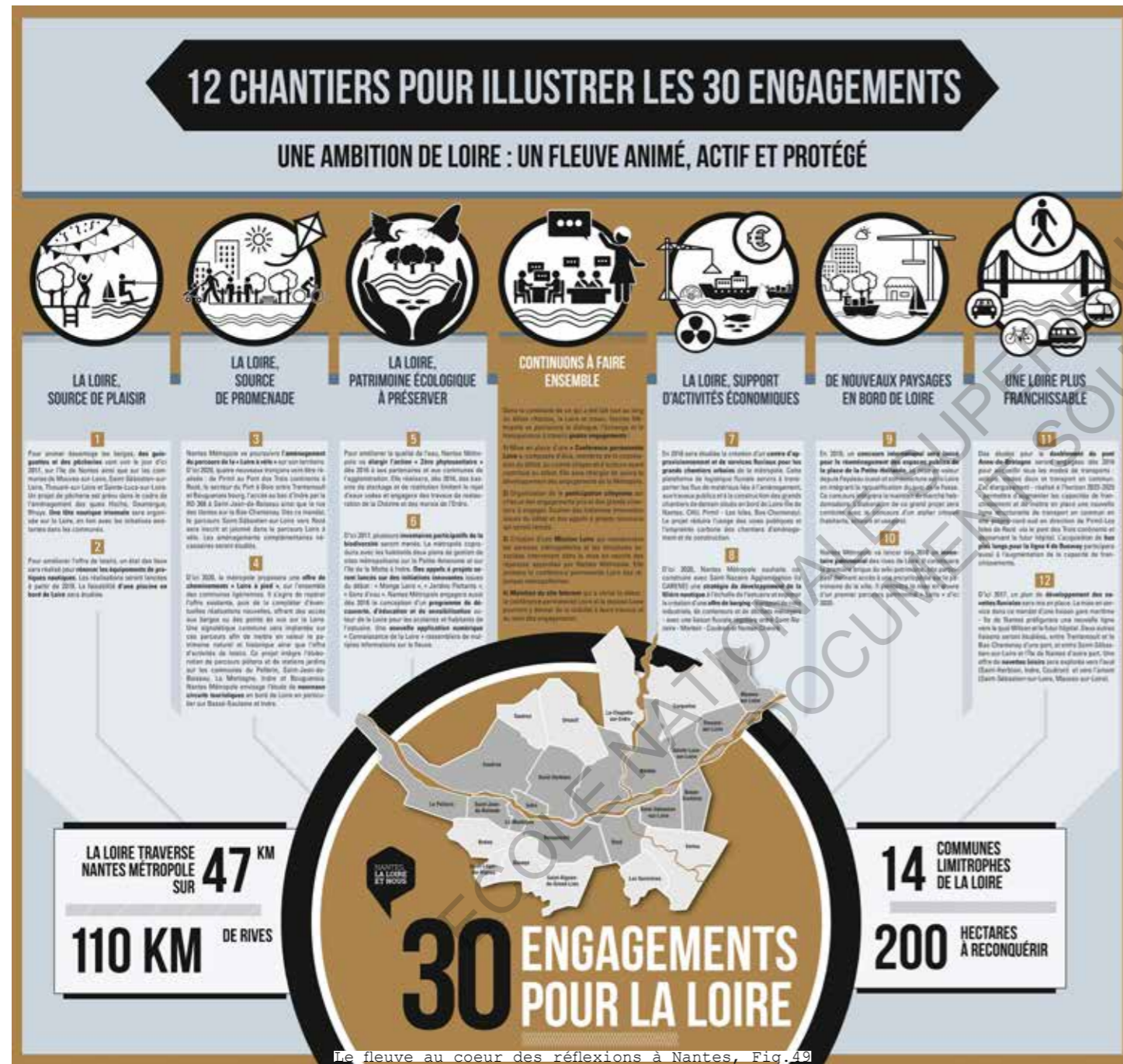
« LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DU DÉBAT ONT OUVERT UN ESPACE POUR UNE NOUVELLE AMBITION POUR LA LOIRE, POUR UNE RECONQUÊTE DE LA LOIRE POUR TOUS. CES ACTIONS COMMUNES NOUS PERMETTRONT DE FRANCHIR UNE NOUVELLE ÉTAPE POUR RÉPONDRE À L'ENVIE DE LOIRE QUI S'EST EXPRIMÉE MAIS AUSSI POUR EN FAIRE UN LEVIER POUR UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ ET HARMONIEUX DE NOTRE MÉTROPOLE AU BÉNÉFICE DE TOUS LES HABITANTS. »

JOHANNA ROLLAND, PRÉSIDENTE DE NANTES MÉTROPOLE

reste cependant une notion floue qui recouvre « à la fois l'organisation matérielle de l'espace dont la rivière est une composante majeure et la relation sensible qu'entretient un observateur avec cet espace particulier ». Résultante des interactions entre les hommes et le fleuve, le paysage fluvial peut constituer un élément fort du paysage urbain grâce à ses courbes, ses couleurs qui changent avec l'ensoleillement, le vent et les saisons, ses variations de niveau et surtout, les échappées visuelles qu'il permet. La protection et la valorisation des paysages ont aussi fait l'objet, en 1993, de la loi « paysage » à l'échelle nationale en France.

A Nantes, cette politique urbaine de reconquête, revaloriser, retour vers le fleuve est évidemment en marche à partir des années quatre-vingt-dix mais des orientations charnières récentes affinent encore le projet et consolide sa dimension métropolitaine à l'échelle de l'estuaire. Avant la mise en place du débat, consultation citoyenne « Nantes, la Loire et nous », Bernard Prud'homme Lacroix, directeur du Groupement d'intérêt public Loire Estuaire, parlait déjà des objectifs de mise au premier plan de la relation entre la ville et l'eau, entre les habitants et l'eau en disant qu'il fallait « amener le public à pratiquer la Loire ».

Dans le débat « Nantes, la Loire et nous », élus, habitants amoureux de la Loire, riverains et associations, se réunissent et organisent les discussions autour de quatre thèmes : La Loire, pratiques et usages ; la Loire, espace économique, espace écologique ; la Loire, la mobilité et les franchissements ; la Loire, cœur métropolitain, attractivité et qualité urbaine. Cette démarche politique est initiée dans le processus de construction d'une image forte pour la ville de Nantes afin d'attirer des acteurs de la ville et de booster son économie à l'image de la politique urbaine de Hambourg sans parler d'échelle. De plus la dimension citoyenne n'est pas écartée puisque la municipalité laisse le droit aux acteurs de la ville et du fleuve de s'exprimer afin de mieux comprendre le rapport qu'entretient chacun avec ce bien commun, l'eau. Lyon, Bordeaux, Rouen ou encore Orléans sont dans la même démarche de retour vers le fleuve et recherche cette sensibilité caractéristique du lien que l'on entretient avec l'eau en bord de fleuve.



Le fleuve au cœur des réflexions à Nantes, Fig. 49

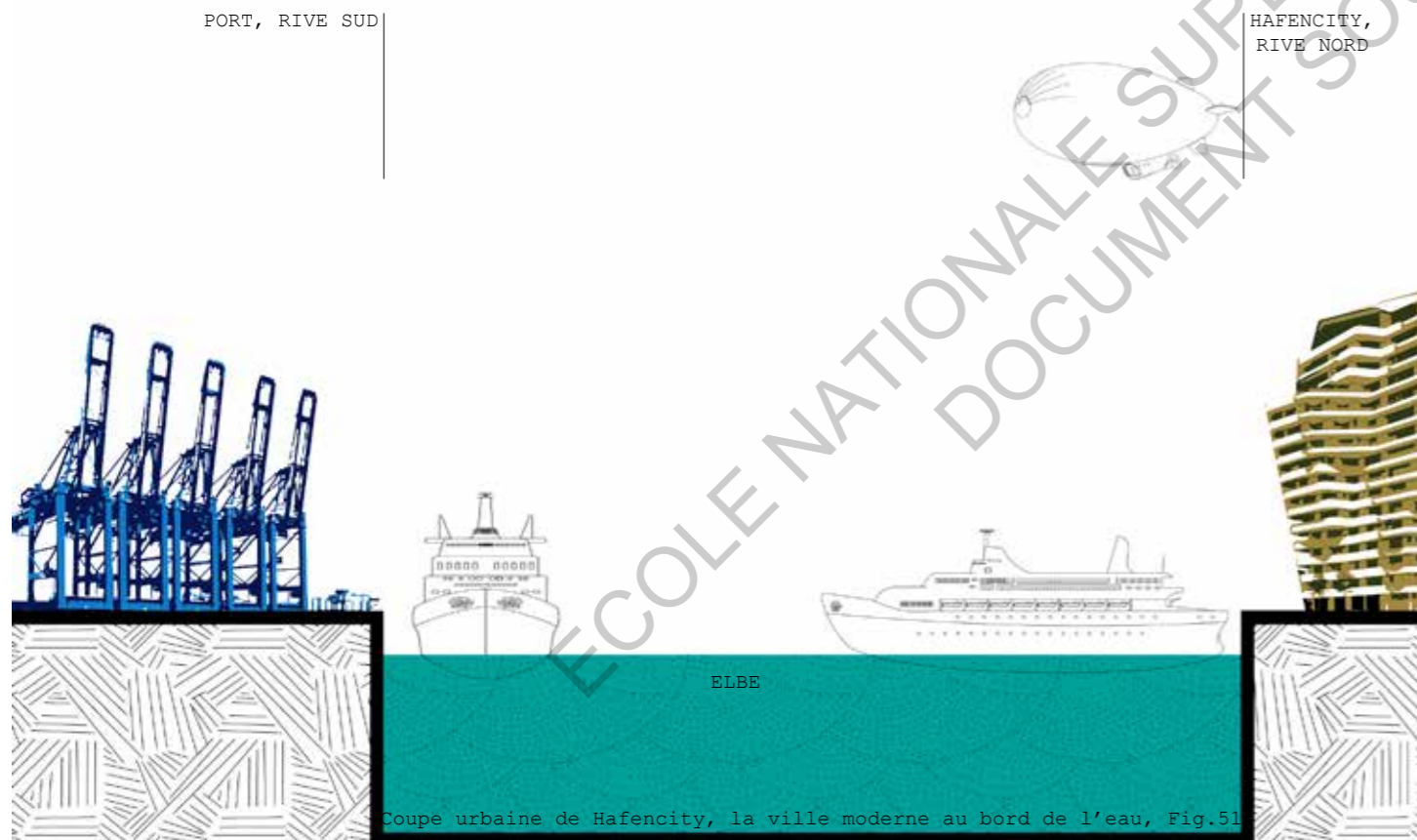


Les quais de la Loire réaménagés à Nantes, Fig.50



L'EAU COMME OUTIL DE PROJET URBAIN

Hafencity,
la proue du navire



Coupe urbaine de Hafencity, la ville moderne au bord de l'eau, Fig.51

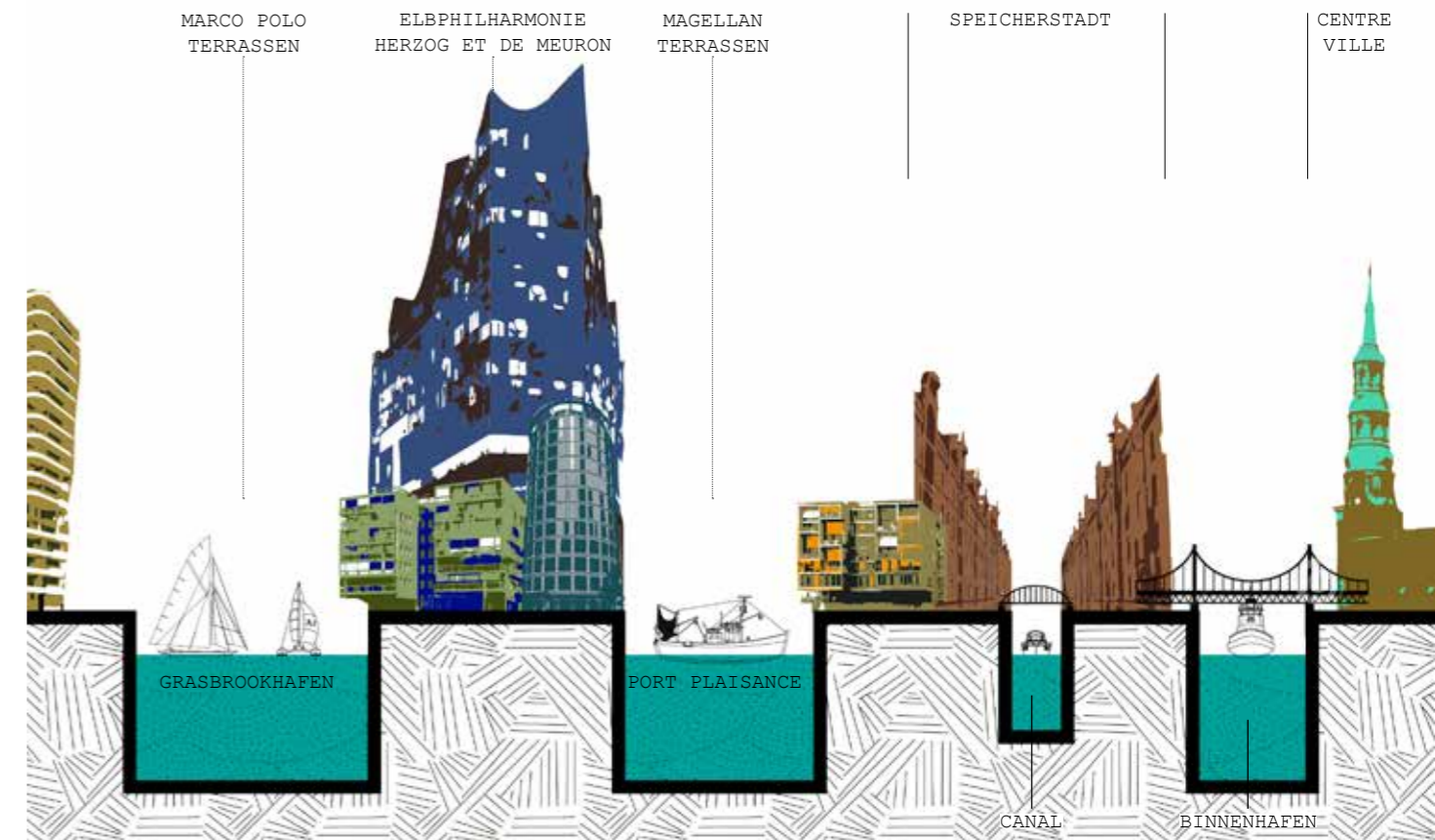
Le projet Hafencity a été lancé avec l'ambition de devenir une référence mondiale en matière d'urbanisme pour une ville portuaire qui formalise définitivement, avec ce projet d'envergure, son retour vers le fleuve et la mise en avant de la relation ville eau. C'est un projet architectural, immobilier et financier qui entre dans la politique contemporaine de reconquête du fleuve et qui aspire à attirer une nouvelle population pour engendrer un boom économique dans ce cadre portuaire valorisé.

Comme évoqué précédemment, ce projet urbain est né à la suite de la politique de Entreprise Hamburg qui se formalise, en urbanisme, par un retour au fleuve et une valorisation de la relation de la ville avec l'eau. C'est donc au début des années quatre-vingt-dix qu'une étude de transformation de la partie en friche du port a été demandée par le maire de l'époque car cette partie historique Est du port au sud de la ville va devenir obsolète en raison du déménagement du port sur la rive sud pour de nouveaux aménagements modernes. Le potentiel de ce site proche du centre-ville, de la gare, avec une vue privilégiée sur l'estuaire et proche du quartier d'affaires, devient de plus en plus évident aux yeux de la municipalité. Le montage du dossier suit des règles de discrétion très strictes dans l'enceinte de

la mairie avant la présentation publique du projet « Vision Hafencity » en 1997. Cette construction silencieuse du projet au sein de la municipalité est intéressante d'une part car elle a permis à la ville de racheter petit à petit les parcelles des friches concernées par le projet.

D'autre part, elle est à comparer avec la manière dont a été mené le projet de l'IBA, développé dans la prochaine partie, qui diffère totalement. Comme on peut le lire dans le « Portait de ville » sur Hambourg par Archiscopie cité plus haut, à propos de ce projet de 157 ha au total, « son développement s'avérerait aussi déterminant pour l'avenir d'Hambourg que l'édification de la Speicherstadt à la fin du XIXe, qui entérinait la séparation définitive entre ville et port, comme celles des fonctions d'habitat et de travail ». Ainsi les deux auteurs confirment que cette extension du centre-ville au-delà de la Speicherstadt est bien le symbole de renouement des liens entre la ville et son paysage portuaire au contact du fleuve. D'ailleurs le discours officiel de la présentation de 1997 parle d'une « reconquête par le centre-ville du front de mer ».

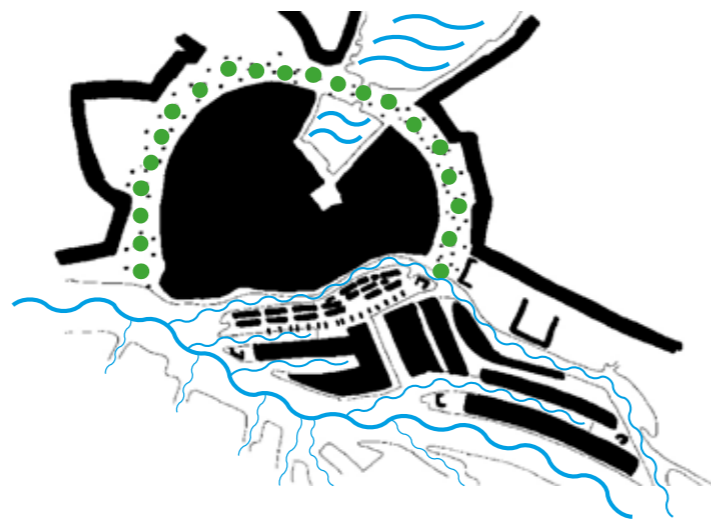
C'est ainsi qu'est lancé deux ans plus tard le concours du plan directeur de Hafencity, ce nouveau cœur de la ville au bord de l'eau avec un objectif de rayonnement interna-



tional, présenté à l'époque comme « the European inner city of the XXIst century » qui se doit de conserver l'atmosphère particulière du port, pilier symbolique de la ville. Le programme du projet se base donc sur une mixité d'usages importante, une mise en avant du développement durable et une continuité urbanistique de la ville innovante. Une équipe germano-néerlandaise Kees Christiaanse / ASTOC remporte le concours du plan directeur voté en 2000 au Sénat puis ensuite présenté pour la première fois en détail au public.

La flexibilité du plan directeur est mise en avant puisque celui-ci est divisé en trois parties et chacune de ces parties sera par la suite concernée par un concours architectural. Les concepts forts du plan directeur sont les suivants : une nouvelle topographie urbaine qui s'appuie sur des espaces publics généreux très présents et au maximum en contact direct avec l'eau ; le développement durable par son réinvestissement de zones existantes et donc non destructrices d'un environnement naturel ; la mixité urbaine qui combine le logement et le secteur tertiaire à des fonctions culturelles importantes et enfin une nouvelle mobilité urbaine faite pour le piéton, le cycliste et le transport en commun en priorité, avec notamment la récente ligne de métro qui continue aujourd'hui de s'étendre jusqu'à l'extrémité est du quartier Hafencity.

Promise à l'identité urbaine de la ville pour les années à venir, Hafencity s'offre également une référence architecturale à la portée mondiale avec son bâtiment phare, « Elbphilharmonie ». Ce bâtiment situé sur la parcelle la plus visible depuis l'entrée du port et qui donne l'impression de s'enfoncer dans l'eau, prend racine sur l'entrepôt « Kaispeicher A » qui sert de socle de brique à la salle de concert imaginée par les architectes Herzog et De Meuron. La construction de la nouvelle philharmonie de Hambourg, de sa place haute publique avec vue sur le port et de son hôtel commence en 2007 et pourra accueillir 2150 personnes en représentation. Le projet imaginé par les architectes de renommée internationale dans le but d'affirmer sa volonté de visibilité à grande échelle combine à la fois le passé fort de la ville avec son entrepôt et une modernité impressionnante de par la structure



Hafencity, entre ville et port, Fig.52

« L'OBJECTIF EST DE FAIRE DE HAFENCITY LA FIGURE DE PROUE D'UN NOUVEAU COMMERCE SOCIAL, CULTUREL ET URBAIN ET ÉCONOMIQUE : LA FORME QUE PREND HAFENCITY LAISSERA SON EMPREINTE SUR LE CENTRE-VILLE DE HAMBOURG POUR PLUSIEURS DÉCENNIES »

ISSU DE PLAN DIRECTEUR DE HAFENCITY



Kaispeicher A, l'entrepôt de l'Elbphilharmonie à l'époque hanséatique, Fig.53

légère du dessus rappelant celle d'un bateau à l'échelle impressionnante.

Cependant une polémique va prendre de l'ampleur autour des difficultés rencontrées pendant la construction qui auront des conséquences financières très importantes et évidemment la population fait savoir son désaccord étant donné que la moitié environ est financée par l'argent public. Les divisions dans l'opinion publique prennent de l'ampleur mais la ville agit une nouvelle fois avec réactivité en informant la population sur le projet mais aussi sur le territoire que les habitants connaissent finalement seulement en tant qu'ancienne propriété du bord et qui ne fait absolument pas partie de leur carte mentale de la ville aux prémices de Hafencity. Le pavillon « Kesselhause » est ainsi construit sur une des terrasses du nouveau quartier, au bord de l'eau et avec une vue directe sur le projet en construction. On y trouve une maquette de la salle de concert à grande échelle ainsi qu'un écran interactif expliquant tous les détails du projet et son aspect futur qui est à mon avis une leçon ludique et interactive pour un public pas toujours initié aux notions urbaines et architecturales. De plus une newsletter du projet Hafencity dans son ensemble paraît quatre fois par an et va des détails du chantier, aux nouvelles installations en cours en passant par les événements organisés au bord de l'eau aux quatre coins de Hafencity.

Outre l'Elbphilharmonie, le projet initial de Hafencity avait une ambition encore plus grande pour les projets architecturaux. En effet, à l'image des développements de waterfronts américains ou londoniens, un musée des sciences devait être réalisé par l'agence d'architecture et d'urbanisme OMA alors qu'un nouveau terminal de croisières était prévu pour l'architecte Fuksas. Ces deux constructions étaient projetées au plus près de l'eau à l'image de la philharmonie et constituaient un parti pris urbain intéressant pour la nouvelle façade maritime de la ville avec une alternance de projets emblématique et de terrasses publiques pour un accès à l'eau privilégié.

Les deux principales terrasses existantes aujourd'hui au cœur de Hafencity se situent au contact direct de l'eau et du port de plaisance et permettent des respirations urbaines précieuses dans ce quartier de

plus en plus dense. D'autre part, leur qualité d'aménagement permet une relation visuelle et physique avec l'eau sans pourtant de possibilité de baignade et c'est à mon sens, une des forces de l'espace public de ce quartier qui offre, malgré un caractère très moderne et parfois en manque de sensibilité, une relation continue privilégiée avec l'eau, son climat changeant et ses mouvements de navires allant du petit zodiac au bateau de croisière.

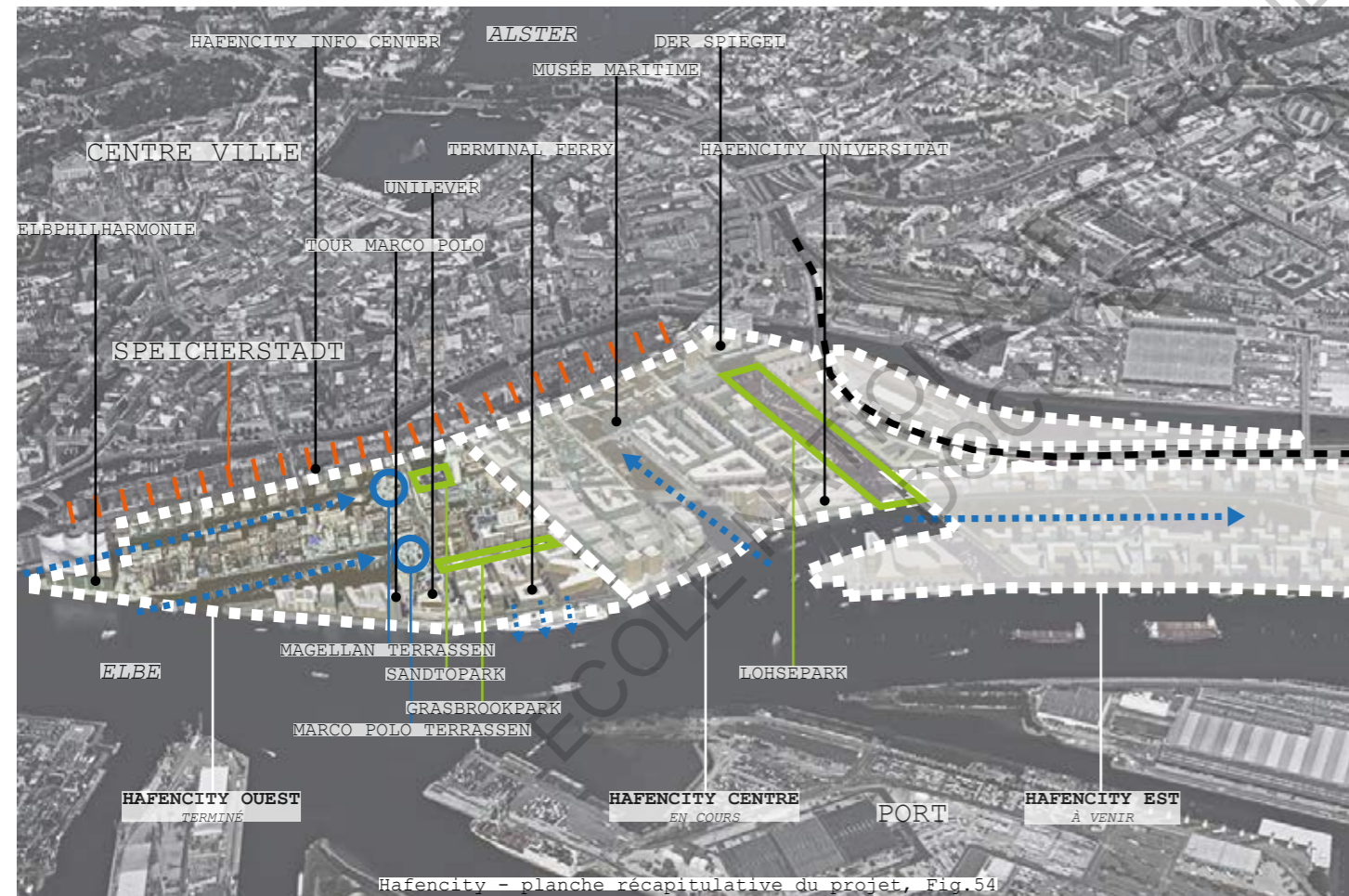
Il est vrai que ce nouvel espace urbain conquis au bord de l'eau occupe une place de choix dans la relation qu'entretient la ville avec l'eau puisqu'il semble presque bâti sur la surface de l'eau, comme emprunté à l'espace auparavant réservé au fleuve. Si l'île centrale de Hambourg, coincée entre les deux bras principaux de l'Elbe, a été creusée et dessinée par l'eau au fur et à mesure des siècles soit naturellement soit pour les besoins du port, cette interaction territoriale entre terre et mer se ressent également dans le dessin de Hafencity. Je pense notamment à la zone qui s'est construite autour des deux terrasses urbaines principales du quartier où les bâtiments sont venus s'implanter sur de longues bandes de terre fines, profitants ain-

si de deux façades sur l'eau. Le canal principal qui rejoint le centre-ville en transperçant le cœur de Hafencity produit également le même effet mais il s'applique à des espaces publics qui viennent se greffer au bord de l'eau.

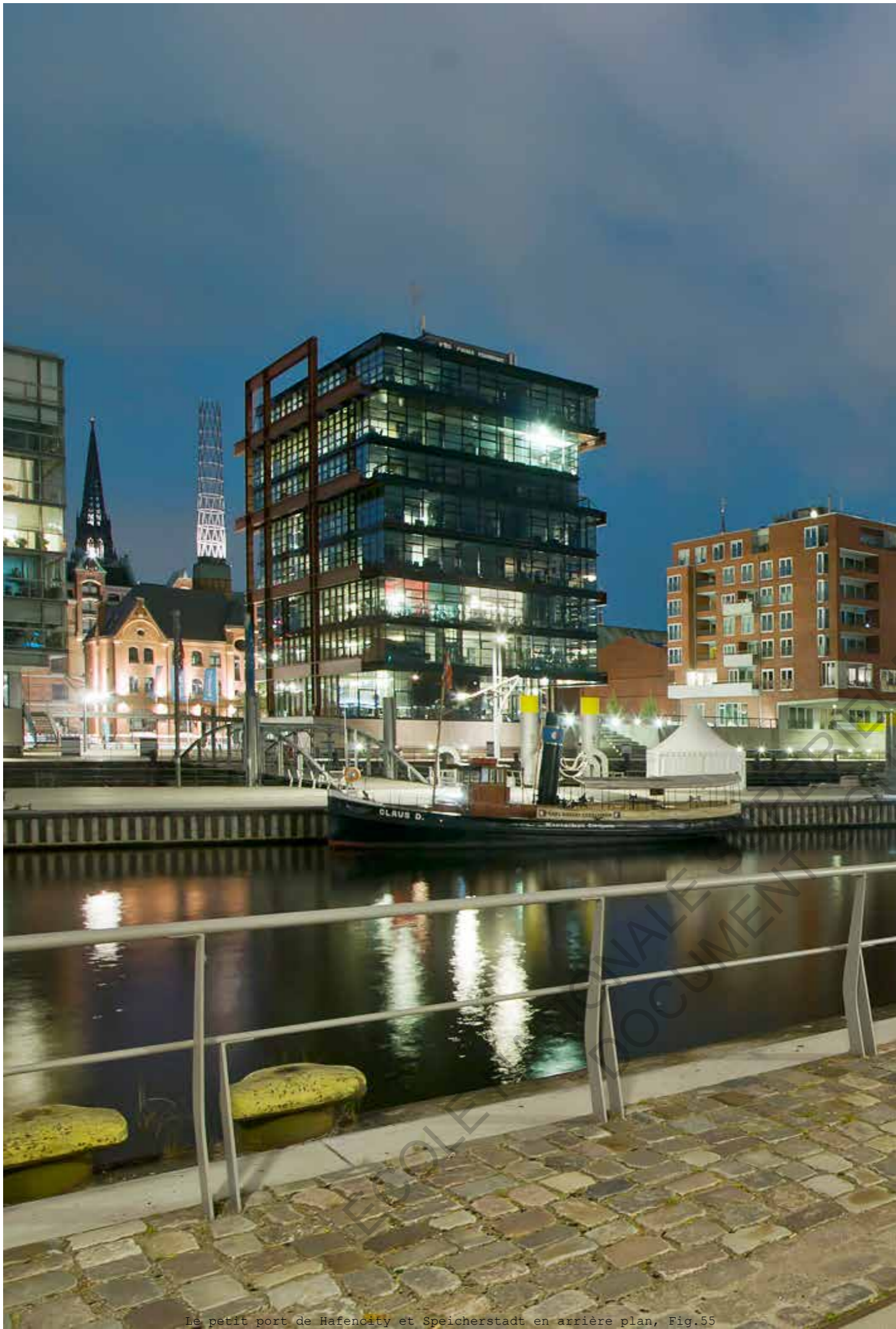
Ainsi le thème de la traversée est travaillé ici puisque tous les espaces publics générés sont liés par des ponts routiers ou piétons qui suivent l'extension de la ville vers la future partie est du projet. Et ce thème se retrouve avec une originalité certaine dans les traversées piétonnes qui connectent ce nouveau quartier au cœur historique de la ville à travers la Speicherstadt et au-dessus des canaux. Pour reprendre un témoignage d'une étudiante de Hafencity Universität, située au bord de l'eau dans ce nouveau quartier, on a l'impression qu'il existe deux échelles dans ce paysage urbain, deux échelles grâce à l'eau elle-même. En effet il y a cette eau sauvage, parfois capricieuse de l'Elbe et cette eau apprivoisée qui vient se faire une place entre les bâtiments et espaces publics du quartier. Cette eau est pourtant la même mais c'est l'environnement créé autour qui lui donne presque un caractère artificiel que les habitants apprécient aussi pour son accessibilité.

« HAFENCITY EST POUR MOI UN QUARTIER À DEUX ÉCHELLES, DEUX ÉCHELLES DE PAYSAGES, DEUX ÉCHELLES D'EAU. IL Y A L'ÉNORME PORT EN ARRIÈRE-PLAN ET LES CANAUX ROMANTIQUES QUI S'INVITENT À L'INTÉRIEUR DE CET ESPACE. LES PETITS BRAS D'EAU PLUS REÇULÉS OU AUTOUR DE L'UNIVERSITÉ SONT CALMES ET RELAXANTS JUSQU'À CE QU'ILS REJOignent UNE NATURE PLUS SAUVAGE, L'EAU DE L'ELBE MAIS LES DEUX SONT ACCESSIBLES. CE PAYSAGE, TEL UNE RUE D'EAU BORDÉE DE MAISONS, DE PROMENADES, D'ESPACES PUBLICS, EST POUR MOI QUELQUE CHOSE DE SPÉCIAL. »

TRADUCTION DU TÉMOIGNAGE DE LUCIA, ÉTUDIANTE SLOVAQUE À HCU



Hafencity - planche récapitulative du projet, Fig.54

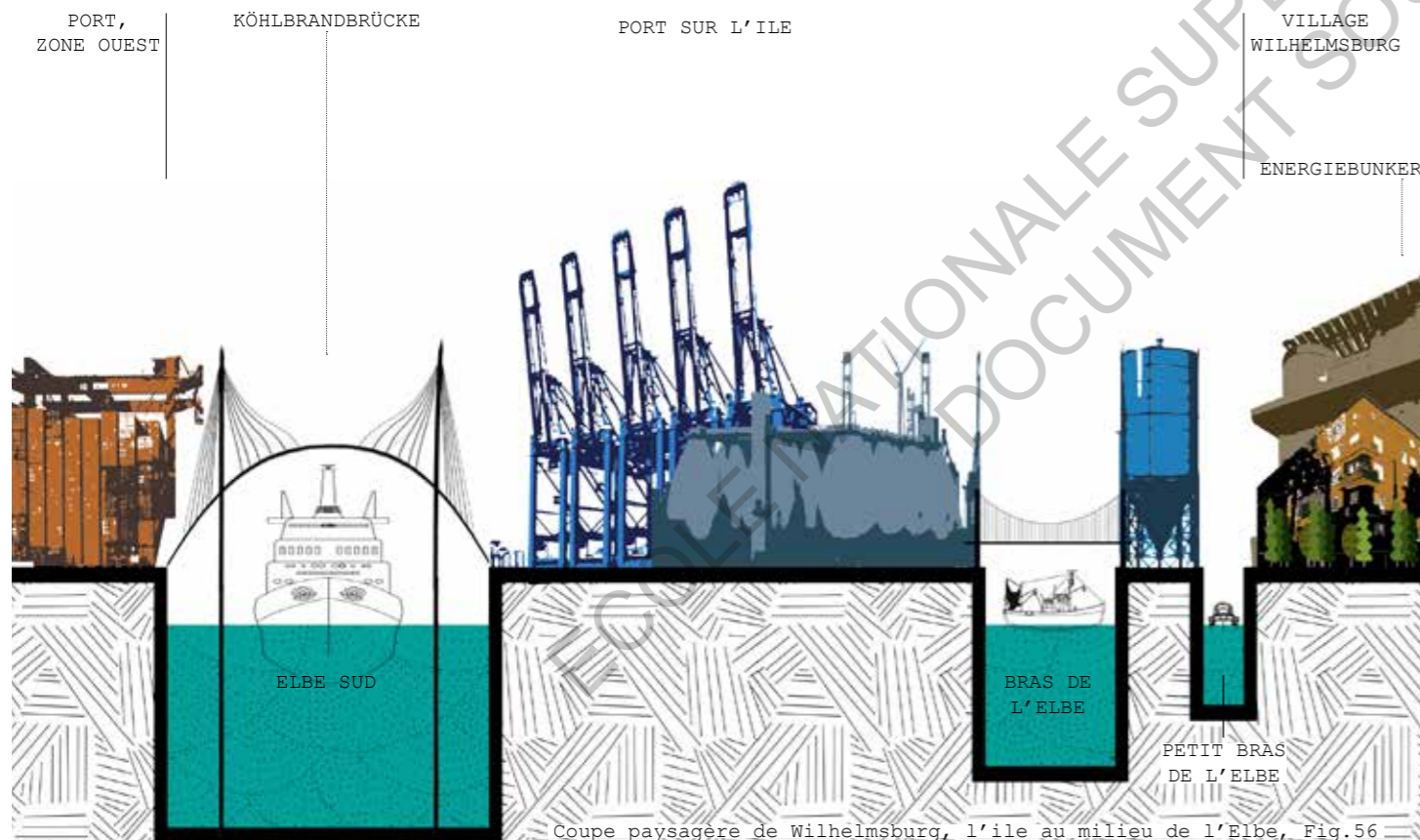


Le petit port de Hafencity et Speicherstadt en arrière plan, Fig.55



L'EAU COMME OUTIL DE PROJET URBAIN

IBA, une démarche participative pour un « Saut par-dessus l'Elbe »



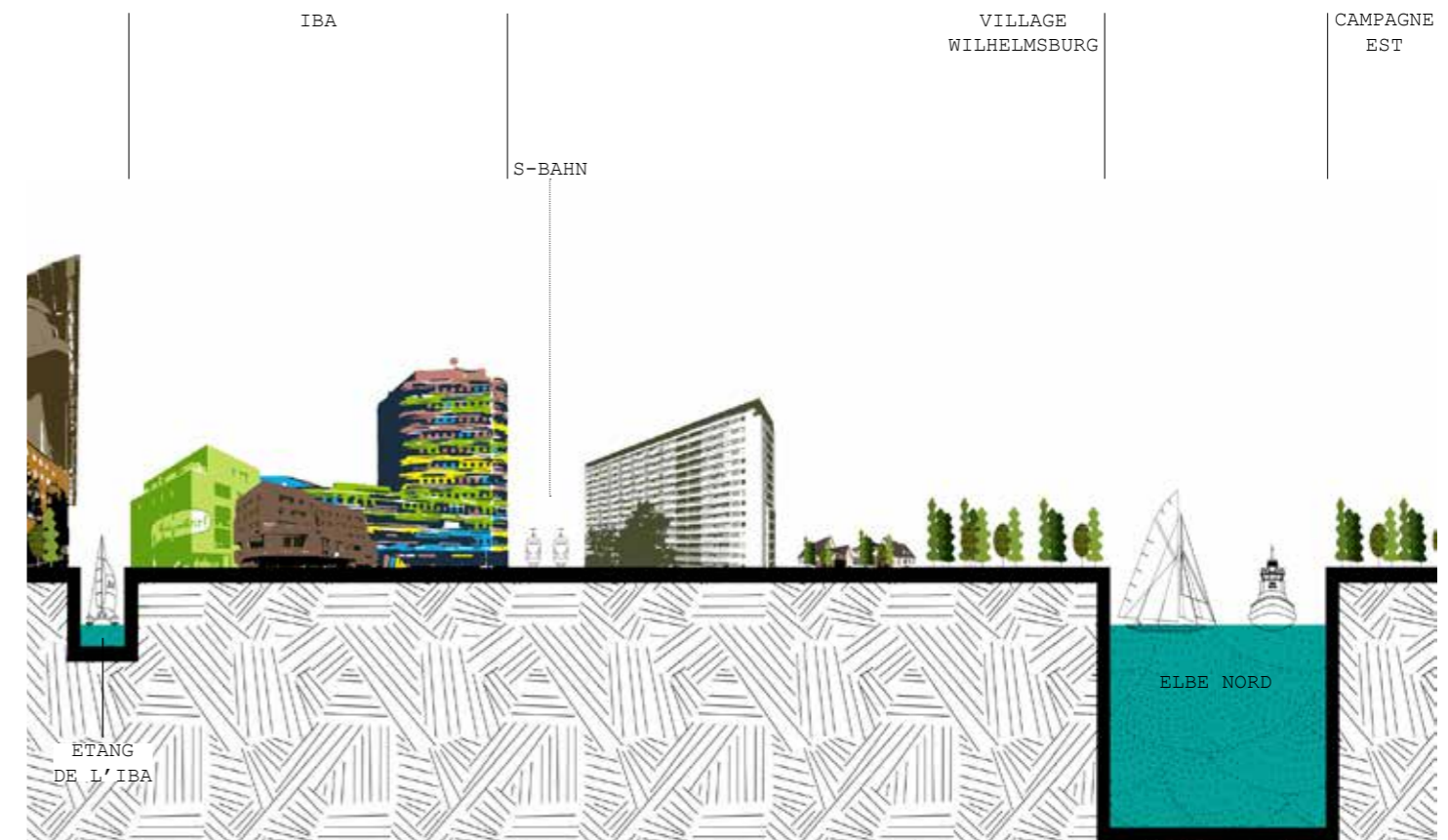
Coupe paysagère de Wilhelmsburg, l'île au milieu de l'Elbe, Fig.56

L'IBA, qui signifie « International Bauausstellung » en allemand, correspondrait à une « exposition internationale d'architecture ». Ces expositions ont été instaurées en Allemagne afin de créer une impulsion architecturale et urbanistique à une ville ou une région par des projets novateurs répondant aux nouvelles problématiques sociales, environnementales, culturelles et écologiques. Des agences internationales sont invitées à participer aux réflexions concernant les sites allemands. Le but de ces initiatives, prévues sur une durée d'environ dix ans, est de redynamiser les villes et régions allemandes rencontrant des difficultés économiques ou en matière d'urbanisme. La première IBA a eu lieu à Darmstadt en 1901 et déjà à l'époque, le lieu et un thème choisis alimentaient les problématiques et discussions. On se souvient notamment des éditions de Berlin en 1957 et 1977. La première était axée sur la reconstruction d'un site touché par la guerre où le style d'après-guerre s'est exprimé avec la participation d'architectes célèbres tels que Alvar Aalto, Le Corbusier ou encore Niemeyer. La seconde édition berlinoise s'est, elle, intéressée aux critiques de la reconstruction à Berlin et à l'importance du renouvellement urbain.

L'idée directrice de l'IBA de Hambourg, qui a débuté en 2006, est le « Saut par-dessus

l'Elbe », « Sprung über die Elbe ». En cohérence avec la politique de la ville, c'est une application urbaine de la volonté de reconquête du territoire au contact de l'eau. L'intention est de réunifier les deux rives de la ville qui ont subi un développement urbain totalement différent. La partie sud est occupée, pour la moitié, par le port moderne alors que la partie nord, elle, est la zone urbaine de Hambourg que l'on connaît, très urbanisée et développée. A travers l'IBA, l'idée est de repenser la ville dans sa globalité, comme une métropole, en intégrant cette zone sud délaissée. De plus, ce territoire choisi est l'occasion de travailler sur des enjeux de la ville du futur comme la question de la cohabitation des cultures dans cet espace très cosmopolite avec plus de 40 nationalités. L'enjeu des terres inondées en question est une problématique caractéristique du territoire hambourgeois. Puis il y a aussi la volonté de changer l'image du fleuve et du port, encore coupés du reste de la ville.

« L'eau comme source d'énergie, les conséquences du changement croissant du climat, l'art dans le développement urbain, la mobilité, la confrontation des points de vue et la question du financement ». Voilà les questionnements qui animent les « Laboratoires », discussions animées par des spécialistes. Certaines de ces rencontres ont été menées





Une Sommerschule pour dialoguer avec les citoyens, Fig.57

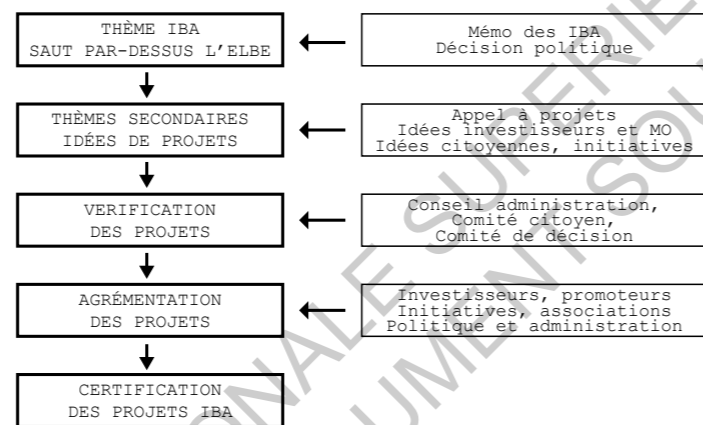
en collaboration avec l'université d'architecture et d'urbanisme de la ville qui a d'ailleurs monté une université temporaire sur place, travaillant sur une approche sociologique du territoire de Wilhelmsburg.

A l'inverse de la mise en place du projet Hafencity, la communication pour le projet IBA est un élément fort de la démarche expérimentale. Des « Sommerschule » ouvertes aux architectes internationaux ont été mises en place ainsi que des Conseils de citoyens. Ces réunions donnent la parole aux citoyens et s'appuient sur les enquêtes sociologiques menées en permanence sur le terrain, dans un élan participatif qui aboutit à des projets d'urbanisme et d'architecture innovants.

Les grands thèmes qui ont mené à l'élaboration des projets par les architectes et urbanistes sollicités sont les suivants :

« Cosmopolis (promotion du vivre-ensemble de plusieurs cultures) ; Metrozones (la question de la limite et de la frontière avec les autres territoires de la ville) ; Ville et Climat (promotion de moyens éco-friendly dans le dispositif IBA Hambourg) ». Les projets proposés ont ensuite été sélectionnés par le conseil des jurys de l'IBA selon des critères d'originalité, de potentiel d'usage, de structure et d'intérêt pour le public.

L'objectif de la ville est donc de faire changer la vision de l'époque sur ces territoires, comme Wilhelmsburg, longtemps écartés des considérations politiques en matière d'économie. Cependant, avec de tels projets de réaménagement, la ville prévoit des retombées économiques sur le long terme. La qualité mise en valeur est l'innovation, à la fois dans la recherche architecturale et environnementale mais aussi dans la façon



Les ramifications du projet intégré, Fig.58

dont les projets parviennent à ramener sur le devant de la scène, un patrimoine lié à l'eau. L'IBA est intéressant dans la spécificité de son territoire, un village ouvrier souvent perturbé par des problèmes sociaux depuis la période migratoire. Et malgré les intentions d'intégration de cette île dans une dynamique urbaine positive, les critiques dénoncent finalement « une hypocrisie face aux réels besoins de ces populations et la création de logements qu'elles ne pourront jamais se payer même en location ». Ces réactions émergent à partir de l'étape de présentation des projets à construire, qui ne répondent pas toujours aux attentes nées de la démarche participative du projet.

Alors évidemment, les avis diffèrent à propos de ce type de projet urbain voire politique. Ben Kerste critique les travaux en amont de ce projet qui n'ont, pour lui, aucune influence réelle et efficace. « Ils ont envoyé des étudiants pour questionner les habitants. Mais les gens ne pouvaient pas prendre de décisions. D'ailleurs, une partie de la population s'est mobilisée contre le projet ». De son côté, un professeur d'HCU, engagé dans l'université temporaire mise en place, estime que la démarche fut réellement participative. « Les projets n'ont pas été imposés, mais soumis à débat. Les initiateurs de l'IBA ont compris qu'il est dangereux de se heurter à la volonté des gens. Ils ont tiré les leçons du passé ».

En effet, Hambourg a connu par le passé des conflits sociaux très violents et les incidents récents du quartier de Sankt Pauli depuis plus de 2 ans sont toujours d'actualité. « Les dirigeants ont tiré les leçons de ces soulèvements populaires et essaient le plus possible



L'offensive pour la formation sur l'île de l'Elbe, Fig.59



La maquette explicative à l'intérieur du pavillon IBA, Fig.60

d'éviter de telles manifestations de mécontentement qui ne sont jamais bonnes pour l'image d'une ville ».

En ce qui concerne l'objectif de réunir la partie sud de Hambourg, un peu isolée sur cette île, et la partie en plein essor au nord, le processus est en bonne voie puisque le village actuel de Wilhelmsburg occupe maintenant une place importante dans la carte mentale des hambourgeois. En effet, on y trouve un grand nombre d'évènements importants de la ville, notamment durant l'été, avec la mise en valeur de son site patrimonial, les grandes étendues vertes et la proximité de l'eau. Cependant, les zones les plus populaires pour des évènements de plus ou moins grande échelle, tels des festivals de musique ou des cinémas en plein air, ne font pas partie du territoire réaménagé par le projet IBA. L'ancien quartier résidentiel, ses grandes pelouses et zones boisées, restent le lieu privilégié du mode de vie des hambourgeois en ce qui concerne cette île. Le bunker, au centre de ce quartier vert et chaleureux, est le point de rencontre des familles et jeunes de l'île qui animent le parc au pied du monument. Ainsi, là encore, il y a encore un

« NOUS NE VOULONS PLUS D'UN DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE VERS SA PÉRIPHÉRIE RURALE OU DANS SES POUMONS VERTS. NOUS AVONS DONC DÉCIDÉ D'OSER INVESTIR L'ÎLE FLUVIALE, ESPACE DIFFICILE AU CŒUR DE LA VILLE. LE SCHÉMA DIRECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DE L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE IDENTIFIE CE SECTEUR À FORT POTENTIEL COMME ÉTANT UN LIEU PRINCIPAL DU DÉVELOPPEMENT URBAIN FUTUR, EN INTÉGRANT LES RÉSULTATS DE NOTRE ATELIER ET LES ORIENTATIONS POLITIQUES.

ISSU DU PLAN DIRECTEUR DE SPRUNG ÜBER DIE ELBE

énorme travail social a effectué sur le site de l'IBA, à l'image de Hafencity, afin d'insuffler un élan social et populaire dans un quartier qui souffre de l'image d'un endroit clos et non accessible au hambourgeois lambda.

Le potentiel de ce site réaménagé est certain, l'eau qui le traverse par ces fins canaux qui s'élargissent parfois pour former des lacs dans lesquels se sont implantées, sur pilotis, quelques-uns des bâtiments de l'IBA, est sûrement un des moyens de réunir à nouveau ce quartier au passé pourtant très populaire et cosmopolite. On voit d'ailleurs naître déjà une attractivité des lieux grâce à ces cours d'eau, empruntables en canoë depuis le bras nord de l'Elbe qui matérialisent l'idée initiale de « Saut par-dessus l'Elbe ».

Si la question de l'accessibilité financière à ces nouveaux logements jugés trop onéreux pour les classes inférieures de la société fait l'objet de lourdes critiques, l'attrait du paysage au pied du projet IBA reste un motif d'espoir. En effet, des activités de loisirs animent déjà le parc rénové qui conserve le patrimoine paysager du lieu et accorde une place de choix à la présence de l'eau. La dimension sociale du paysage est peut-être

un élément qui peut aider au développement et à la renaissance de ce territoire. C'était personnellement un plaisir de participer par exemple à un des Open-Air de Wilhelmsburg qui se passait certes, dans un cadre presque trop artificiel, celui des constructions de l'IBA, mais qui procurait pourtant la sensation agréable d'être isolé sur cette île au milieu de l'eau.

Ce contraste entre la ville en mouvement au nord et l'île en harmonie avec son territoire d'eau plus au sud, est perceptible dès le voyage en S-Bahn qui nous y amène. A travers les vitres, les paysages défilent et changent avec un fil conducteur : l'eau. Dès lors que l'on quitte Hafencity, on traverse le bras principal de l'Elbe puis l'on passe ensuite les dizaines de petites bandes de terre qui caractérisent le dessin perforé de la rive sud. Le port avec ses grues rouges et bleues forme l'arrière-plan permanent de cette balade alors que l'imposant Elbphilharmonie s'éloigne peu à peu jusqu'à ce qu'on en distingue que le sommet de sa structure. Ce qui est sûr, c'est que le « Saut par-dessus l'Elbe » imaginé par les urbanistes du projet IBA, commence dès l'accès à l'île par cette ligne de S-Bahn.



L'avenue principale de l'Insel parc de l'IBA, Fig.61



Les projets architecturaux de l'IBA, Fig.62

L'EAU COMME OUTIL DE PROJET URBAIN

Sans aucun doute, la politique de la ville de Hambourg est de tourner la ville vers le fleuve, vers l'eau.

Si le projet Hafencity est, de toute évidence, le plus caractéristique de cette volonté, la rénovation du quartier haut de Sankt Pauli en est aussi un témoignage. Les hauts buildings au cœur de Reeperbahn, qui surplombent le site historique de Landungsbrücken, viennent s'élever pour accéder à une vue imprenable sur le fleuve et le port. C'est peut-être la zone de Hambourg qui illustre le mieux cette concurrence pour la ressource rare, que nous allons analyser dans la partie suivante, puisque chaque acteur du quartier défend sa place au bord de l'eau. Les autochtones, résidant dans les immeubles ouvriers aux portes de Reeperbahn, se battent aujourd'hui contre les nouveaux projets de construction et de rénovation immobilière à haut loyer qui s'implantent peu à peu sur ce site, privilégié pour sa proximité avec le fleuve.

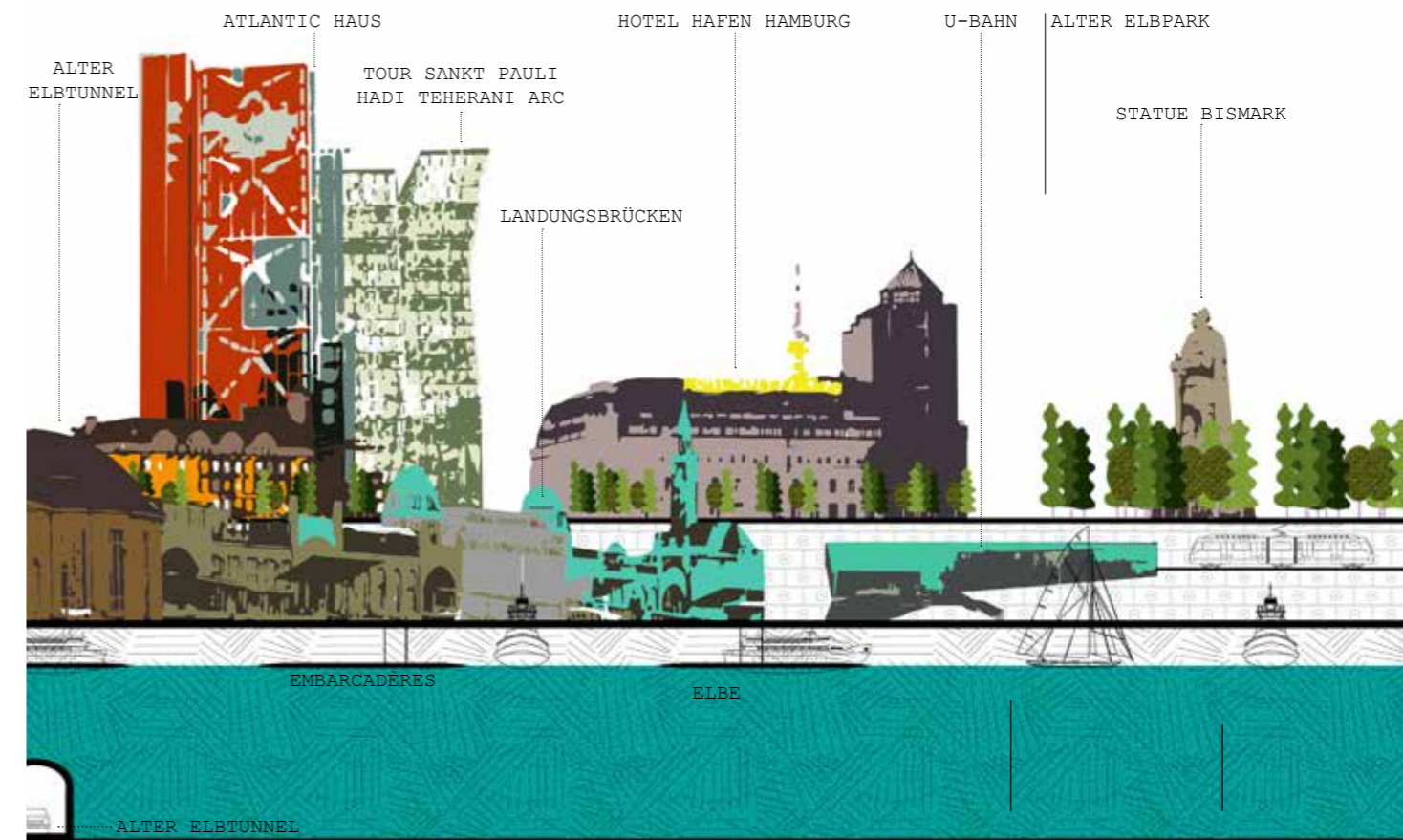
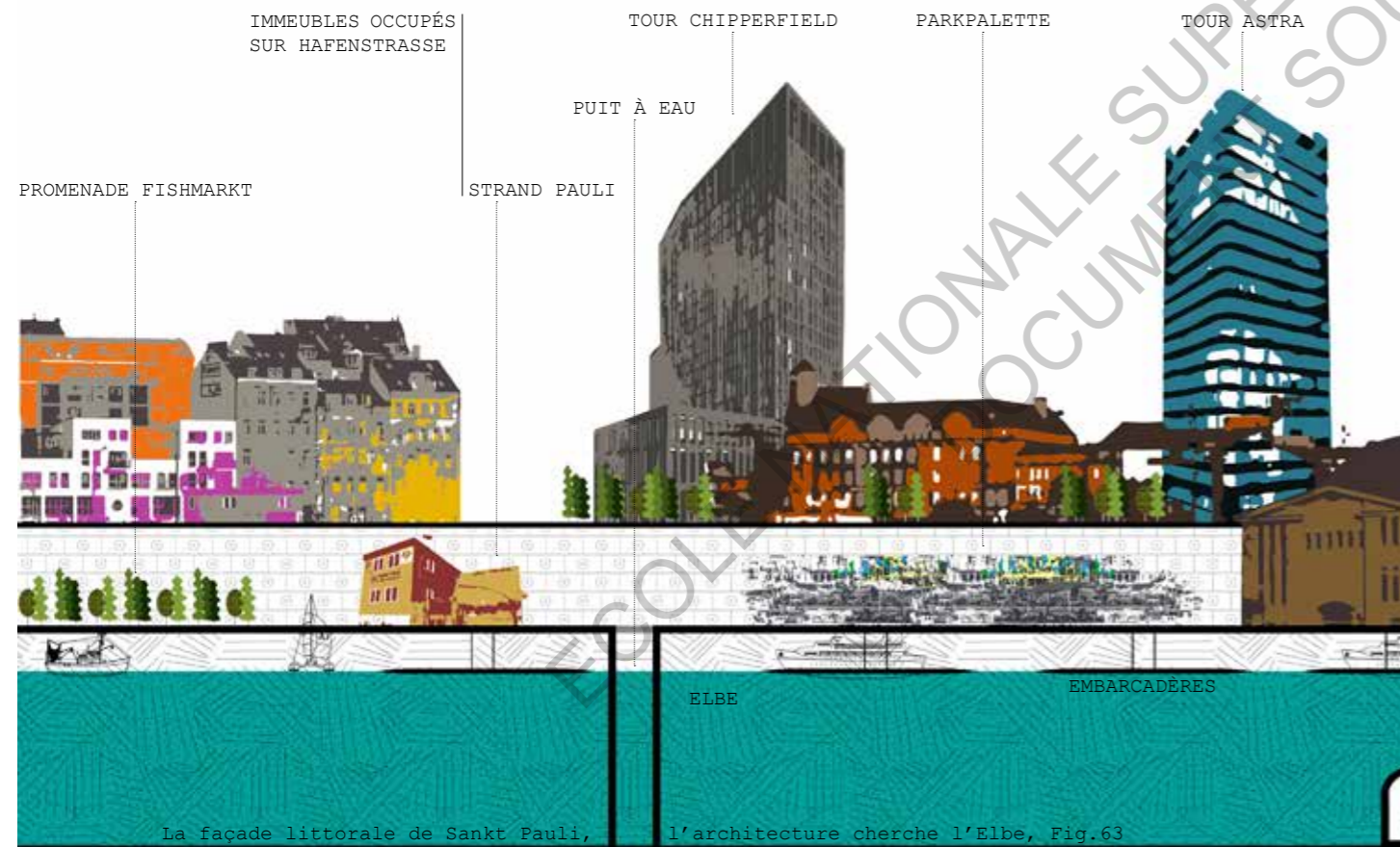
Évidemment l'orientation de Hambourg vers le fleuve n'est pas d'aujourd'hui pour ce quartier au bord de l'eau quand on se réfère au plan historique de la ville et à la situation

de Landungsbrücken ou des entrepôts. Des projets architecturaux de la fin du XXème siècle ont anticipé ce que Hafencity est en train de construire à plus grand échelle. C'est le cas du terminal de ferrys construit par Alsop en 1993 qui se situe quelques centaines de mètres en amont de Landungsbrücken, au milieu de Perlenkette. Le point fort de cette construction est la mise en scène du trafic des ferries et la confrontation entre architecture statique (terminal) et architecture mouvante (navires) puisque l'immense rideau de verre, l'échelle du bâtiment et sa forme, répondent aux mouvements et au gigantisme des paquebots.

Le bâtiment, « comme un caméléon » avec ses jeux de lumière intérieurs, s'imprègne des formes et de la fonctionnalité des bateaux qu'il reçoit. Les risques d'inondations sont prévenus par la structure surélevée du bâtiment qui ne gêne pas non plus les flux au sol.

Là encore, mouvements et trafics guident en partie le concept architectural. William ALSOP considère l'Elbe comme une rue à l'instar des idées de Louis Kahn, dont ce terminal serait « un angle d'où l'on peut l'observer et s'en cacher ».

Sankt Pauli, une tribune
architecturale face à l'eau



Aujourd'hui, la façade littorale de Landungsbrücken s'élève donc bien au-dessus de l'atypique Hamburg Hafen Hotel, puisque le nouveau projet de David Chipperfield s'impose à cent mètres d'altitude au côté de la tour Astra. Comme énoncé plus tôt, la hauteur est le moyen pour ces projets d'accéder au fleuve car, à leur pied, les bâtiments hospitaliers en briques rouges et leur extension moderne monopolisent la vue directe sur l'eau. En effet, ces bâtiments profitent de l'élévation de la topographie, qui plonge ensuite vers l'Elbtunnel au bord de l'eau, et entretiennent ce contraste urbain entre leur esthétique caractéristique de l'architecture de la région et un élan moderne qui colonise l'arrière-plan. Au premier plan, en contrebas, Landungsbrücken occupe depuis le XIXème siècle les bords de l'eau où l'entrée nord de l'Elbtunnel est venue le rejoindre. Ces bâtiments du patrimoine portuaire et leurs caractéristiques coupes de cuivre définissent la place touristique de Landungsbrücken, carrefour piéton et routier des flux du bord de l'Elbe. De l'autre côté de l'Elbtunnel, c'est le Parkpalette qui anime la place, un parking couvert avec un toit occupé par des terrasses de bars et de Beach-club qui profitent du contact direct avec l'eau.

C'est d'ailleurs ce site qui a fait l'objet d'un concours par la société patriotique de Hambourg qui lançait un appel à idées pour répondre aux enjeux urbains et architecturaux de cet espace au bord du fleuve et au cœur d'une partie historique de la ville. Avec mon collègue français Baptiste, nous avons travaillé sur ce projet et nous sommes présentés au concours. La demande était très large et laissait une part de liberté assez grande pour la conception et notamment le choix du programme. Cependant, lors de la conférence de lancement du concours, les acteurs du site ou organisateurs de la compétition insistaient systématiquement sur le lien de cet espace avec l'eau, qu'il considérait même comme un point stratégique de la relation ville-port. Ainsi avec un regard encore nouveau sur cette ville et ce territoire au bord de l'Elbe en octobre dernier, nous avons très vite décidé de focaliser notre travail sur un thème, l'eau, « Wasser ». Voici une traduction du texte de présentation pour le concours qui explique comment l'eau a été le fil conducteur d'un projet urbain et architectural.



La façade fluviale de Bäderwerk, Fig.64

« NOTRE PROJET EST UN PROJET QUI S'EST CONSTRUIT GRÂCE À UN REGARD TOTALEMENT EXTÉRIEUR À HAMBURG PUISSE QU'EN TANT QU'ÉTUDIANTS ÉTRANGERS, NOS PREMIÈRES ÉBAUCHES DE PROJET COÏNCIDAIENT AVEC NOS PREMIERS PAS DANS CETTE VILLE.



L'implantation du bâtiment au bord de l'eau, Fig.65

C'EST AINSI QUE NOUS AVONS CONSTATÉ QUE LA VILLE ET SES HABITANTS, EN PARTICULIER DANS LE QUARTIER DE LANDUNGSBRÜCKEN, SE TOURNAIENT LITTÉRALEMENT VERS L'EAU. NOUS NE PARLONS PAS SEULEMENT DE CETTE EAU DU FLEUVE, DE L'ELBE, MAIS AUSSI DE L'EAU DANS UN PLUS LARGE CONTEXTE. À L'EST, L'ELBTUNNEL VIENT PERCER L'EAU DU FLEUVE ALORS QU'À L'OUEST, UN PUIS SE SITUE À UN POINT STRATÉGIQUE DU RÉSEAU D'EAU.

C'EST DONC NATURELLEMENT QUE NOTRE BÂTIMENT EST VENU S'INSCRIRE ENTRE CES DEUX POINTS DE REPÈRES, EN PERMETTANT UNE GÉNÉREUSE BALADE VERTE AU NORD ET EN OFFRANT UNE PLACE TOURNÉE VERS LE FLEUVE AU SUD. LE PROJET TOURNE DONC TOTALEMENT AUTOUR DE L'EAU ET CE BÂTIMENT, AUX INSPIRATIONS ARCHITECTURALES INDUSTRIELLES

ET TECHNIQUES, S'INSCRIT COMME UNE USINE D'EAU DANS LA VILLE.

DANS CETTE USINE, VIENT BIEN SÛR S'INSCRIRE UN PROGRAMME QUI DÉCLINE LE SUJET DE L'EAU.

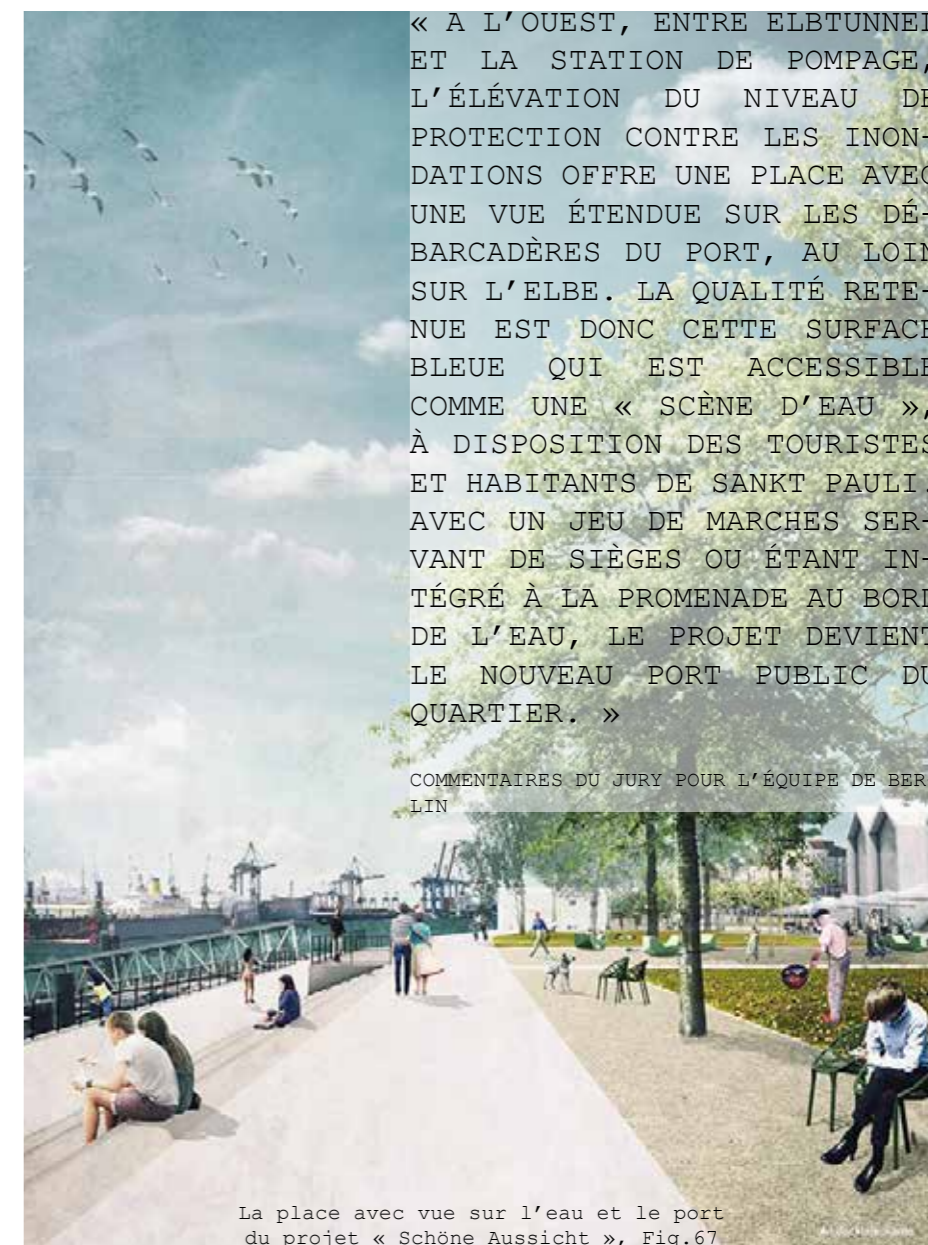
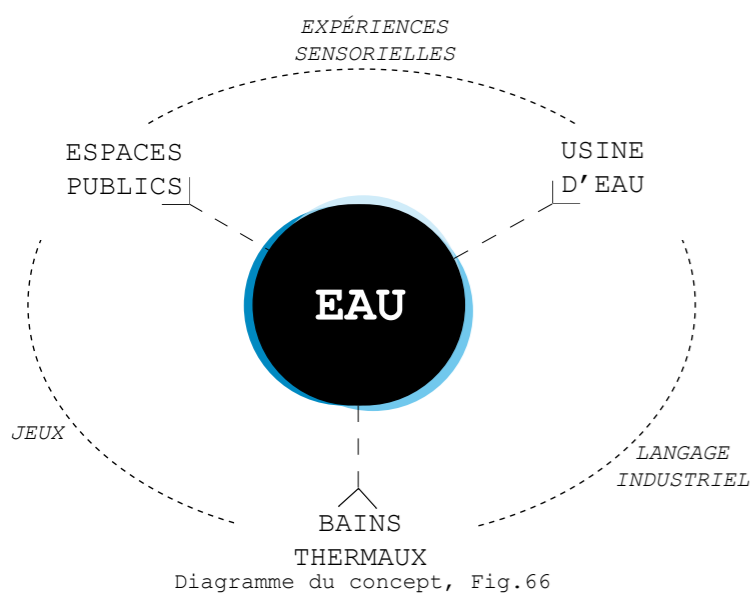
AINSI LA PARTIE PLUS PRIVATIVE DU PREMIER NIVEAU ACCUEILLE DES BAINS THERMAUX AINSI QU'UN ESPACE DE DÉTENTE AQUATIQUE. LE SECOND NIVEAU, À LA HAUTEUR DE LA TERRASSE EXTÉRIEURE, FONCTIONNE COMME UNE RÉELLE PÉNÉTRATION DE L'ESPACE PUBLIC À L'INTÉRIEUR D'UN BÂTIMENT TECHNIQUE. LES SALLES D'EXPOSITIONS AUX AMBIANCES DIFFÉRENTES ET SUR LE THÈME DE L'EAU ANIMENT LA PROMENADE. TOUT AU LONG DU PARCOURS, IL Y A DES INTERACTIONS VISUELLES ET SONORES ENTRE LES BAINS ET L'ESPACE PUBLIC AINSI QUE DES EXPÉRIENCES SENSORIELLES CRÉÉS PAR L'EAU. LE TROISIÈME NIVEAU, SEMI-PUBLIC, ACCUEILLE DANS SA PARTIE SUD UN CENTRE DE DOCUMENTATION ET D'EXPÉRIMENTATION, AVEC COMME SUJET PRINCIPAL L'EAU, ACCESSIBLE AUX HABITANTS DE LA VILLE. LA PARTIE NORD EST DÉDIÉE À UN SERVICE PROFESSIONNEL DE COMMUNICATION ET DE RECHERCHE AUTOUR DE L'EAU DE LA VILLE. ENFIN LE DERNIER NIVEAU EXTÉRIEUR EST UNE TERRASSE EN BOIS, UN PANORAMA DE 150 MÈTRES DE LONG SUR L'ELBE, ASSOCIÉ À DES BASSINS TECHNIQUES D'EXPÉRIMENTATION.

LE PROJET « BÄDERWERK » (USINE DE BAINS, EN RÉFÉRENCE AUX WASSERWERK, LES USINES D'EAU) SERAIT AINSI L'EMBLÈME DE LA TECHNICITÉ DE LA VILLE À TRAVERS LE SUJET UNIVERSEL DE L'EAU, AVEC EN ARRIÈRE-PLAN, L'ELBE ET LE PORT. »

La focalisation du projet sur le thème de l'eau était un pari qui s'est finalement avéré gagnant puisque nous avons remporté le concours. Nous avons poussé l'idée à son extrême et c'est sûrement ce qui a fait la différence parmi des propositions qui déclinaient pourtant largement le même thème, cher aux hambourgeois. Certains avaient privilégié de grandes promenades reliant l'Elbtunnel et le Fishmarkt alors que d'autres avaient imaginé des grandes esplanades généreuses qui mettaient le fleuve et le port en scène. Dans la relation des projets à l'eau, l'espace public était souvent privilégié comme le projet récompensé « Schöne Aussicht – Neue Hafenkante St. Pauli ». Ce qui a été apprécié dans notre proposition est que la qualité visuelle apportée par ces terrasses sur l'Elbe, se prolongeait à l'intérieur de ce bâtiment vitré où l'on retrouvait l'atmosphère humide des bains thermaux.

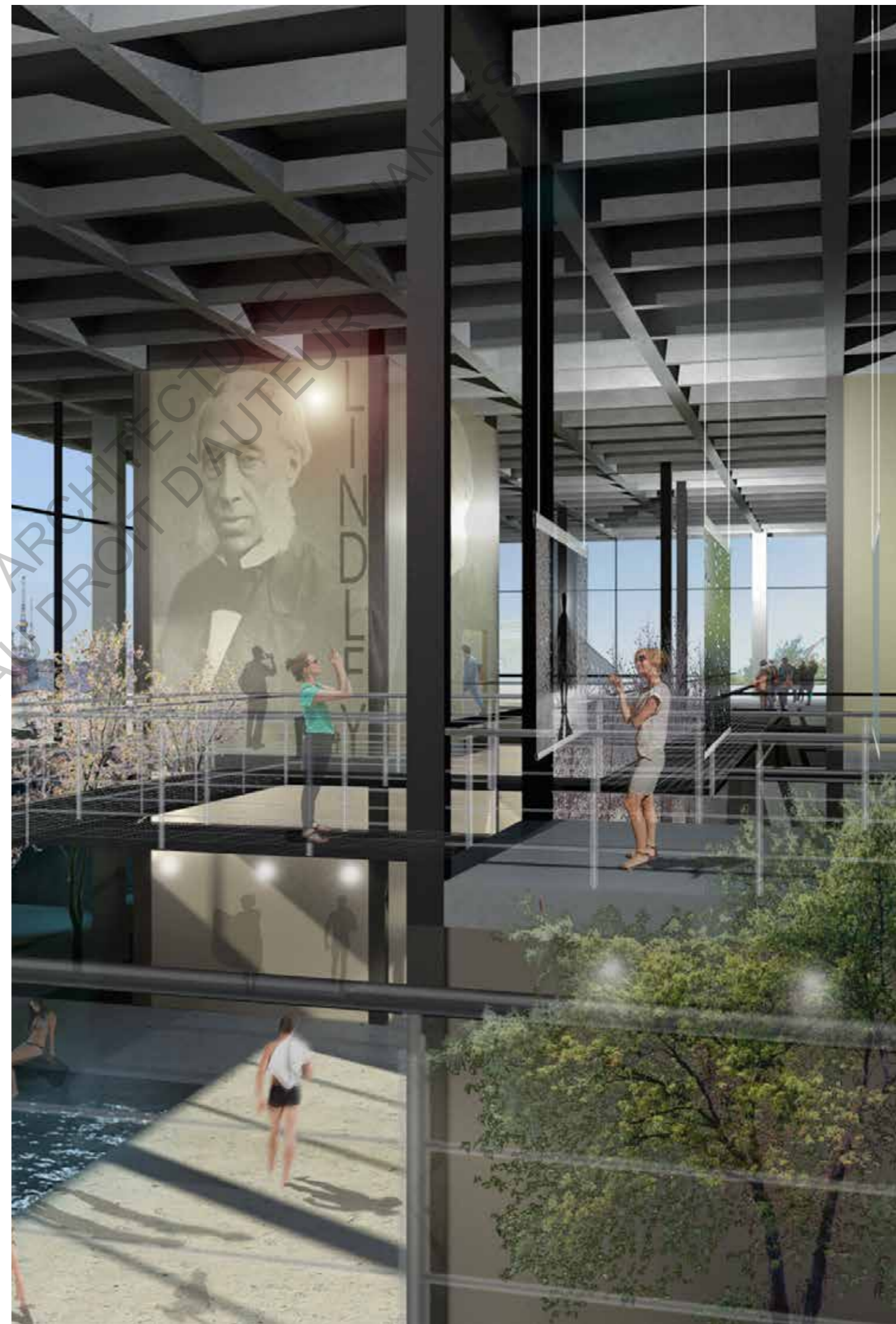
« LA SURFACE SOUS-TERRAINE DUE À LA SURÉLÉVATION DE LA PLACE POUR UNE PROTECTION CONTRE LES CRUES PERMET D'INTÉGRER UN ESPACE DE BAINS ORIGINAL ET LES ÉQUIPEMENTS TECHNIQUES NÉCESSAIRES. AINSI LE PLATEAU PUBLIC CRÉÉ EN EXTÉRIEUR, PERMET UN REGARD LIBRE QUI SE PROLONGE À L'INTÉRIEUR DE CE BÂTIMENT TECHNIQUE, QUI S'AFFIRME COMME LE PENDANT DE FISHMARKT. »

COMMENTAIRES DU JURY POUR BÄDERWERK





Bäderwerk et le thème de l'eau avec le port en arrière plan, Fig.68



**UNE
SITUATION
URBAINE
À L'ÉPREUVE
DU
SPATIAL
ET
DU
SOCIAL**

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

LES CONSÉQUENCES SOCIALES DES CONFLITS D'USAGES



Le Pavillon Pont de Saragosse, exposition internationale 2008, Fig.69

« Une concurrence pour la ressource rare »

Depuis plusieurs années déjà dans le monde, en parallèle de la montée des soucis politiques, environnementaux et de qualité de vie, l'eau redevient un sujet au centre des intérêts à la fois des villes mais aussi de leurs habitants. Ce retournement vers le fleuve offre des espaces libres correspondant à l'idée que l'on se fait de la nature et répond aux besoins de sensibilités nouvelles et à la forte demande sociale en matière d'espaces publics.

A l'image de Hambourg, les villes fluviales concentrent leur attention sur ces bords d'eau qui étaient pour beaucoup, autrefois perçus comme des zones de potentiel marchand et donc économique mais le potentiel d'image de la ville a aujourd'hui fait surface et oriente le développement des villes en ce

sens. De plus, ces revalorisations des bords de fleuve au moyen d'espaces culturels, de loisirs, de logements, de bureaux... ont, ce que certains appellent, un « effet boule de neige » qui révèle en même temps aux citadins la qualité de ces espaces, le plaisir de vivre près de l'eau. Ainsi, dans un élan contemporain, le vivre au bord de l'eau trouve preneurs, et dans différentes couches sociales, ce qui peut amener à des conflits d'intérêts concernant le droit et l'accès à l'eau pour chacun. La ville de Londres est un des exemples européens les plus importants, avec la reconquête de la Tamise depuis les années quatre-vingts mais où là aussi, la vertu de l'eau divise, étant donné que tout Londres se bat pour profiter de ce bien naturel, redevenu précieux à la qualité de vie.

Une prise de conscience due à la dégradation des milieux aquatiques, de la qualité de l'eau, de la réduction de cette ressource et l'augmentation des inondations a d'abord eu lieu. Des mesures de protection importantes ont commencé à être mises en place à partir des années soixante-dix comme l'opération « Seine propre » à Paris en 1984 et manifestent une prise de conscience et l'émergence d'une idée commune que l'eau est un bien précieux. De nombreuses actions de requalification des berges de fleuves ont été entreprises permettant la protection et la revalorisation de ce patrimoine naturel mais aussi l'amélioration de la qualité et du cadre de vie. Ces projets ont eu pour conséquence de redorer l'image des eaux et des fleuves aux yeux d'une population qui se réapproprie ces espaces et veut y vivre. Une nouvelle gestion de l'eau de la part des villes participe au bon fonctionnement de celle-ci et à son attractivité culturelle, touristique, récréative, résidentielle.

Les villes fluviales voient maintenant un énorme intérêt économique à ce patrimoine naturel de leur territoire qui participe à leur identité et est moteur de leur développement. La dimension écologique et durable a aussi très vite fait son apparition dans la gestion des berges et c'est une notion souvent très importante dans l'esprit des citoyens. J'ai pu l'observer à Hambourg par le biais de nombreuses associations. Comme grande manifestation mondiale concernant l'eau et les villes fluviales, il est intéressant de citer

l'exposition internationale de Saragosse en 2008 dont le thème était « Eau et développement durable ».

André Torre s'intéresse dans son ouvrage avec Jean-Eudes Beuret, « Proximités territoriales », à la voie des conflits et s'interroge sur le caractère moteur de des conflits de populations pour la gouvernance des territoires. Alors que les conflits d'usage de l'espace sont souvent interprétés de manière négative, assimilés à des comportements égoïstes, socialement nuisibles et économiquement coûteux, André Torre met en avant le rôle essentiel de ces conflits dans les mécanismes de gouvernance des territoires, comme un moyen d'expression démocratique des oppositions afin de stimuler les dynamiques territoriales.

D'après l'ouvrage, un grand nombre de ces conflits serait liés à l'extension urbaine elle-même, au développement des villes, aux mutations urbaines. La seconde source de conflits citée est liée aux infrastructures pour la ville qui accompagnent son développement que ce soit le transport ou les installations répondant aux questions environnementales qui peuvent intervenir au centre même de l'urbanisation comme plus en marge.

Dans une partie du développement, André Torre s'intéresse aux caractéristiques principales des conflits d'usage de l'espace. S'il cite évidemment en premier la maîtrise foncière et le développement résidentiel en tant que

grande source de conflits, il parle aussi de la question de l'eau et des conflits que ce sujet peut engendrer en tant que «ressource rare».

Je le cite à ce propos puisque cette partie de son développement m'intéresse et fait écho à ce que j'ai pu lire et constater à Hambourg comme à Nantes auparavant notamment à propos du caractère précieux de l'eau, et le précieux amène souvent aux conflits d'intérêts. L'ouvrage « Proximités territoriales » développe ce sujet dans sa partie sur les « exemples de conflits liés aux Proximités Géographiques » puisqu'il est dit que des « conflits d'anticipation » sont parfois causés lorsqu'il s'agit d'usages précieux que certains usagers peuvent considérer comme exclusif. L'exemple des conflits liés au multi usage des cours d'eau est ici analysé. Il s'avère en effet que « usages économiques » (installations industrielles), « usages récréatifs » (pêche) et enjeux de préservation des eaux peuvent amener à des divergences d'opinions et de priorité avec pourtant un sujet universel commun mais que chacun s'approprie.

L'auteur parle ensuite des différences de relations qui peuvent dépendre de ces conflits de populations et qui déterminent les rapports entre usagers de l'espace et la façon dont s'expriment les conflits et cela influence directement les solutions qui tiendront compte de la situation, géographique ou morale, de chacun par rapport au conflit. Il prend l'exemple de l'agriculteur qui bénéficie d'un accès direct à l'eau et qui se trouve donc dans une situation forte, propice à la négociation et avec un champ d'action large. Alors que l'agriculteur n'ayant pas d'accès direct voit ses possibilités de peser dans les négociations moins nombreuses ce qui l'amène à se pencher sur des solutions plus conflictuelles afin de faire valoir ses intérêts.

Je crois ne pas me tromper en comparant ces conflits d'agriculteurs à des conflits urbains ou immobiliers où la situation géographique des populations en conflit détermine un rôle plus ou moins important et une influence variable par rapport au conflit. Mais la question de l'argent et du pouvoir monétaire ou le poids des relations, la voie politique, sont aujourd'hui les facteurs majoritaires de négociations et donc de

« ENFIN, LA QUESTION DE L'EAU (RIVIÈRES, BORDS DE MER, AQUIFÈRES) OCCUPE UNE PLACE CROISSANTE DANS LES CONFLITS : LA CONCURRENCE POUR LA RESSOURCE RARE EST VIVE POUR LES ACTIVITÉS PRODUCTIVES, RÉSIDENTIELLES OU RÉCRÉATIVES, MAIS IL S'AGIT ÉGALEMENT D'UNE SOURCE DE RISQUES, AVEC LES INONDATIONS OU LES CRUES. »

ANDRÉ TORRE, « DU BON USAGE DES CONFLITS ! L'EXPRESSION DES DÉSACCORDS AU COEUR DES DYNAMIQUES TERRITORIALES », MÉTROPOLITIQUES

conflits ce qui amène souvent à des recours à des formes de protestation moins conventionnelles voire illégales pour ceux qui ne possèdent pas ces avantages. Ce sont ces mouvements contestataires hambourgeois auxquels nous nous intéresserons par la suite, pour comprendre la place qu'ils jouent dans l'évolution urbaine de la ville et sur quelles volontés ils ont été fondés.

J'ai déjà eu l'opportunité d'aborder le sujet épineux de l'eau au cinquième semestre à Nantes lors de mon option de projet avec Maëlle Tessier puisque nous travaillions sur un village rural de la campagne angevine. Dès le début, la question de l'eau a été abordée. Nous avons eu la chance de recevoir et d'entendre plusieurs acteurs de la région, usagers de cette eau, qui se matérialisait ici évidemment par la Loire mais aussi des boires au cœur du village qui ont été une base incontournable du projet. Ainsi ces usagers, pêcheurs, conseillers municipaux, membres de Natura 2000, représentation de la section patrimoine du Val de Loire et d'autres, ont chacun apporté leur point de vue et fait valoir leur combat par rapport à cette eau précieuse, sa protection, son exploitation...

Tout au long du semestre, la question de l'eau était récurrente, la nécessité de prendre en compte les messages de chacun pour ne nuire à aucun usage, du moins au minimum, était une priorité. L'usage de l'eau était considéré par chacun comme exclusif et ce qui pouvait amener à des conflits de populations qui ont été pour nous moteur dans la construction et l'élaboration du projet.

Et ce fut évidemment aussi le cas lors de mon premier semestre à Hambourg puisque le projet que j'ai mené avec mon collègue français se situait sur les bords de l'Elbe en contact direct avec l'Elbtunnel. Comme expliqué dans la partie précédente, ce projet de bains thermaux s'est construit autour de deux thèmes, l'eau et la technique. Et puisque ce projet a été mené pour être présenté à un concours, la question de l'eau a été abordée dès la conférence de présentation du concours, avec là encore la position de chacun par rapport à l'eau, au fleuve. Mais ce qui est frappant dans la comparaison avec les considérations que j'ai pu observer dans le petit village angevin, est qu'ici à Hambourg, tous les discours ou presque

« LES DYNAMIQUES DE CONFLITS ET DE NÉGOCIATION DOIVENT SE COMPRENDRE, DANS LES SOCIÉTÉS DÉMOCRATIQUES, COMME RELEVANT D'UN MÊME PROCESSUS DE GOUVERNANCE DES TERRITOIRES, CARACTÉRISÉ PAR L'ALTERNANCE DE PHASES CONFLICTUELLES ET D'APAISEMENT. FAIT DE MOMENTS DE CONFLICTUALITÉ, OÙ S'EXPRIMENT LES OPPOSITIONS ET LES POINTS DE VUE ET SE NOUENT LES ALLIANCES FONDATRICES, IL REPOSE ÉGALEMENT SUR DES ÉTAPES PLUS CONSENSUELLES, MARQUÉES PAR LA MISE EN PLACE D'ACCORDS, DE CONCESSIONS ET DE RENONCEMENTS MUTUELS. CES ACCORDS CONSTITUENT UN DES FERMENTS DE LA DYNAMIQUE DES TERRITOIRES, PAR LEUR CAPACITÉ À ENGENDRER DES PROJETS COMMUNS. MAIS ILS SONT ÉGALEMENT EXCLUSIFS D'AUTRES POINTS DE VUE ET D'AUTRES FORCES SOCIALES, PORTEUSES DE PROJETS D'AMÉNAGEMENT OU DE SOCIÉTÉ DIFFÉRENTS, QUI VONT SE CONSTITUER ET S'OPPOSER PAR LES PROCESSUS CONFLICTUELS, DANS UN MOUVEMENT CONTINU DE RENOUVELLEMENT DES DYNAMIQUES TERRITORIALES. »

ANDRÉ TORRE, « DU BON USAGE DES CONFLITS ! L'EXPRESSION DES DÉSACCORDS AU COEUR DES DYNAMIQUES TERRITORIALES », MÉTROPOLITIQUES

ont un fort caractère sensible c'est-à-dire que chacun ajoute systématiquement à sa position professionnelle ou géographique par rapport à l'eau, une dimension sensible. C'est aussi cette sensibilité et ce rapport fort entre la population hambourgeoise et l'eau qui nous a guidés dans l'avancée du projet. Et cette concurrence entre les acteurs du fleuve s'est révélée positive lors de la cérémonie de remise des prix puisque les commentaires que nous avons pu recevoir de chacun ont confirmé que chaque usager de cet espace au bord de l'eau pouvait trouver son intérêt dans un projet qui misait énormément sur ce rapport.

Ainsi Torre s'intéresse plus à l'eau en tant que ressource primaire, bien de consommation, d'exploitation mais je pense que le constat que l'on peut faire, que ce soit dans ces zones rurales ou des zones industrielles, peut être comparé à la situation, l'image de l'eau à Hambourg.

Si les usages d'exploitation, de traitement, de prévention des risques, de pêche, de transport sont évidemment présents, je pense que la préciosité de l'eau pour la population de Hambourg est beaucoup une question de paysage, de richesse visuelle, d'environnement, de présence physique qui fait appel aux sens. Ainsi on trouve aussi ici des conflits d'intérêt d'ordre productif, résidentiel, récréatif puisque chacun veut avoir accès à cette eau, ce fleuve, du promeneur, au résident en passant par le touriste ou le pêcheur.

LIEUX DE CONTESTATIONS FORTES

ARCHIS, URBAS

ÉCOLOGIE

HAMBOURGEOIS

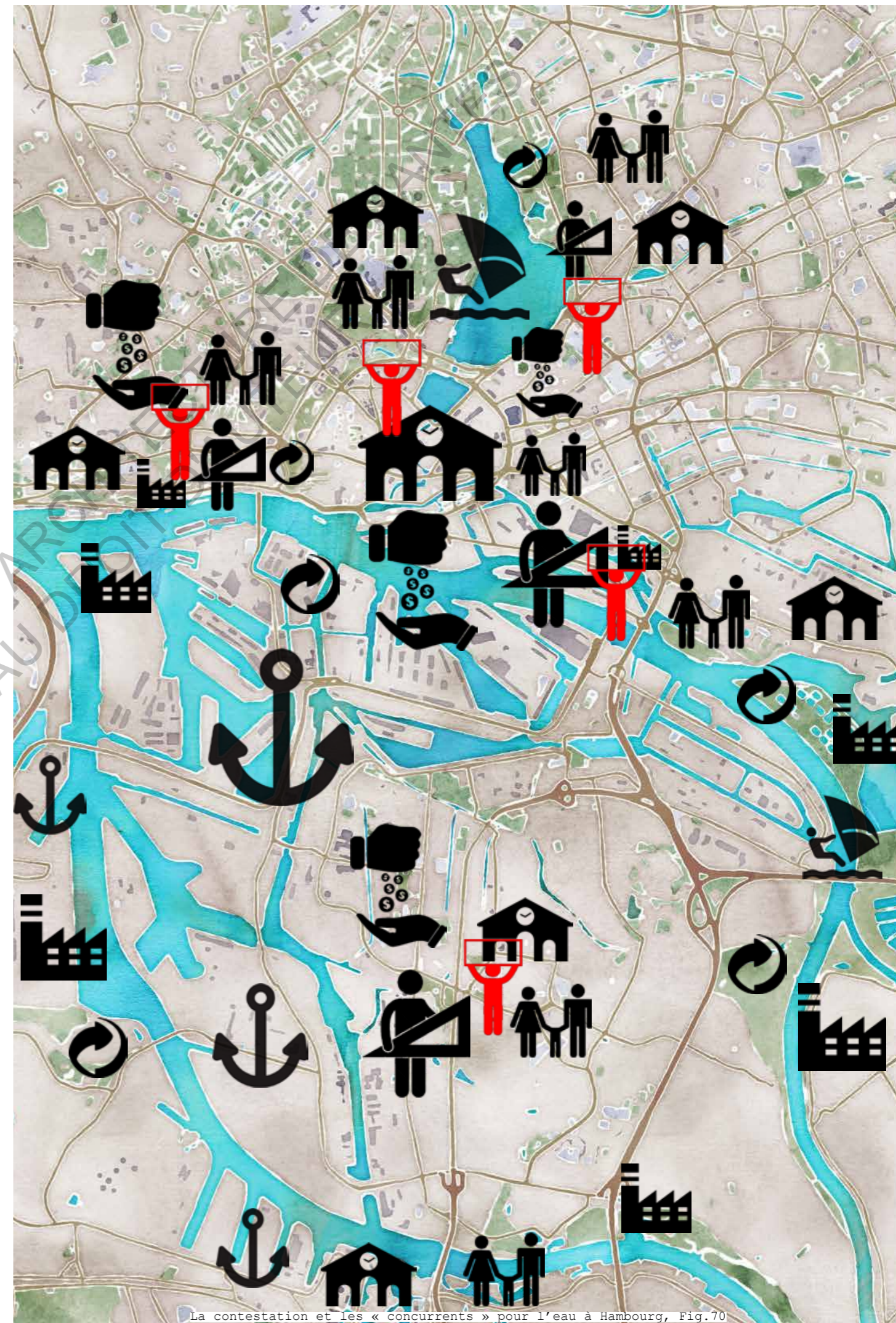
INDUSTRIE

INVESTISSEURS

MAIRIES

PORT

SPORT, LOISIRS



La contestation et les « concurrents » pour l'eau à Hambourg, Fig.70

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE
DOCUMENT SOUMIS AU

LES CONSÉQUENCES SOCIALES DES CONFLITS D'USAGES

chandisation des services sociaux de la ville, notamment au niveau du marché immobilier » et c'est ce dont est aujourd'hui accusé le projet Hafencity et sa politique économique. Alors que la ville accuse un déficit qui évolue autour de 50 000 voire 70 000 logements, ce projet a accentué la forte surproduction de bureaux qui permet aux investisseurs et à la ville d'augmenter leurs profits.

Les critiques de Birke ou par exemple du journaliste Twickel dénoncent les grands projets actuels de réaménagement urbain à Hambourg comme Hafencity ou l'IBA car ils aggravent selon eux la ségrégation socio-spatiale. De plus, le premier impose pour l'instant une énorme dette à la ville et ses contribuables due à ses problèmes et retards de construction, le coût de l'Elbphilharmonie étant passé de 77 millions d'euros à l'origine à 575 millions aujourd'hui environ. C'est certes un gouffre financier énorme et les critiques dénoncent le caractère antidémocratique de ce genre de projet, Twickel allant même jusqu'à exiger l'interruption des travaux pour en faire « un symbole de la mégalomanie urbaine mise en échec ». Et les contestations contre ce que l'on pour-

« AU-DELÀ D'UNE VITALISATION DU MARCHÉ DES MATIÈRES PREMIÈRES ET DU SECTEUR DU BÂTIMENT, LA VALORISATION DE L'ESPACE URBAIN PAR LA CONSTRUCTION D'IMMEUBLES MODERNES EST LA PROMESSE D'UN PROFIT À LONG TERME - RÉALISÉ DANS LE MARCHÉ DE LA SPÉCULATION FINANCIÈRE. LE MARCHÉ IMMOBILIER À HAMBOURG (ET AILLEURS) NE SE BASE DONC PAS SUR LA VALEUR D'USAGE DES IMMEUBLES, MAIS SUR LEUR VALEUR D'ÉCHANGE À L'ÉCHELLE DU MARCHÉ INTERNATIONAL. »

BEN KERSTE DOCTORANT EN SOCIOLOGIE, «VILLE ENTREPRENEURIALE, VILLE CRÉATIVE, VILLE CONTESTÉE : HAMBOURG ENTRE 1983 ET 2013»

Un développement durable social qui pose question

Certes, la politique de « ville entreprise » de Hambourg formalisée, en matière d'urbanisme, par un retour au fleuve et des projets d'envergure au bord de l'eau, a relancé l'économie de la ville et lui a permis de façonner son image mondiale. Cependant, il est tout autant intéressant de regarder de plus près les conséquences sociales de ce fait urbain. En effet, elles existent puisque, comme annoncé auparavant, les acteurs de la ville qui aspirent à vivre ou travailler avec cette eau sont nombreux et diversifiés, socialement, géographiquement, c'est pourquoi cette concurrence pour la « ressource eau » a et aura des effets sociaux au travers de ces changements spatiaux.

avec l'arrivée des grands projets tels que Hafencity au cœur de la ville, Hambourg « est en passe de devenir de plus en plus une société à deux vitesses » selon Dangschat, dans « Hambourg : la ville entreprise ». En effet, on observe une restructuration socio-spatiale avec d'un côté un centre-ville qui s'est fortement densité et modernisé pour jouir aujourd'hui d'un grand rayonnement européen puis d'un autre une spéculation immobilière en hausse additionnée à une diminution de la construction de logements sociaux. Alors une ségrégation socio-spatiale s'accroît au début des années 2000 avec en 2008, 20% de la population considérée comme « pauvre ». Source de ce chiffre, Peter Birke, historien et sociologue, parle en 2010 d'une « mar-

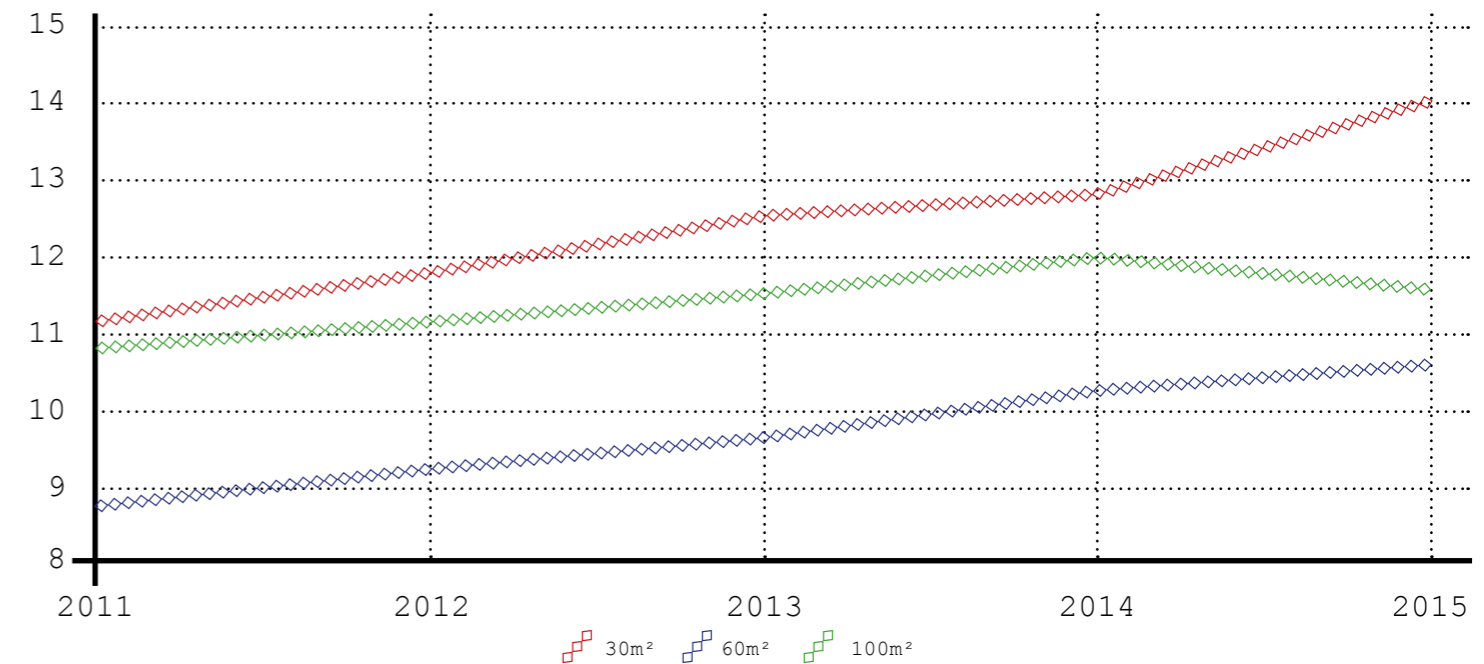


Diagramme de l'évolution du prix du logement à Hambourg en €/m² depuis 2011, Fig.71

rait aussi appeler « caprice architecturale » sont assez fortes dans la presse locale même si l'on ressent que l'approche de l'ouverture en janvier prochain crée une sorte d'excitation générale qui tend à calmer un peu les esprits. La nouvelle philharmonie a suscité des nombreux soulèvements en réaction à son coût immense mais elle va bientôt devoir faire face à la ville, à ses habitants, en tant que pièce fonctionnelle vivante.

C'est d'ailleurs c'est appropriation, cette mise en pratique des lieux qui est aujourd'hui, à mon sens, en train de donner raison ou au contraire faire taire les critiques à l'égard de ces projets urbains ou réalisations au bord de l'eau.

En effet, la forte spéculation immobilière qui touche la ville, ajoutée aux incohérences programmatiques, rendent la tâche difficile aux espaces créés puisqu'ils luttent contre un manque de présence humaine flagrant auquel certains projets comme le parc pour enfant de Hafencity répondent avec une intelligence certaine.

L'ambition d'extension de Hafencity n'anticipe pas du tout, à l'origine, une durabilité sociale du quartier puisque, malgré une qualité d'espaces publics qu'il faut reconnaître et une programmation qui intègre des écoles ou lieux associatifs, elle privilégie la construction de bureaux à celle de logements. En effet, 40 000 travailleurs sont attendus à Hafencity dans les années à venir pour seulement 12 000 habitants et la tendance s'observe dès aujourd'hui avec une vie et une animation de quartier qui est le plus souvent programmée par les horaires des travailleurs. Le quartier autour de mon ancienne université peine à s'animer même si ce parc pour enfants permet de reculer le départ des travailleurs qui y emmènent leurs enfants avant de rejoindre leur logement tout comme ces terrasses publiques qui vivent parfois jusqu'en soirée en cas de soleil.

Et même en cas de beau temps, c'est intrigant de constater que, après plusieurs mois sur place, mes amis et moi n'avons jamais pris l'habitude de venir prendre notre bière sur ces terrasses de Hafencity auxquelles je reconnais pourtant une qualité d'espaces certaine. Cependant, le point de rendez-vous après l'école ou le travail était le plus souvent le centre-ville et ses grandes marches



La forte affluence autour de l'Alster à l'heure du Barbecue, Fig.72



La terrasse Marco Polo encore déserte malgré le soleil, Fig.73

devant l'Alster où au moindre rayon de soleil, il y a foule. A croire que l'eau de l'Alster attire plus que celle de l'Elbe ? Je pense simplement que l'Alster et la liberté visuelle qu'il dégage est entrée dans la carte mentale des hambourgeois alors que l'eau du fleuve à Hafencity, bordée de bâtiments nouveaux dans un quartier en mutation, nécessite encore une étape d'appropriation.

Je pense que c'est cette appropriation, ce facteur inconnu lié aux habitants eux-mêmes et à leur mode de vie, qui donnera l'impulsion future positive dont Hafencity a besoin. A ce sujet, Annette Wilms, architecte à Hambourg, pense que « ce quartier doit encore prouver son utilité » et laisse le temps au temps de donner un signe positif à ce développement social en danger.

« Ce genre de critiques pourraient avoir pour conséquence de définitivement tuer ce quartier » dit-elle alors que celui-ci n'est pas encore terminé. C'est cette part de non-intervention qu'aucun plan directeur ne peut prévoir. Mais toutes les précautions n'ont pas été prises pour assurer ce futur social pour le quartier puisqu'au contraire, spéculation et gentrification contentent économiquement la ville.

Les critiques qui touchent le projet de l'IBA sur le village de Wilhelmsburg, à propos de ses effets socio-spatiaux, sont plutôt locales mais ciblent toujours la politique entrepreneuriale de la ville et sa volonté de s'accaparer les relations qu'entretenait historiquement le territoire avec l'eau. L'objectif de ce réaménagement urbain était de mettre en place un modèle d'intelligence urbaine et architecturale afin d'effacer l'image de délabrement, de négligence, de criminalité et de pauvreté de ce village au milieu de l'Elbe afin de servir la politique d'image de la ville. Ainsi une gentrification s'est mise en place afin de mettre en avant un nouveau style de vie qui est visible dans les brochures du projet ou de la ville. Les lieux sont mis en image avec un mode de vie idéalisé mais souvent non accessible au plus grand nombre ou totalement inexistant.

Birke parle de « quartiers utopiques de Hambourg, des lieux qui n'existent pas ». L'homme disparaît même des dessins architecturaux où l'eau elle, est plus que présente, au contact direct de bâtiments modernes imaginés dans le cadre de l'exposition.

« L'IMAGE DE WILHELMSBURG A CHANGÉ. ON CRÉE DE BELLES IMAGES. ON A L'IMPRESSION D'ÊTRE DANS LE MEILLEUR DES MONDES. ET PUIS, L'IBA NE SE CONCENTRE QUE SUR UNE PARTIE DE L'ÎLE DE L'ELBE AVEC L'AMBITION DE RENOUELER LA POPULATION. MAIS, PENDANT CE TEMPS, D'AUTRES QUARTIERS SONT LAISSÉS À L'ABANDON. CETTE POLITIQUE GÈNÈRE DE LA GENTRIFICATION, DONC DES DÉPLACEMENTS DE POPULATION VERS CES QUARTIERS DÉLAISSÉS »

« ON PRÉTEND SEULEMENT QU'ELLES POURRAIENT Y VIVRE DANS L'AVENIR. ET LEUR STYLE DE VIE EST PRÉSENTÉ COMME DÉSIRABLE, AU CONTRAIRE DE CE LIEU SAUVAGE ET DANGEREUX, QUI ÉTAIT LÀ AVANT, ET QUI EST RENDU INVISIBLE, ALORS QU'IL EXISTE ENCORE. »

BEN KERSTE DOCTORANT EN SOCIOLOGIE, «VILLE ENTREPRENEURIALE, VILLE CRÉATIVE, VILLE CONTESTÉE : HAMBURG ENTRE 1983 ET 2013»

La gentrification fait peur à la population hambourgeoise alors qu'elle réjouit les investisseurs et la ville. Si les critiques prévoyaient ce phénomène depuis le lancement de la reconquête du fleuve par la ville, celle-ci se constate aujourd'hui dans la vie quotidienne et pose question quant à un développement durable social, mieux connu sous le terme de « social sustainability ». Par exemple, dans des considérations environnementales au goût du jour, les innovations écologiques des bâtiments durables de l'IIBA ou de Hafencity les rendent inaccessibles financièrement à la population autochtone. Les sociologues sont inquiets quant à la durabilité sociale ou la diversité sociale de ces quartiers qui ne sont presque accessibles qu'à une élite de la population. De plus, cela engendre un phénomène de clôture des lieux qui privatise notamment l'accès à l'innovation et aux ressources paysagères à l'origine de l'implantation des projets. Ainsi une catégorie majoritaire de la population est hors-jeu dans cette concurrence pour la ressource rare symbolisée à Hambourg par l'eau et son paysage fluvial au contact du port.

Le sujet de « social sustainability » m'est maintenant plus familier depuis ce cours que j'ai reçu sur le développement durable en général pendant lequel nous nous sommes particulièrement intéressés à sa dimension sociale. Et c'est lors d'un tour dans Hafencity avec l'un des actuels aménageurs du quartier que j'ai pu analyser comment cette notion pouvait être prise en compte dans la planification d'abord, dans l'aménagement ensuite puis éventuellement dans l'événementiel. Certes effacés par rapport à l'omniprésence des bâtiments phares du projet urbain ou des espaces publics, les lieux « socialement durables » existent dans Hafencity.

Si l'on pense en priorité par exemple à l'école primaire au cœur du quartier ou à l'université, ce sont les petits espaces que se sont appropriés les habitants qui assureront plus tard, selon l'un de leur gérant, l'avenir social du quartier. Ainsi cela va de cet ancien poste de guet réhabilité en bar au bord de l'eau à cet espace d'exposition accessible aux habitants du quartier comme espace de travail avec une bibliothèque alimentée par ses utilisateurs. Dans un projet à l'échelle

immense, un second centre-ville en termes de superficie, l'avenir social du quartier est peut-être dans la place accordée à la petite intervention, au sensible. Et le sensible à Hambourg, c'est l'eau et malgré la concurrence déloyale des grands projets urbains dans cette quête des bords du fleuve, le vécu et l'appropriation ont leur mot à dire. Je pense notamment à ce bar workshop étudiant qui est venu s'installer dans les anciens entrepôts au bord de l'eau, en face des grandes tours en construction.

Si les petites initiatives privées donnent vie à ce quartier, l'exemple d'un projet paysager de la ville est aussi intéressant de ce point de vue. Je parle ici de Lohsepark, un nouveau parc qui vient s'installer derrière l'université, au contact direct des futurs logements et connecté à son extrémité au fleuve. Cette initiative verte a, selon mon professeur paysagiste à HCU par exemple, un potentiel de réunification fonctionnelle et sociale qui propose une mixité à travers un paysage certes artificiel mais vivant.

J'ai d'ailleurs eu l'occasion de constater le potentiel de mixité sociale de ce parc lors de son inauguration cet été puisque c'est une population cosmopolite qui a investi cet espace durant toute la journée avec animations sportives et culinaires dans le but de mettre en valeur le parc et ses installations offertes aux citoyens hambourgeois. Là encore, le contraste social a été révélé lors de la soirée qui était dédiée à un concert extérieur de l'orchestre philharmonique de Hambourg sur un bras de l'Elbe et retransmis sur grand écran sur les bords du fleuve au bout de Lohsepark. Le contraste entre le public assis dans les gradins devant la scène et celui sur les marches au bord de l'Elbe ou dans le parc était intéressant. La retransmission de l'événement sûrement pas accessible à tout le monde, a créé un regroupement de personnes totalement différentes de l'autre côté de l'Elbe qui profitaient du spectacle dans une ambiance sympathique pour laquelle je n'aurai pas échangé ma place pourtant gratuite avec celle d'un spectateur de l'autre rive.

Un exemple qui, pour moi, prouve le rôle de choix que peut jouer l'événementiel dans la mise en place d'une vie dans ce quartier socialement en difficulté à première vue. Et tout ça au bord de l'eau, et pour les hambourgeois, cela fait toute la différence.

« EN PARLANT D'ÉQUILIBRE, JE PENSE AUSSI QUE L'EAU, SPÉCIALEMENT À HAMBOURG, AIDE D'UN POINT DE VUE SOCIAL. LES GENS SONT À COUP SÛR ATTIRÉS PAR LE PORT ET PAR LE PETIT ET LE GRAND LAC DU CENTRE-VILLE ET C'EST D'APRÈS MOI UN MOYEN DE RASSEMBLER LES HABITANTS POUR UN ÉPANOUISSEMENT SOCIAL. PERSONNELLEMENT, DANS MON EXPÉRIENCE DANS CETTE VILLE, JE SUIS ALLÉ PLUSIEURS FOIS RENCONTRER DES AMIS AUTOUR DE L'ALSTER OU SUR ELBSTRAND ET C'ÉTAIT VRAIMENT AMUSANT D'AVOIR CET ÉLÉMENT NATUREL APPARENT DANS UNE TELLE GRANDE VILLE PARFOIS MONOTONE. »

TRADUCTION DU TÉMOIGNAGE DE LAURA, ÉTUDIANTE ITALIENNE À HAMBOURG



Les hambourgeois rassemblés sur les marches de l'université pour assister au concert face au fleuve, Fig.74



Le « Materialverwaltung », une brocante dans les anciens entrepôts portuaires, Fig.75



LES CONSÉQUENCES SOCIALES DES CONFLITS D'USAGES

contestation pacifiste sont mises à l'écrit dans le manifeste « Not in our name, Marke Hamburg ! », devenu une référence dans cette bataille de la ville populaire contre la ville mondialisée.

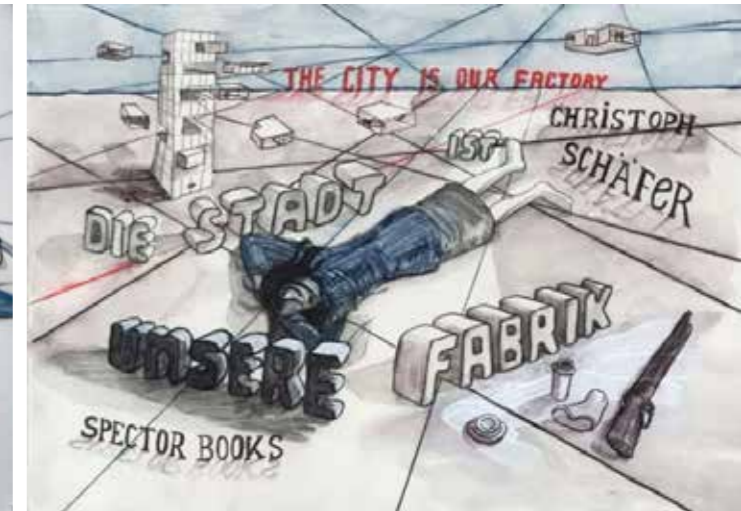
En outre, il y a des groupes autonomes, des associations de locataires, ainsi que des gens qui luttent selon des concepts alternatifs contre des projets phares urbains et la privatisation des richesses publiques telles

racheté par un investisseur hollandais pour en rénover une partie mais ce sont surtout des projets de destruction qui étaient au programme. Mais le 22 août, le grand squat de Hambourg commence après l'installation d'un groupe conséquent d'artistes, activistes et urbanistes en opposition à la politique entrepreneuriale de la ville. Le même élan protestataire a gagné le quartier de Sankt Pauli où les locaux se battent pour conserver les logements de la façade littorale face à

Un mouvement contestataire qui se fait entendre



La carte des luttes urbaines du mouvement « Recht auf Stadt », Fig.76



« Die Stadt ist unsere Fabrik », le mouvement revendique sa place dans la fabrication de la ville, Fig.77

La gentrification et une population de classe moyenne hors-jeu dans la conquête de l'eau au travers des grands projets de réaménagement de la ville est une réelle source de crise populaire à Hambourg. Alors que l'on évoquait précédemment la vision d'André Torre sur les conflits d'intérêts, un ensemble d'artistes et d'intellectuels locaux forme un groupe appelé « Recht auf Stadt », traduit par « Droit à la ville » afin de pouvoir faire entendre leurs contestations et avoir un rôle à jouer dans la dynamique urbaine contemporaine. Cette initiative prend tout son sens en réaction à la politique municipale engagée et dénonce les conséquences et objectifs de celle-ci. Ce « droit à la ville » auquel aspirent les citoyens « ne se réduit pas à l'utilisation concrète de certains espaces urbains, mais

inclut également l'accès aux débats politiques et stratégiques concernant les voies futures du développement urbain ». En plus d'un droit d'accès à la qualité des modes de vie et aux services de la société urbaine, ils demandent donc le droit de décider eux-mêmes de leur cadre de vie.

Les initiatives réelles de cette association sont la mise en valeur d'activités et d'actions artistiques et culturelles dans des quartiers populaires de la ville afin de promouvoir une ville et ses espaces en harmonie avec ses habitants. Seulement, ces actions contribuent malgré elle, à l'entretien de cette politique de transformation du capital culturel en capital économique, née de « Entreprise Hambourg ». Les idées et revendications de cette

que l'eau, ressource chère aux autochtones hambourgeois. Le réseau « Droit à la ville » par la pluralité de ses initiatives, par ses nombreuses manifestations contre les hauts loyers avec près de 5 000 participants, par de nombreuses actions artistiques et politiques, par des congrès internationaux et finalement par une campagne de sensibilisation très bien organisée, a réussi à démontrer au public et à certains politiciens les manques et les défaillances de la politique municipale de Hambourg, ainsi que la situation critique du marché immobilier.

La matérialisation urbaine des intentions du manifeste est le squat de « Gängeviertel », le quartier des ruelles, quartier ouvrier historique de Hambourg. Un lot du quartier a été

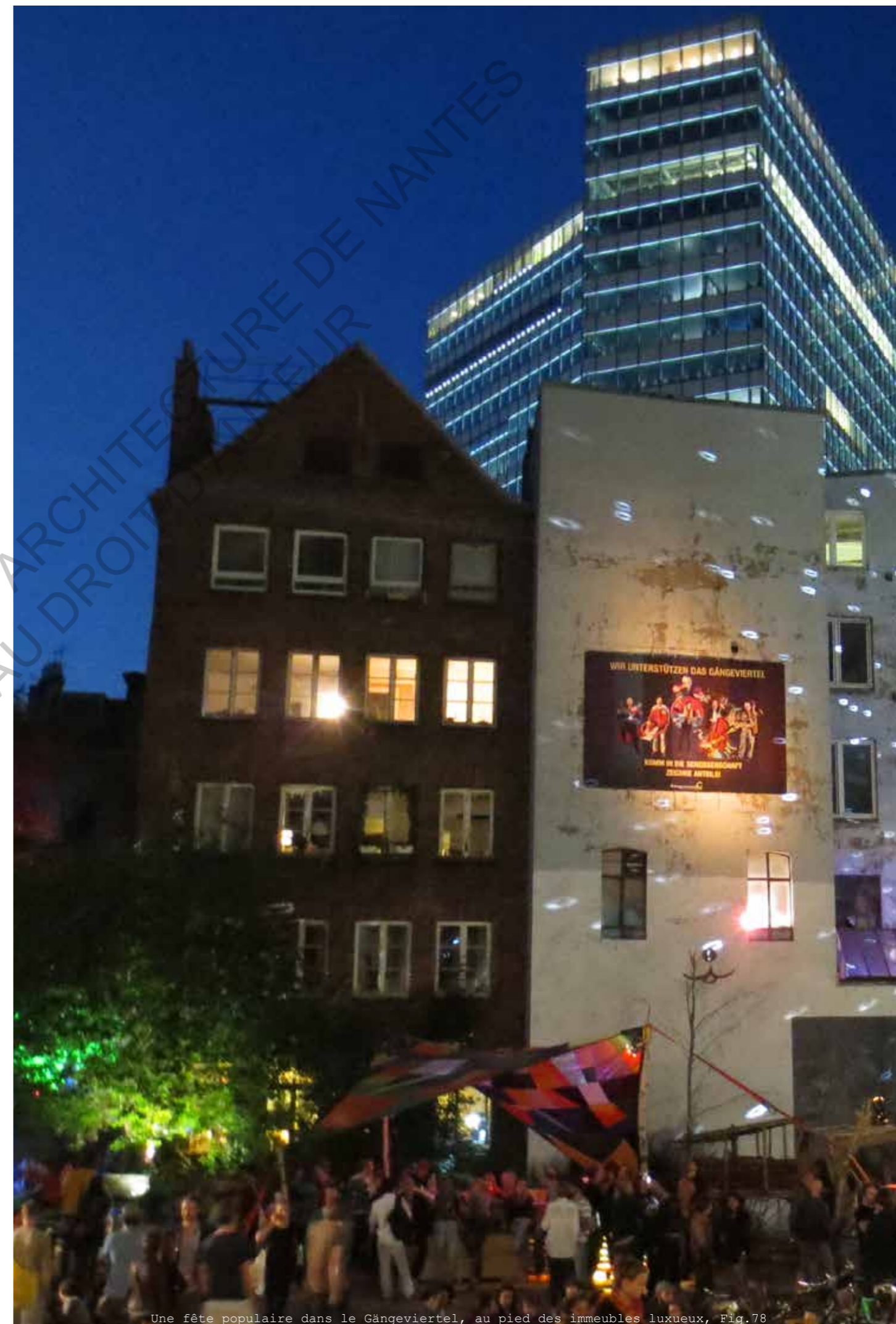
la construction de nouveaux buildings qui s'approprient cette zone privilégiée pour son contact visuel avec l'eau de l'Elbe. Avec une mixité sociale au cœur du débat, des affrontements violents ont eu lieu depuis 2013 entre la police et ces manifestants qui squattent toujours les immeubles promis à la destruction dans les plans de réaménagement.

Le slogan « Komm in die Gänge » des squatteurs du Gängeviertel invite les habitants de la ville à venir découvrir ce quartier d'artistes et créateurs, qui abordent le concept de la « ville créative » au premier sens du terme en opposition à la politique municipale. La démarche créative et artistique dans la volonté de négocier avec la municipalité, a

tout de suite engendré une légitimité et une sympathie de la part du public et des médias, constituant ainsi un engouement général de grande ampleur qui a mené au rachat d'immeubles par la ville, à perte.

Le mouvement contestataire a ainsi pesé lourdement dans l'évolution urbaine de ce quartier et le squat, aujourd'hui représentatif de cette zone de la ville est en train d'imprimer une nouvelle identité à ce quartier, une réelle ville créative au cœur de Hambourg où les habitants s'expriment face aux grands projets de réaménagements urbains qui gagnent les rives du fleuve. Dans les maisons occupées, on y trouve des ateliers, un studio de films, une bibliothèque, un cinéma en plein air, un garage à vélo, une cuisine, un bar, un salon de thé, et des lieux destinés à des débats politiques, des concerts, des projets pédagogiques avec des écoles ou, plus simplement, des rencontres avec les gens. Mais les acteurs de ce mouvement sont vigilants quant à l'intégration du quartier créatif dans la politique d'image de la ville et ne cesse de rappeler les limites à ne pas franchir pour ne pas intégrer le service culturel hambourgeois et servir la ville en tant que lieu touristique attractif.

En effet, la limite entre l'art, comme instrument d'une critique sociale, et l'art, comme accessoire des projets urbains et facteur d'attractivité économique, est floue. Cela a d'ailleurs créé quelques tensions au sein du groupe quand des artistes de groupe ont réalisé un projet en association avec la ville de Wilhelmsburg dans le cadre de l'IBA. Pour les protestants, un projet qui participe à l'IBA n'aura pas les moyens d'établir et de maintenir une dynamique contestataire. Ce projet en rapport avec le territoire particulier de cette petite île cosmopolite entourée par l'eau et anciennement ouvrière, a été bien reçu par le public comme la plupart des projets des artistes du Gängeviertel, mais cela avait aussi pour eux la conséquence d'augmenter l'acceptation de l'IBA aux yeux des habitants. Leur but est aujourd'hui d'exprimer leurs intentions et de faire savoir leurs revendications à travers des mouvements artistiques aussi liés aux territoires ciblés tout en gardant un cap contestataire intact.



Une fête populaire dans le Gängeviertel, au pied des immeubles luxueux, Fig.78

La lutte contre la gentrification et la privatisation des biens communs par la ville et ses investisseurs est réellement un sujet d'actualité comme j'ai pu le constater durant la période que j'ai pu passer à Hambourg. Les autochtones défendent un droit à la ville, un droit d'acteur dans les décisions qui changent sa forme urbaine et sa dimension sociale.

Et là encore les hambourgeois font appel au sensible en se basant sur la valorisation d'un patrimoine marchand ou paysager important qu'ils ne veulent pas oublier. Que ce soit à Hafencity ou sur les hauteurs de Sankt Pauli a fortiori, les contestations pour garder possession de cet espace au bord de l'eau, visé par les investissements privés, sont toujours d'actualité. Les grandes manifestations des années passées ont ralenti le processus de réaménagement et de construction de la nouvelle skyline de Reeperbahn par exemple. Néanmoins l'impact urbain est moindre que dans les quartiers populaires. Comme si la bataille était presque perdue pour le droit à l'eau au bord de l'Elbe, les mouvements s'enracinent dans certains quartiers de Hambourg avec la volonté de marquer le territoire urbain de cet élan artistique et créatif.

Ces quartiers que j'ai pu arpenter tout au long de l'année, dégagent une atmosphère chaleureuse et dynamique qui anime la partie est de la ville. Ces lieux sur les hauteurs de l'Elbe tentent peu à peu d'agrandir leur emprise pour, à terme, atteindre les bords de l'Elbe où déjà aujourd'hui, les « StrandPauli », « Beach clubs » animent la promenade fluviale, se partageant l'espace avec les projets architecturaux modernes.

POUR NOUS, TOUT CE QUE NOUS FAISONS DANS CETTE VILLE A QUELQUE CHOSE À VOIR AVEC L'ESPACE LIBRE, AVEC DES IDÉES ALTERNATIVES, DES UTOPIES ET AVEC DES CONTESTATIONS DE LA LOGIQUE D'EXPLOITATION. [...] NOUS DISONS : UNE VILLE N'EST PAS UNE MARQUE. UNE VILLE N'EST PAS UNE ENTREPRISE. UNE VILLE EST UNE COMMUNAUTÉ. NOUS POSONS LA QUESTION SOCIALE, QUI EST AUSSI, AUJOURD'HUI, DANS LES VILLES, UNE QUESTION DE LUTTES TERRITORIALES. IL S'AGIT DE CONQUÉRIR ET DE DÉFENDRE DES ENDROITS DANS CETTE VILLE QUI SOIENT VIVABLES, MÊME POUR DES GENS QUI NE FONT PAS PARTIE DU GROUPE CIBLÉ PAR LA VILLE EN CROISSANCE. NOUS ADJUGEONS NOTRE DROIT À LA VILLE AVEC TOUS LES CITOYENS DE HAMBURG QUI REFUSENT D'ÊTRE RAMENÉS ET RÉDUITS À UN « STANDORTFAKTOR » (INDICATEUR DE QUALITÉ DE VIE) .

ISSU DU MANIFESTE « NOT IN OUR NAME, MARKE HAMBURG ! »

« NOUS ÉTIIONS CERTAINS QUE SI NOUS ALLIONS NOUS PRÉSENTER COMME ÇA [D'UNE MANIÈRE CRÉATIVE], LA VILLE AURAIT UN PROBLÈME DE LÉGITIMITÉ POUR NOUS FAIRE EXPULSER [...] NOUS AVONS INSTRUMENTALISÉ SES IDÉES DE MARCHANDISATION À NOTRE PROFIT. »

TÉMOIGNAGE D'UN DES ACTIVISTES DE « NOT IN OUR NAME » DANS LE JOURNAL « HAMBURGER ABENDBLATT »



La cour du restaurant végétarien NASCH dans le Gängeviertel, Fig.79



LES CONSÉQUENCES SPATIALES DE L'ATTRACTION VERS L'EAU

avons longuement parlé. Et ces deux grandes bleues hambourgeoise guident aujourd'hui le mode de vie des autochtones et des touristes. Totalement perforée par l'eau, le dessin urbain est sillonné par 64 km de canaux, eux-mêmes enjambés par 2500 ponts, plus qu'à Venise, Amsterdam et Londres réunis.

Nous connaissons maintenant bien ces espaces, leur histoire, leur influence sur l'évolution urbaine de la ville et aussi la place qu'ils occupent dans la vie des hambourgeois. En fait, les plans d'eau font tellement partie du quotidien des habitants que ces derniers ne semblent plus voir l'intense activité qui y prévaut, qu'ils se prélassent sur les terrasses chics jouxtant les halles poissonnières converties en restos sur la rue de l'Elbe ou qu'ils s'offrent un hareng Bismarck à Landungsbrücken, point de départ des croisières dans l'estuaire de Hambourg. Plus à l'ouest, aux abords d'élégantes maisonnettes d'Övelgönne, l'étonnante plage de sable fin de « Elbstrand », plage de l'Elbe, est même colonisée par des baigneurs qui attendent les vagues envoyées par les cargos ou les navires de croisière, avec en toile de fond les grues du port et ses dolines de conteneurs, droit en face. C'est une atmosphère et un paysage totalement caractéristique de Hambourg qui a aussi une relation spéciale avec sable, ce sable que l'on peut très bien retrouver en plein centre-ville comme dans « Central Park » avec ses bars et leurs terrasses de bois et bacs à sable ou sur le sol des bars-plages de Landungsbrücken parfois à trois mètres du sol. C'est comme si malgré un climat peu clément tout au long de l'année, les hambourgeois avaient besoin d'un décor balnéaire chaleureux qu'ils investissent même en temps de pluie. Ainsi la relation qu'ils entretiennent avec cette plage d'Altona est très fusionnelle, ce sable fin au bord d'une eau salie par les activités portuaires accueille les habitants de tout Hambourg dès la première journée ensoleillée de l'été. Souvent animé par les bateaux de croisières touristiques ou les navires du port, l'Elbe, au sud de la ville, devient une véritable fourmilière au moindre rayon de soleil et les aller-retours entre la plage et le centre-ville par la navette de la ville se font incessants.

En plus d'être ancrée dans le rythme et le mode de vie des hambourgeois qui animent les bords de l'Alster à longueur de journée

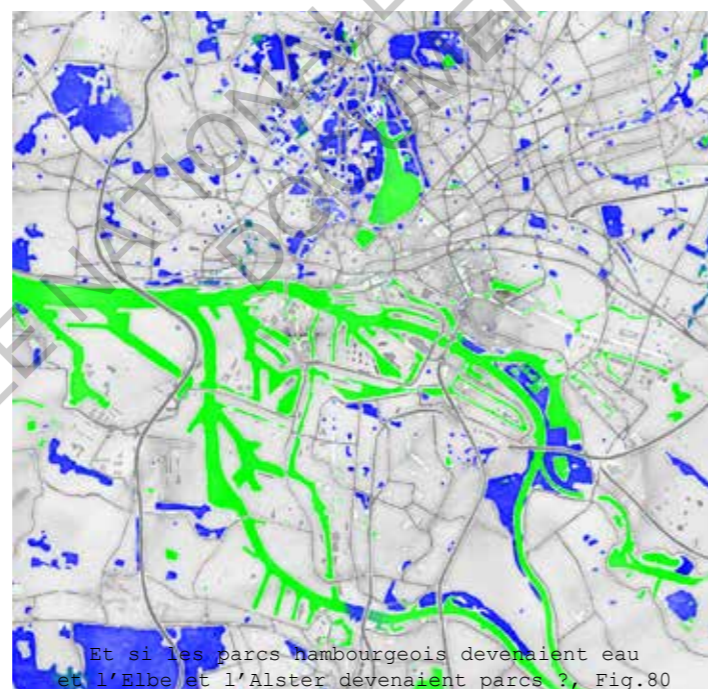
pour leur jogging, qu'il pleuve ou non, l'eau est évidemment partie prenante de l'image de la ville. Géographiquement d'abord, puisque cette surface bleue occupe une superficie impressionnante dans cette ville pourtant étalée, mais politiquement aussi, comme étudié précédemment, puisque la ville mise sur cette richesse paysagère pour développer son économie et améliorer ses conditions urbaines. Les projets de Hafencity, de l'IBA ou à Sankt Pauli sont les applications urbaines de cette orientation bleue du « Leitbild » hambourgeois. Si cette dynamique au fil de l'eau a permis à cette ville, au passé historique commercial, de se développer et de se construire une identité mondiale originale, Hambourg fait peu à peu entrer dans ses priorités, la tendance urbaine du vert dans la ville, d'un paysage vert caractéristique d'un territoire urbanisé. Et si Hambourg n'a pas particulièrement, par le passé, misé sur cette qualité pour construire sa renommée à grande échelle, il n'en est pas moins qu'elle jouit aujourd'hui d'une part conséquente d'espaces verts dans son tissu urbain.

« L'EAU STRUCTURE L'ESPACE, ANIME LES PERSPECTIVES ET EST LE FIL CONDUCTEUR DE LA VILLE.

AVEC LES CANAUX AUX ALENTOURS DE L'ALSTER QUI SONT TRÈS BOISÉS, C'EST VRAIMENT AGRÉABLE, COMME UNE AMBIANCE PITTORESQUE, CAMPAGNARDE. ON S'ÉVADE DU TUMULTE DE LA VILLE. LES CANAUX INTÉRIEURS SONT AUSSI INTÉRESSANTS JE TROUVE, ÇA STRUCTURE L'ESPACE, APPORTE DES RESPIRATIONS DANS LE TISSU URBAIN, CELA CRÉE DES PERSPECTIVES LORS DES PROMENADES EN CENTRE-VILLE. »

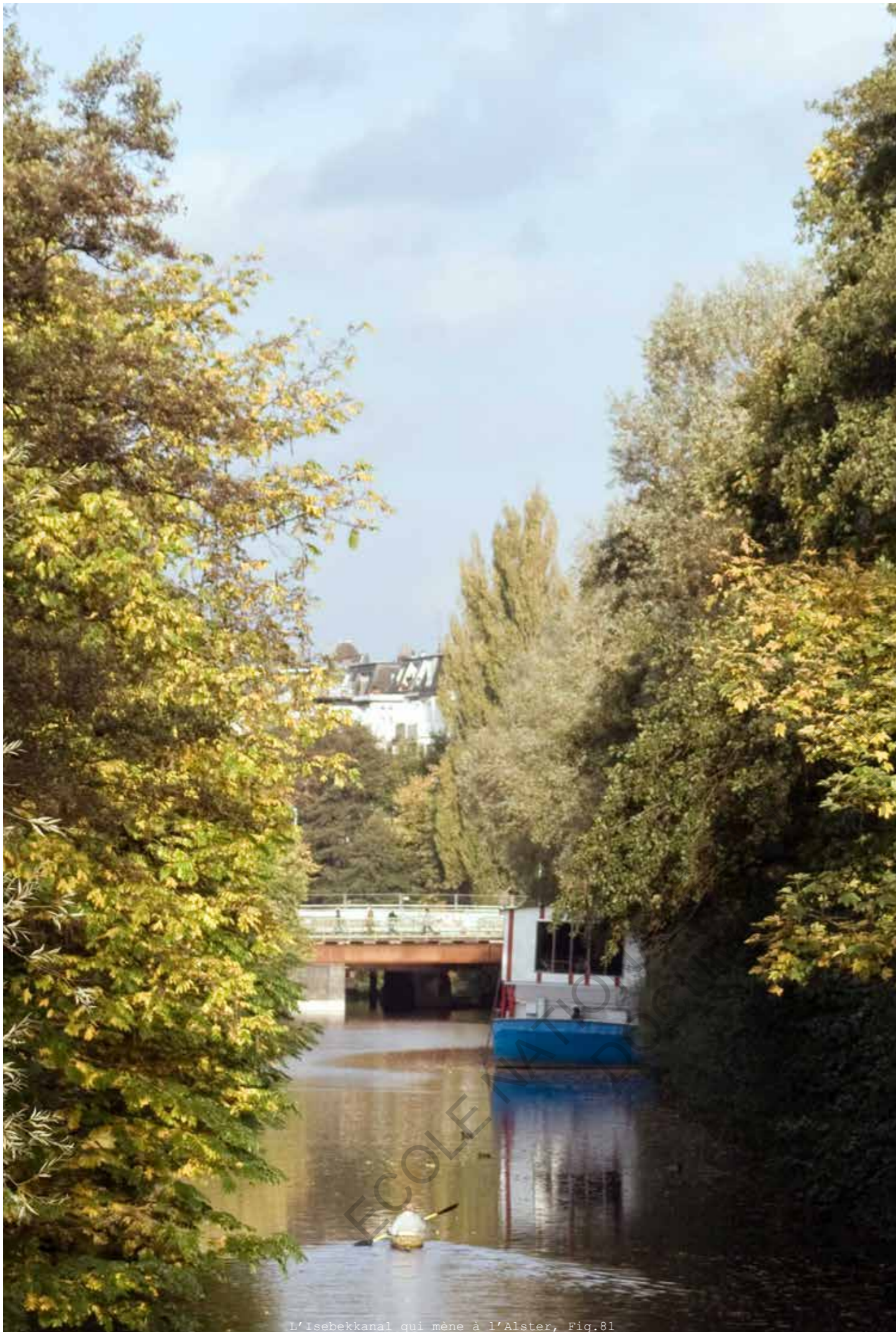
MORCEAUX CHOISIS DU TÉMOIGNAGE DE BAPTISTE, ÉTUDIANT DE L'ENSA NANTES EN ERASMUS À HAMBOURG

Hambourg :
ville bleue ou ville verte ?



Et si les parcs hambourgeois devenaient eau et l'Elbe et l'Alster devenaient parcs ?, Fig.80

Hambourg est née par l'eau et pour l'eau, elle vit littéralement les pieds dans l'eau. Historiquement, elle s'est toujours tournée vers l'eau pour lancer ou relancer son économie, ce qui a fortement influencé le dessin urbain de la ville. Si la pluie peut s'y faire insistante, ou plus exactement, s'y fait insistante, la ville est surtout, en plus d'être située à mi-chemin entre les mers du Nord et Baltique, arrosée par trois cours d'eau que sont l'Elbe, qui débouche dans la mer du Nord une centaine de kilomètres en amont, le Bille et l'Alster, qui s'élargit pour former un gigantesque double lac. Ce sont ces deux énormes surfaces bleues qui ont rythmé l'évolution de la ville de Hambourg au fil des siècles jusqu'aux grands projets de réaménagements contemporains dont nous



L'Isebekkanal qui mène à l'Alster, Fig.81

THE BEST THING ABOUT WATER IN HAMBURG IS, THAT YOU CAN EXPERIENCE SO MANY DIFFERENT TYPES.

I WOULD START WITH ELBE AND THE HARBOUR. THE HARBOUR LANDSCAPE IS FOR ME NEW CITY, THE HUGE SHIPS AND CRANES ARE LIVING ITS OWN WORLD AND ARE REALLY SPECIAL.

THAN U CAN EXPERIENCE THE OLD HARBOUR - SPEICHERSTADT, WHERE THE WATER BECOMES REALLY ROMANTIC IN THE SMALL CANALS AND OLD BRICK BUILDINGS AROUND.

ELBE ITSELF IS REALLY INTERESTING FOR ITS FACE IS CHANGING EVERY METER - AS I WAS TALKING ABOUT HUGE HARBOUR, ROMANTIC CANALS, THERE ARE ALSO SMALLER ARMS LIE AROUND HCU, WHERE THE WATER IS CALM AND REALLY RELAXING UNTIL THE ARMS GOING TO THE WILD NATURE, WHERE YOU CAN JUST WALK NEXT TO IT.

WHAT I DIDN'T REALIZE, IS THAT WATER IS ALSO A THREAD FOR HAMBURG'S HISTORY, AS YOU CAN SEE HOW IS THE HARBOUR, "EATING", SMALL VILLAGES AROUND, BECAUSE IT NEEDS TO BECOME DEEPER AND WIDER.

AS I AM TALKING ABOUT VILLAGES, WATER WAS ALSO FORMING THEM - EVERYWHERE YOU CAN SEE DYKES AND VILLAGES WHICH STRUCTURE IS SIMILAR - ONE MAIN STREET SURROUNDED WITH HOUSES, LONG FIELDS AND THE DYKE BEHIND THEM STOPPING WATER TO COME, WITH THE SMALL CANALS IN BETWEEN TO LEAD THE WATER AWAY - THIS LANDSCAPE WAS ALSO VERY SPECIAL FOR ME.

THE NEXT ONE IS ALSTER - AGAIN CHANGING FACE IN EVERY

CORNER. REACTING TO THE CITY IN JUNGFERNSTIEG - I CANNOT IMAGINE NICER EVENINGS THAN SITTING THERE UNTIL THE SUN GOES DOWN. SOMETHING COMPLETELY ELSE ON THE EAST SIDE, ON THE GRILLING PLACE.

AND AMAZING SMALL CANALS GOING THROUGH THE WHOLE CITY - ONE OF THEM TO STADTPARK TO CREATE A BAROQUE COMPOSITION IN THE PARK.

THE PEOPLE OF HAMBURG REALLY KNEW HOW TO WORK WITH WATER. AND THE LAST WOULD BE THE LAKES WHICH ARE ALSO EVERYWHERE - BOBERGER SEE, ÖJENDORFER SEE - SO MUCH POSSIBILITIES TO ESCAPE TO NATURE FROM THE CITY - AND REALLY QUICK - JUST HALF AN HOUR FROM THE CENTRE TO A LAKE ON A BIKE!

I WILL REALLY MISS THE WATER WHICH IS LITERALLY EVERYWHERE AND I AM SURE I FORGOT A LOT OF THEM. PLANTEN UND BLOMEN! ALSO AMAZING EXAMPLE HOW ARTIFICIAL WATER LANDSCAPE CAN BE IMPRESSIVE. WHAT I APPRECIATE THE MOST, THAT THE WATER IS ALWAYS CLOSE - IT IS NOT 3 METERS UNDER YOU IN A HUGE CONCRETE CANAL TO STOP FLOODS COMING TO THE CITY. IT IS ALWAYS JUST A FEW CENTIMETRES UNDER U, SO U CAN ALWAYS TOUCH IT, SIT TO IT, PUT YOUR FEET INSIDE.

« HAMBURG AND WATER ACCORDING TO ME », MATIÈRE À PENSER DE LUCIA, ÉTUDIANTE SLOVAQUE À HCU

Le développement des espaces verts de la ville a fortement été impulsé par Schumacher qui a pensé, au début du XXème siècle, le grand parc devenu aujourd'hui « Stadtpark » au nord de la ville. Puis la ville s'est étalée autour du lac central avec un certain respect des espaces verts déjà présents ce qui lui permet aujourd'hui de jouir de la présence d'espaces verts historiques bénéfiques à la qualité de vie des quartiers résidentiels qui les entourent. Hambourg est construite selon un modèle radial ou « axial » basé sur les plans d'extension de Schumacher, dont le point central est la place Rathausmarkt, au cœur du centre historique, ce qui facilite l'accès des résidents aux zones rurales situées en dehors de la ville.



Schéma conceptuel du « Réseau vert », Fig.82

Dans le même temps, un « réseau vert », « Grünes Netz » en allemand, crée une série d'« anneaux verts » reliant les axes du paysage à différents intervalles du centre-ville. Le réseau vert couvre l'ensemble de Hambourg et forme un lien, de la périphérie vers le centre-ville, entre les parcs et les terrains de jeux urbains, les petits espaces verts et les espaces plus grands tout en s'articulant autour de l'Alster. Deux boucles intérieures et plusieurs axes paysagers forment ensemble une grille presque transparente et une zone verte de loisirs en milieu urbain, « Planten un Blomen » à l'est du lac et « Stadtpark » au nord.

La politique d'aménagement du territoire de la ville vise à relier les parcs, les espaces

de loisirs et de sport, les terrains de jeux et même les cimetières, pour permettre aux habitants de se déplacer du centre-ville vers la périphérie, à pied ou à vélo, sans aucun contact avec la circulation. Le réseau vert est également essentiel à la connectivité des habitats naturels, en permettant aux animaux et aux autres espèces de se déplacer librement d'un endroit à l'autre. Il est intéressant de constater que cette préservation d'un milieu propice au développement d'espèces animales est aussi un enjeu des zones humides et plans d'eau de la ville connectés à un paysage plus naturel à l'extérieur de la ville ou au fleuve par les canaux.

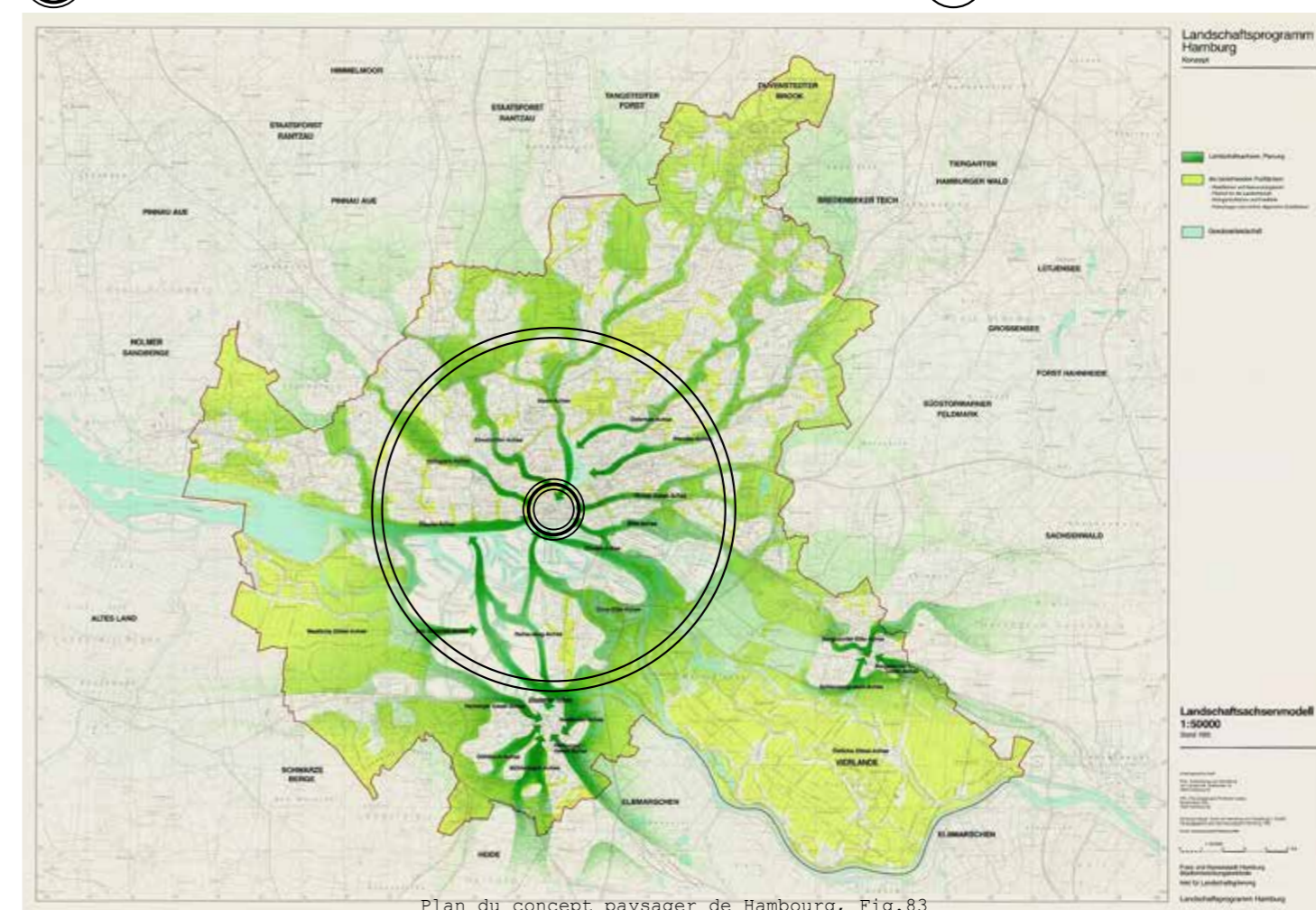
Pour comprendre que le qualificatif de « ville verte » va bien à Hambourg, il suffit de « s'étendre sur les pelouses grasses du Planten un Blomen, vaste jardin botanique, observer les cygnes près de l'Alsterarkaden, ravissant passage voûté où flânent les hambourgeois, ou bien jogger de bon matin le long des saules qui versent leurs rameaux dans l'Alster, un lac urbain unique au monde par son immensité et son caractère très

central. » comme en témoigne Théo, étudiant français à Hambourg depuis un an. En tout, près de 17 % du territoire de la ville est composé d'espaces verts auxquels 90 % de la population a accès en quelques minutes.

Bien sûr, cette étiquette de ville verte à une dimension écologique puisque Hambourg était, en 2011, la capitale écologique européenne. Les intentions de la ville qui se mettent en place depuis quelques années sont d'aménager des pistes cyclables, améliorer le trafic local, mettre en circulation plus de voitures électriques, rénover l'habitat, créer de nouveaux biotopes et utiliser les déchets pour produire de l'énergie, d'aménager des pistes cyclables, améliorer le trafic local, mettre en circulation plus de voitures électriques, rénover l'habitat, créer de nouveaux biotopes et utiliser les déchets pour produire de l'énergie. Aujourd'hui, on estime que quasiment la totalité de la population locale profite d'un transport public à moins de 300 mètres, un réseau très efficace que j'ai pu emprunter durant dix mois avec beaucoup de facilité.

○ Premier anneau vert à l'échelle du centre-ville

○ Second anneau vert à l'échelle de l'agglomération



Plan du concept paysager de Hambourg, Fig.83

Planten un Blomen est la généreuse coulée verte qui connecte la rive ouest de l'Alster à l'Elbe sur les hauteurs de Landungsbrücken. Si dans ce témoignage, la notion de proximité immédiate de l'eau, même loin du fleuve ou du lac, est appréciée, ce que j'apprécie également est l'intelligence avec laquelle le bleu et le vert cohabitent dans cet espace en pleine ville. Et on parle ici de l'eau sous toutes ses formes, le lac traversé d'un pont piéton au pied du jardin botanique, les fontaines près de la place de l'Opéra, le jardin japonais, les jeux d'eau ou encore l'étang réservé aux spectacles de jets d'eau. Le vert est également très diversifié dans ce parc, du jardin aux fleurs à la terrasse de la cité des congrès en passant par les jeux d'enfants et les grandes pelouses exposées au soleil.

Lorsque l'on parle de l'eau à Hambourg, l'Alster et l'Elbe sont les premières références, les plus imposantes à l'échelle urbaine de la ville mais on trouve une qualité certaine dans ces espaces verts qui proposent systématiquement un espace, une animation, un objet lié à l'eau. Stadtpark, là où tous les hambourgeois viennent s'exposer au soleil en jouant ou mangeant et buvant sur les généreuses pelouses, a été construit dans la continuité du plan d'eau à l'extrémité nord d'un des canaux qui rejoint l'Alster. L'espace vert au pied de l'Alster où les autochtones se rejoignent pour un barbecue au bord de l'eau jusqu'au coucher du soleil, avec cette vue imprenable sur la façade est du lac, est un espace de toute petite échelle qui est un point de rencontre incontournable pour les soirées ensoleillées.

Le cas de « Lohsepark », ce nouveau parc en marge de Hafencity, a déjà été évoqué et c'est un exemple intéressant de par sa mission urbaine puisqu'il a pour but de connecter le quartier de la gare près de l'Alster, à la rive nord du fleuve. Ce parc récent joue en quelque sorte le même rôle que Planten un Blomen, situé lui à l'est, mais ne jouit pas d'un passé historique aussi fort et risque bien de souffrir de cette concurrence urbaine entre l'eau et le vert. C'est une de mes interrogations pour cette ville qui prône une diversité paysagère très importante, entre bleu et vert, avec des espaces centraux comme le fleuve, le lac ou Stadtpark mais aussi des espaces transitoires au bord des canaux ou ces parcs à thèmes. La diversité est plus qu'intéressante et assure d'ores et déjà une qualité de vie certaines aux hambourgeois mais certains espaces peinent aujourd'hui à attirer une population fidèle ce qui peut s'expliquer par une certaine concurrence urbaine des différents éléments paysagers, bleus ou verts, de la ville.

« PLANTEN UN BLOMEN ! AUSSI UN EXTRAORDINAIRE EXEMPLE QUI MONTRE QU'UN PAYSAGE D'EAU ARTIFICIEL PEUT ÊTRE IMPRESSIONNANT. CE QUE J'APPRÉCIE LE PLUS, C'EST QUE L'EAU EST TOUJOURS PROCHE, NON PAS TROIS MÈTRES EN DESSOUS DANS UN CANAL EN BÉTON FAIT POUR STOPPER LES INONDATIONS, ELLE EST TOUJOURS JUSTE QUELQUES CENTIMÈTRES EN DESSOUS, LÀ OÙ TU PEUX LA TOUCHER, T'ASSEOIR AUPRÈS, Y TREMPER LES PIEDS. »

TRADUCTION DU TÉMOIGNAGE DE LUCIA, ÉTUDIANTE SLOVAQUE À HCU



Les spectacles de jets d'eau du parc Planten un Bloomen, Fig.84

Friedhof Ohlsdorf

Niendorfer Gehege

Stadtpark

Stadtparksee.....

Alsterfluss.....

Altonaer Volkspark

Alsterpark

Aussenalster.....

Schanzenpark
Alsterwiese Schwanenwik

Parksee.....

Wallgraben.....

Binnenalster.....

Planten un Bloomen
Walter-Möller Park

Alsterfleet.....

Elbtunnel
Elbstrand.....

Altonaer Balkon
Löhsepark

Hafencity Terrassen.....

Elbe.....

Hafen Docks.....

Elbpark Entenwerder

Wasserkunst Elbinsel Park

Wasserkunst Elbinsel Bäder.....

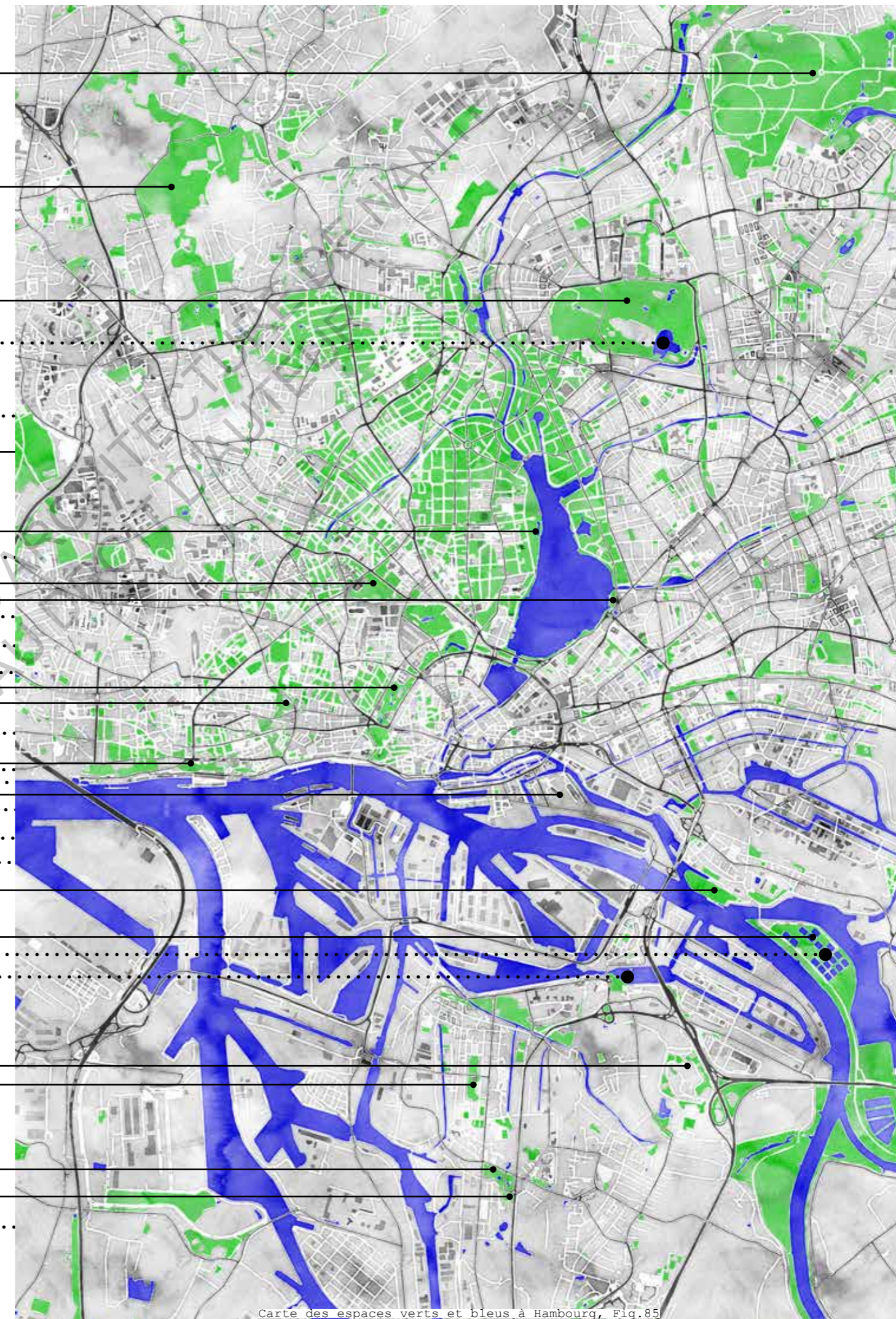
IBA Pavillon.....

Energieberg
Energiebunkerpark

Wilhelmsburger Rathauspark

Wilhelmsburger Inselpark

IBA See.....



Carte des espaces verts et bleus à Hambourg, Fig.85

LES CONSÉQUENCES SPATIALES DE L'ATTRACTION VERS L'EAU

ensuite l'exemple de la ville de Bordeaux où « l'opulente façade du quai des Chartrons cache un quartier de chais et d'entrepôts ». Il est donc intéressant de faire le parallèle avec la situation urbaine contemporaine de la ville de Hambourg où les quartiers du « derrière » se voient confrontés à des enjeux urbains et sociaux d'autant plus grands que les projets de réaménagement de grande envergure comme Hafencity ou l'IBA jouissent d'une exposition importante et des grands moyens financiers.

On observe deux tendances opposées au sein du territoire hambourgeois puisque certains quartiers s'effacent petit à petit face à l'émergence de nouvelles polarités, allant même jusqu'à disparaître parfois face à la politique d'extension de la ville. Les zones populaires du territoire de Wilhelmsburg en sont l'exemple flagrant puisqu'elles ont peu à peu perdu leur histoire et leur patrimoine paysager en concurrence avec l'expansion des projets contemporains de l'IBA.

On pense également à une portion du quartier de Sankt Pauli qui laisse peu à peu place aux projets architecturaux, comme la nouvelle tour de Chipperfield qui constitue aujourd'hui un élément incontournable de

la façade littorale de la rive nord du fleuve. Cependant certaines parties de Hambourg ont su profiter de cette attraction vers l'Elbe notamment pour affirmer leur identité et proposer une alternative urbaine aux modes d'habiter et modes de vie des grands projets. Le quartier, certes historiquement populaire du Karolinenviertel, s'affirme lui en marge du parc Planten un Blomen en cultivant une identité propre à son patrimoine ouvrier. Les lieux mettent en valeur une vie de quartier dynamique avec les activités de type « échoppe » au rez-de-chaussée et une architecture typique de Hambourg et de l'Europe du Nord caractérisée par ses façades de briques colorées.

Le quartier de Saint Georges, situé entre la rive est de l'Alster et les canaux au sud de la ville, développe également une atmosphère de quartier forte et conviviale qui lui est propre et qui prend soudainement encore plus de sens en parallèle aux critiques sur le développement social des quartiers récemment réaménagés.

C'est la place occupée par cet espace intermédiaire, son ambiance urbaine, qui sont décrites maintenant dans le récit d'une de mes soirées hambourgeoises.

De nouveaux enjeux pour des espaces intermédiaires

Dans la continuité de la partie précédente et notamment la question de la place de certains espaces verts ou paysages d'eau dans une grande diversité urbaine, le rôle des espaces de second plan par rapport aux projets phares du réaménagement urbain est également intéressant à analyser dans cette dynamique urbaine qui se focalise notamment autour du patrimoine fluvial. Cette analyse urbaine, sociologique et économique est finalement surtout le fruit d'un constat lié à mon aventure hambourgeoise lorsque j'arpentais la ville.

Dans cet extrait, l'auteur analyse les conséquences urbaines de la requalification des façades fluviales des villes françaises observée pendant le siècle des Lumières en citant

« LE FLEUVE Y EST MIS EN SCÈNE COMME ÉLÉMENT DE NATURE, CADRÉ PAR LA PERSPECTIVE DES RUES Y CONDUISANT. CES AMÉNAGEMENTS ONT PARFOIS TENDANCE À CRÉER UN « DEVANT » PRESTIGIEUX, HOMOGENE ET PROPRE, MASQUANT UN « DERRIÈRE » COMPOSÉ DE QUARTIERS BESOGNEUX, VOIRE MISÉRABLES. »

LECHNER GABRIELE, «LE FLEUVE DANS LA VILLE : LA VALORISATION DES BERGES EN MILIEU URBAIN»



Le Flohmarkt dans Karolinenviertel, Fig.86

« UN VENDREDI SOIR ENSOLEILLÉ, LE BARBECUE EST PRESQUE OBLIGATOIRE, L'OC-CASION D'UNE SOIRÉE À LA TEMPÉRATURE AGRÉABLE, SANS PLUIE, NE SE PRÉSEN-TERA PEUT-ÊTRE PAS AVANT UN MOIS. ET POURTANT NOUS SOMMES DÉJÀ À L'AUBE DE L'ÉTÉ QUAND, AVEC MES AMIS, NOUS PRENONS LA ROUTE DE L'ALSTER DEPUIS NOTRE RÉSIDENCE UNIVERSITAIRE SITUÉE À BERLINER TOR.

BERLINER TOR EST LE QUARTIER SITUÉ À L'EXTRÉMITÉ EST DU CENTRE-VILLE, AU-TOUR DE LA STATION DE MÉTRO DU MÊME NOM, SUR LA ROUTE DE BERLIN. ET SI NOUS SOMMES PRÊTS À FAIRE PRESQUE UNE DEMI-HEURE DE MARCHÉ JUSQU'AU LAC C'EST PARCE QU'ICI L'ATMOSPHÈRE EST BIEN LOIN DE CELUI DU COIN PARADI-SIAQUE AU BORD DE L'EAU OÙ NOUS FERONS GRILLER NOS BRATWURST CE SOIR. CERTES LES POLONAIS QUI ONT ÉLU DOMICILE SOUS LE PORCHE DE LA STATION S-BAHN SONT RASSEMBLÉS AUTOUR D'UNE BIÈRE, COMME LES JEUNES OU LES FAMILLES DU BORD DE L'ALSTER, MAIS LEUR CONDITION SOCIALE ET LOIN D'ÊTRE LA MÊME PUISQUE QU'ILS NE QUITTENT JAMAIS CE LIEU.

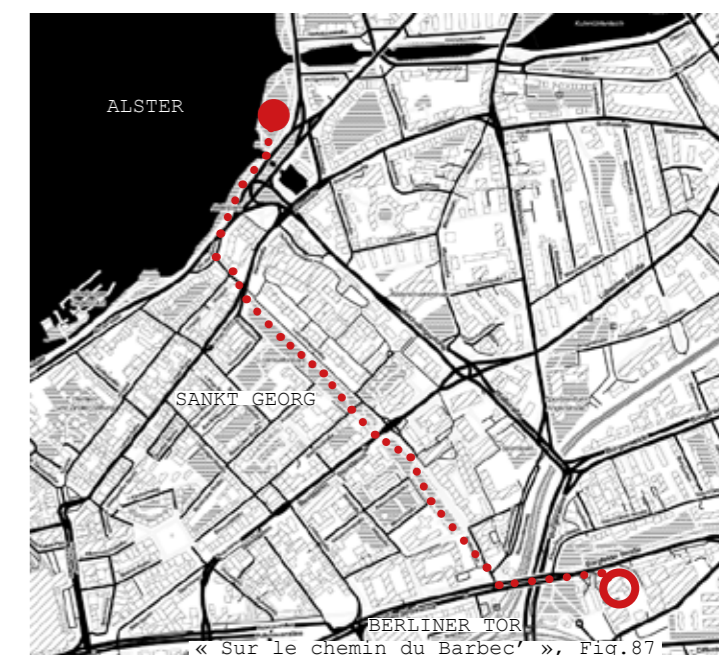
BERLINER TOR EST, À VOL D'OISEAU, À MI-CHEMIN ENTRE LA PARTIE NORD DE HAFENCITY ET LA RIVE EST DE L'ALSTER, AUTREMENT DIT AU MILIEU DES DEUX EAUX, CELLE DE L'ELBE ET CELLE DU LAC. ET LE CONTRASTE EST FRAPPANT TANT DANS LE PAYSAGE QUE DANS LA CONDITION SOCIALE DU QUARTIER PUISQUE LES APPARTEMENTS VÉTUSTES ET LES IMMEUBLES DE LOGEMENT SOCIAL ONT REMPLACÉ LES NOUVEAUX BÂ-TIMENTS MODERNES BORDANT LA TERRASSE MAGELLAN DE HAFENCITY OU LES MAISONS BOURGEOISES DE LA RUE BELLEVUE AU BORD DU LAC.

CONSCIENT QUE CE QUARTIER N'EST ÉVI-DEMMENT PAS LE PLUS DÉLABRÉ DE HAM-BOURG IL EST DONC INTÉRESSANT DE PAR-LER SIMPLEMENT DE L'ATMOSPHÈRE DES LIEUX TANT L'ANIMATION POPULAIRE DES RUES DE SAINT-GEORGES, À QUELQUES MÈTRES DE CHEZ MOI, TRANCHE AVEC LE VIDE PRESQUE INQUIÉTANT DES TERRASSES DE HAFENCITY ET L'AUSTÉRITÉ DES BORDS DE L'ALSTER, AU PIED DES TERRAINS LES PLUS CHERS DE LA VILLE.

JE PARLE DE SAINT GEORGES PUISQUE MES AMIS ET MOI AVONS DÉJÀ PASSÉ LES TROIS GRANDES TOURS DE BUREAUX DE BERLINER TOR POUR PÉNÉTRER DANS LE PARC POUR CHIENS EN LIMITE DU QUARTIER.

NOUS PROGRESSONS PEU À PEU VERS L'EAU, BARBECUE EN MAIN ET C'EST UNE GRANDE PROMENADE VERTE QUI VA NOUS GUIDER JUSQU'À NOTRE POINT DE RENDEZ-VOUS. C'EST UN VERT DE PLUS EN PLUS AGRÉABLE, DE MIEUX EN MIEUX AMÉNAGÉ, QUE NOUS ALLONS PARCOURIR, PASSANT DU PARC POUR CHIENS AU PARC DE JEUX. LA TYRO-LIENNE SERA UN PASSAGE OBLIGÉ AU RE-TOUR COMME À NOTRE HABITUDE QUAND LES ENFANTS DU QUARTIER L'AURONT LAISSÉE ACCESSIBLE À LA TOMBÉE DE LA NUIT. PLUS LOIN ENCORE C'EST LE TERRAIN DE BEACH VOLLEY QUI RASSEMBLE LES HABI-TANTS DU QUARTIER DANS UNE AMBIANCE CHALEUREUSE ET FESTIVE.

DÉJÀ ICI, À LA FIN DE CE PARC QUI RE-LIE PRESQUE L'ALSTER À BERLINER TOR, ON EST LOIN DE L'AMBIANCE DE LA STA-TION DE S-BAHN. LES IMMEUBLES BLANCS DE LA FAÇADE EST DU LAC NOUS OFFRENT UNE PERSPECTIVE SUR LA PROMENADE BOI-SÉE DE LA RIVE QUI MASQUE ENCORE UN PEU LES PLANCHES À VOILES QUI GLISSENT AU LOIN SUR LA SURFACE BLEUE DE L'EAU. LE CHEMIN A DURÉ ENVIRON UNE VINGTAINE DE MINUTES LORSQUE NOUS ARRIVONS SUR LA GRANDE ÉTENDUE D'HERBE AU BORD DE L'EAU QUI NOUS OFFRE UNE RESPIRATION VISUELLE IMPRESSIONNANTE, AVEC DEVANT NOUS, UNE ÉTENDUE BLEUE.



MAINTENANT QUE JE SUIS ARRIVÉ À DESTINATION, J'OBSERVE LES GENS ASSIS EN ROND AROUND DES BARBECUES AVANT DE POSER LE MIEN ET DE COMMENCER NOS GRILLADES.

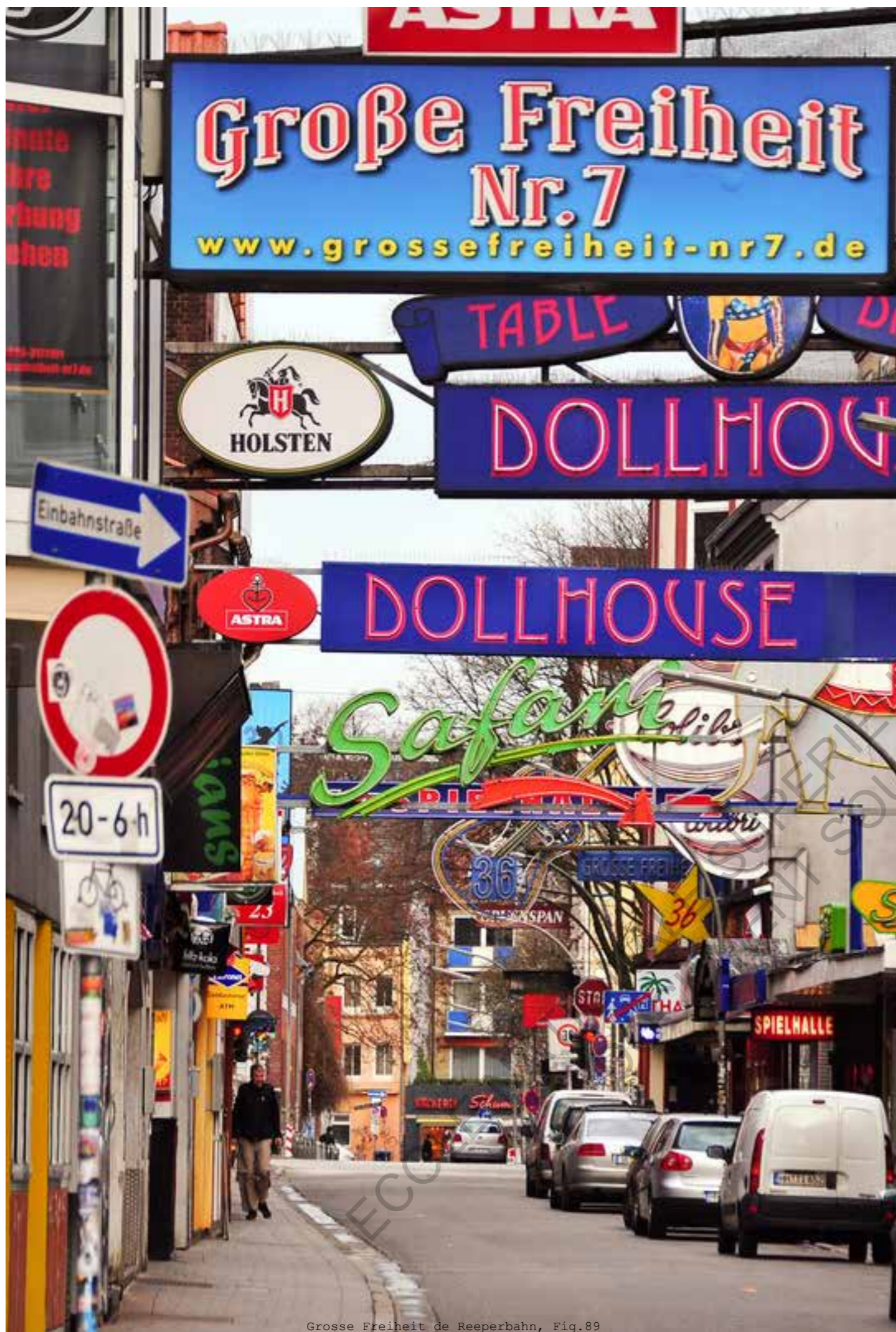
UN GROUPE D'AMIS DISCUTE SIMPLEMENT, UNE ASTRA À LA MAIN, UN COUPLE EST SIMPLEMENT ASSIS AU PLUS PRÈS DE L'EAU, UNE FAMILLE JOUE À UN JEU DE BALLE PLUS EN RETRAIT DE L'EAU. L'EAU EST LÀ, BIEN PRÉSENTE, À LA FOIS DANS L'ESPRIT DES HAMBOURGEOIS ET DANS LE PAYSAGE QUI S'OFFRE À NOUS.

ALORS QUE NOUS SOMMES PARTIS POUR RESTER, COMME SOUVENT, JUSQU'À LA TOMBÉE DE LA NUIT AVEC CE COUCHER DE SOLEIL EN ARRIÈRE-PLAN DERRIÈRE LA SKYLINE DE L'AUTRE RIVE, JE COMMENCE PEU À PEU À OUBLIER L'ATMOSPHÈRE SI SPÉCIAL DE BERLINER TOR PUISQU'ICI, PAS DE POLONAIS. SI LE CONTRASTE ME FRAPPE, JE ME RAPPELLE AUSSI CE PARC EN LONGUEUR QUE NOUS AVONS TRAVERSÉ POUR ARRIVER JUSQU'ICI QUI CERTES, NE PROFITE PAS DE CE CADRE EXTRAORDINAIRE, MAIS DÉGAGE UNE ATMOSPHÈRE PARTICULIÈRE PROPRE À SON TRAVAIL PAYSAGER ET SON ANIMATION CHALEUREUSE. EVIDEMMENT AU RETOUR, NOUS N'OUBLIERONS PAS DE NOUS ARRÊTER AU PIED DE CETTE TYROLIENNE APRÈS UN DERNIER VERRE SUR LANGE REIHE, AU CŒUR DE SAINT GEORGES. L'EAU N'EST PLUS LÀ MAIS L'ENVIRONNEMENT RESTE AGRÉABLE. »

MATIÈRE À PENSER « SUR LE CHEMIN DU BARBEC' »



Sur les toits de Sankt Georg, Fig.88



Grosse Freiheit de Reeperbahn, Fig.89

Le quartier de Reeperbahn est caractéristique de ce contraste entre la ville au premier plan et les quartiers oubliés mais dans un tout autre registre. En effet, ce quartier très populaire et festif bénéficie d'une identité forte en tant que « Las Vegas » hambourgeois, un des symboles de Hambourg, avec ses rues bordées de bars, discothèques, clubs de striptease ou encore vitrines de prostitutions. Alors que le succès de ces lieux n'a jamais été emprunté par les aménagements des bords du fleuve qui s'effectuent à sa frontière Sud, sa renommée s'accroît même en profitant de l'opposition de style flagrante entre la nouvelle façade de la rive Nord et ce quartier en arrière-plan.

Ainsi Reeperbahn et sa « Grosse Freiheit », la rue aux enseignes lumineuses, affirme leur identité et leur style caractéristique en cultivant cet esprit de fête qui anime le quartier jour et nuit. La place centrale est sans cesse en mouvement, accueillant chaque année le plus gros marché de Noël de la ville ou des concerts et événements sportifs. Le contraste avec l'austérité qui règne au pied des nouvelles tours sur les hauteurs du fleuve est marquant et oppose de plus en plus deux quartiers, certes tous deux en perpétuelle évolution, mais dans des trajectoires diamétralement opposées.

La contestation qui est née à Hambourg, en réaction aux grands projets de réhabilitation urbaine, a aussi permis à certains quartiers de la ville d'affirmer leur position et de faire savoir leurs valeurs. C'est le cas d'une partie de ce quartier de Reeperbahn qui lutte aujourd'hui contre les projets de la ville en dynamisant la vie de quartier avec des activités variées notamment au rez-de-chaussée, au contact direct de la rue. Cet espace intermédiaire peine pourtant à se faire une place dans un territoire urbain très dense et animé, cela étant dû au succès des nouveaux aménagements et l'engouement populaire qui touche la zone centrale de Reeperbahn. Certaines zones de la ville sont ainsi étouffées par l'attraction urbaine de l'Elbe et même de l'Alster.

Ce n'est pas le cas du Gängeviertel, au cœur de la ville, qui a même su profiter de l'élan insufflé par le mouvement contestataire du « Recht auf Stadt » pour redynamiser le quartier. Auparavant majoritairement associé à son patrimoine ouvrier, le « quartier des ruelles » est aujourd'hui touché par une dynamique créative de la part des artistes et urbanistes du mouvement. La nouvelle atmosphère particulière de ce territoire lui a ainsi permis de trouver sa place dans l'évolution actuelle de la ville.

LES CONSÉQUENCES SPATIALES DE L'ATTRACTION VERS L'EAU

Une hétérogénéité urbaine en danger ? Inventaire de la façade fluviale depuis l'eau

La ville est attirée par l'eau. Les grands projets urbains colonisent donc la façade littorale de Hambourg qui voit des projets architecturaux de grande ampleur s'implanter peu à peu le long du fleuve. Comme nous venons de le voir, les quartiers intermédiaires, masqués par ces nouveaux pôles qui focalisent toute l'attention de la ville, développent cependant une dynamique identitaire forte. Certaines zones urbaines s'affirment donc en réaction à cette attraction vers l'eau et maintiennent une hétérogénéité urbaine indispensable à la ville et synonyme d'une bonne qualité de vie pour les habitants. Cependant des doutes et appréhensions apparaissent à propos du devenir esthétique, fonctionnel et social des nouveaux espaces générés par la politique urbaine de la ville. En effet, avec

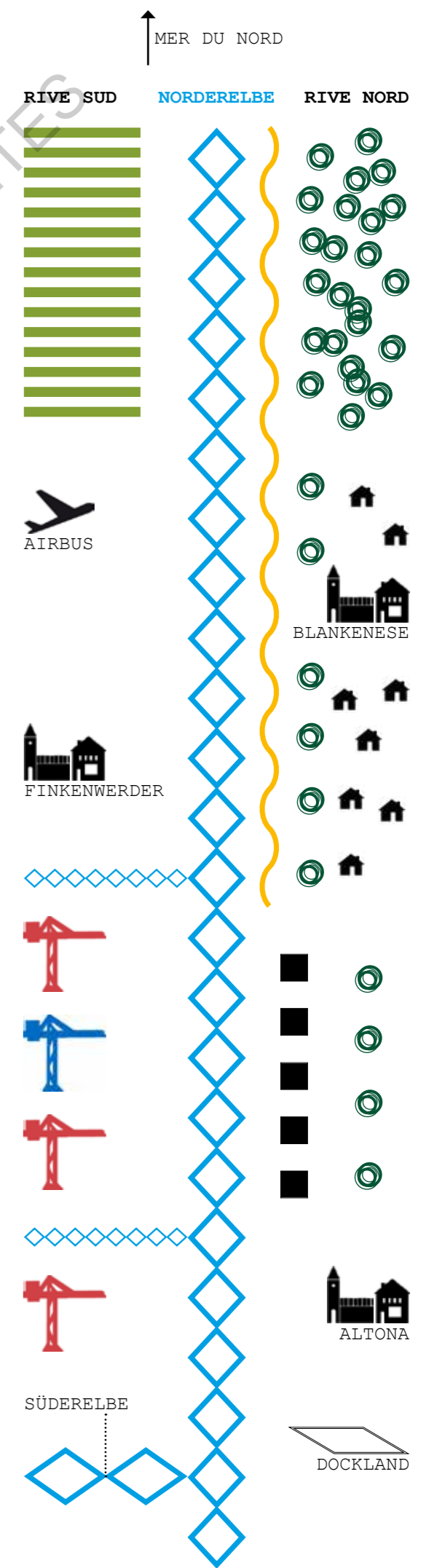
l'émergence de grands projets aux larges ambitions, l'image de la ville au bord de l'eau se mondialise et se rapproche des waterfronts qui se développent depuis plusieurs années dans les métropoles mondiales. L'hétérogénéité de la ville paraît alors en danger et l'identité urbaine, qui mise pourtant sur ce rapport étroit avec l'eau, peut avoir tendance à s'effacer au profit d'une vision européenne de la ville et de sa façade littorale.

Il est vrai que la ville de Hambourg a été séduite par la restauration urbaine du port de Rotterdam ou des berges de la Tamise dans les années quatre-vingts, cependant elle a toujours misé sur un patrimoine portuaire propre au territoire et lié au passé hanséatique de la ville. Cette dernière réflexion est

l'occasion d'un passage en revue des bords de l'Elbe afin de pouvoir analyser les différentes tendances qui existent en fonction des projets de réaménagement engagés, des activités portuaires sur les rives, des restes du patrimoine fluvial de la ville. L'état physique, fonctionnel ou social de ces différents espaces renseigne sur le danger d'uniformisation des bords du fleuve. Cette vision de la façade littorale est accessible depuis les navettes fluviales publiques qui relient la nouvelle philharmonie au village de pêcheurs de Finkenwerder.

L'arrivée dans la ville de Hambourg par la voie fluviale depuis l'embouchure de la Mer du Nord est très caractéristique puisqu'on longe, sur la rive nord, des kilomètres de plages de sables surplombées par les hauteurs vertes de Blankenese et leurs maisons blanches et colorées, les unes sur les autres du sommet jusqu'au bord de l'eau. Ce paysage à la fois balnéaire et campagnard nous accompagne jusqu'à la frontière de la ville dense qui s'accapare chaque perspective sur plus de dix kilomètres en aval. Sur la rive droite, les décollages incessants des avions Airbus qui empruntent le couloir aérien au-dessus de l'eau ne passent pas inaperçus si ce n'est qu'ils sont tout de suite oubliés tant notre regard est attiré par les grandes grues bleues et rouges du port qui s'imposent dans le paysage. Ainsi depuis Elbchaussee, le vis-à-vis ville-port commence. La hauteur des grues et leur mouvement perpétuel répond aux bâtiments de Perlenkette qui dessinent, les uns à la suite des autres, la skyline sud d'Altona, représentative de l'architecture de l'Europe du Nord.

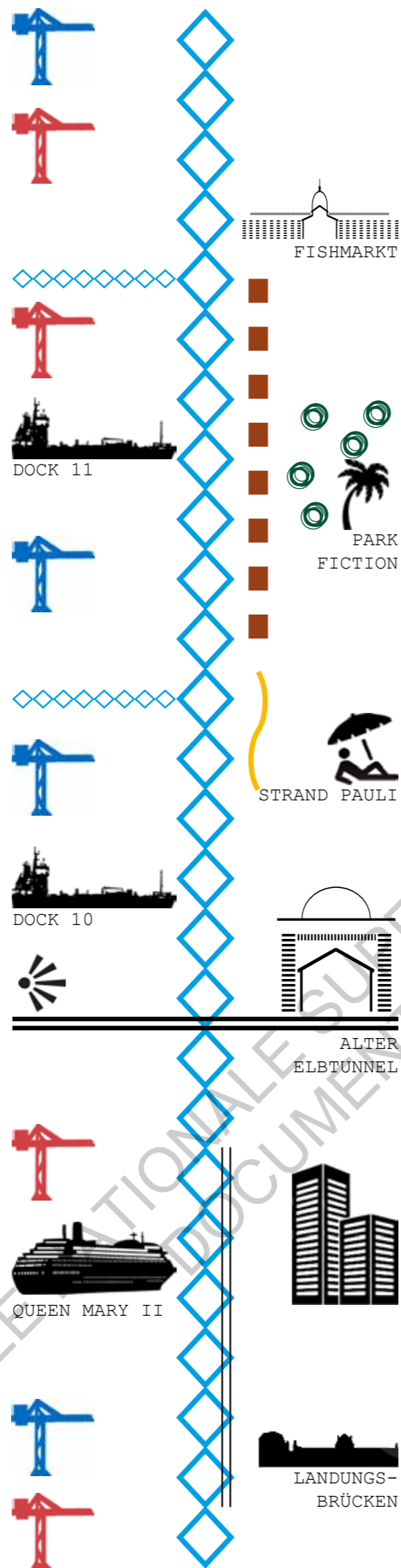
Si l'atmosphère et l'originalité paysagère que dégagent les collines boisées et parsemées de maisons est une singularité du paysage hambourgeois, l'alignement des constructions de Perlenkette rappelle très vite la façade fluviale de Copenhague et ses bâtiments en brique rouge rénovés. Certes, la qualité architecturale est évidente et le bâtiment parallélogramme dessiné par Hadi Teherani attribue un cachet aux Docklands, mais cette partie de la ville donne la désagréable impression d'être interchangeable avec les waterfronts des principales villes-ports européennes. Cependant, même si la séparation des deux principaux bras de l'Elbe à cet endroit, réduit la densité du trafic maritime



jusqu'au centre-ville, le flux incessant des bateaux de croisière, péniches touristiques ou porte-conteneurs anime la surface de l'eau. Et lorsque l'on arrive au niveau du Fishmarkt, le bruit de fond de la ville qui s'anime fait échos au port qui travaille dans une ambiance sonore caractéristique de son activité.

Déjà l'Augustinum, héritage de l'époque hanséatique, puis maintenant le Fishmarkt, et plus loin l'embarcadère de Landungsbrücken et son Elbtunnel, les bâtiments emblématiques du passé historique de Hambourg conservent une exposition de choix sur cette rive nord de l'Elbe. En effet, par la prestance de leur gabarit ou de leur esthétique, ils s'imposent dans ce paysage qui tend à s'uniformiser depuis le retour au fleuve des considérations politico-urbaines. Le réaménagement des hauteurs de Sankt Pauli que nous avons déjà longuement évoqué occupe donc une place considérable dans la ville moderne, visible notamment depuis la rive opposée accessible par la sortie sud de l'Elbtunnel. Depuis ce point de vue, on distingue clairement les nouvelles tours de verre qui s'imposent par leur hauteur au milieu de la ville historique ou seuls la statue monumentale de Bismarck et le clocher de Sankt Michael Kirche peuvent rivaliser.

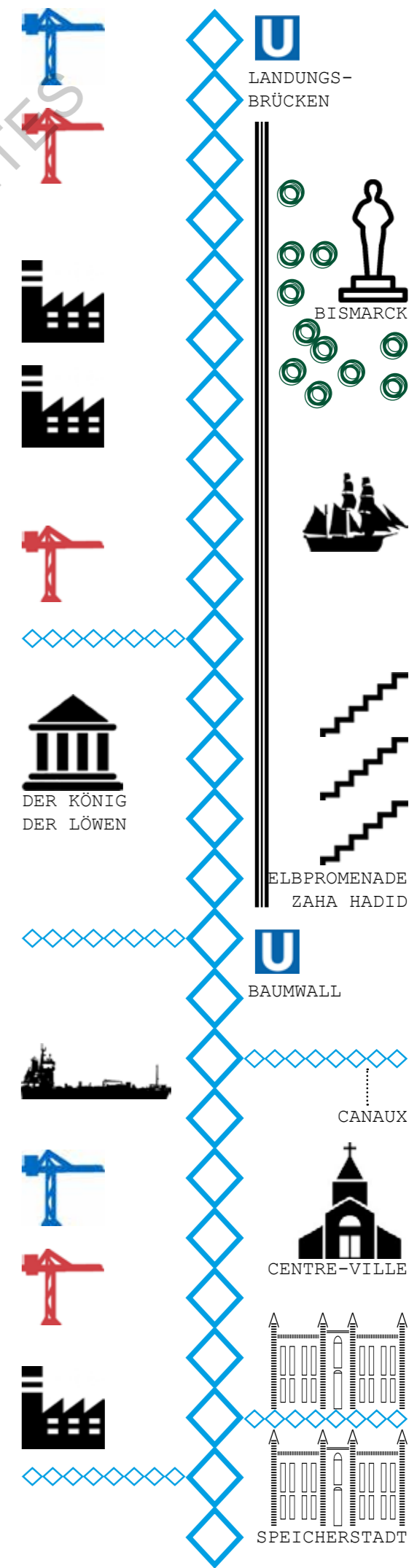
En face des Docks 10 et 11 où les bateaux sont chargés et déchargés continuellement, il y a une large promenade pavée au bord de l'eau, protégée de la route par un mur de briques, qui sert aujourd'hui de parking à quelques camping-cars de touristes. Cet espace, bizarrement totalement inoccupé, semble être promis à un prochain réaménagement tant sa situation privilégiée entre le Fishmarkt et l'Elbtunnel en fait une zone clé dans la requalification des bords du fleuve. Le concours d'urbanisme et d'architecture auquel j'ai participé pendant mon Erasmus à l'université de Hambourg a sûrement été commandé en amont afin de recueillir des idées destinées à préciser la fabrication d'un projet sur ce terrain libre. La question est maintenant de savoir comment la ville, les urbanistes ou architectes vont aborder le réaménagement de cet espace. Le projet va-t-il apporter une nouvelle singularité urbaine à l'espace ? Comment la proximité des éléments patrimoniaux forts du site va être gérée ? La gestion sociale du projet sera-



t-elle à l'image de celle des projets voisins de Reeperbahn ? Si jusque-là, la diversité urbaine de cette façade littorale perdue en associant un patrimoine portuaire à une innovation architecturale ambitieuse, elle tend cependant à s'uniformiser parfois au moyen de réaménagements à l'image des waterfronts nord-européens.

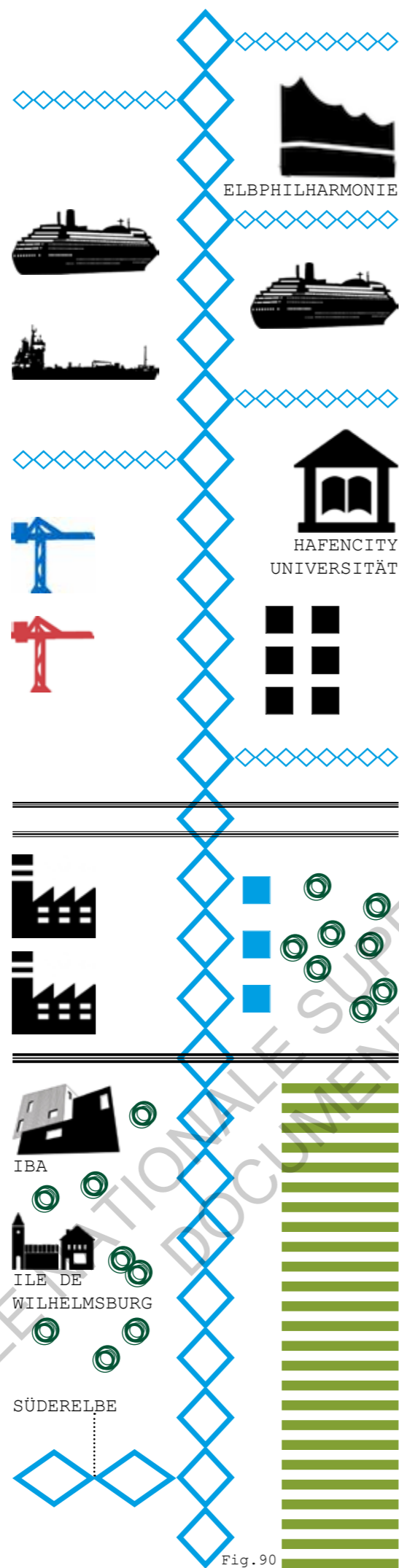
Aux portes de Hafencity, ce sont deux espaces important de la ville qui se font face, séparés par l'eau. D'un côté, l'espace public est rythmé par les escaliers et gradins de Zaha Hadid qui permettent de profiter de la vue du port, mais aussi d'un bâtiment qui lui fait face, « König der Löwen ». Cette structure en toile tendue, au teint jaune imposant, abrite la célèbre salle de spectacle Disney de la ville. Cet élément architectural est une originalité de la façade maritime sud de l'Elbe puisqu'elle se distingue d'abord par sa structure courbée mais se situe surtout sur l'une des seules parcelles laissées libres par le port sur cette rive. C'est à cet endroit que le métro de la ville sort de terre pour quelques mètres seulement avant de replonger sous Sankt Pauli afin d'offrir une vue imprenable sur le port en arrière-plan et les grands voiliers à quai sur la rive nord. Cette ligne de métro est sans aucun doute ma ligne favorite qui nous offre un panorama sur le paysage fluvial hambourgeois qui constitue l'identité de la ville malgré les projets contemporains qui peuvent remettre en cause le caractère composite de la façade fluviale.

Lorsque l'on compare les deux rives du bras principal de l'Elbe, le bras nord, il est intéressant d'analyser leur tracé, qui diffère totalement. En effet, la rive de la ville suit une linéarité presque sans détours jusqu'au territoire de Speicherstadt et ses canaux. Au contraire, la rive du port est percée par des petits bras artificiels ou naturels qui pénètrent jusqu'à l'intérieur du port pour former un tissu généreusement perforé sur cette île en face du centre-ville. C'est grâce à cette différence d'empreinte urbaine que l'ancienne zone portuaire devenue aujourd'hui le nouveau quartier Hafencity se distingue du reste de la partie nord du fleuve. C'est donc ici que la structure du fleuve se décompose pour permettre à ses canaux de traverser notamment le quartier de la Speicherstadt dont on aperçoit largement les alignements de briques rouges des

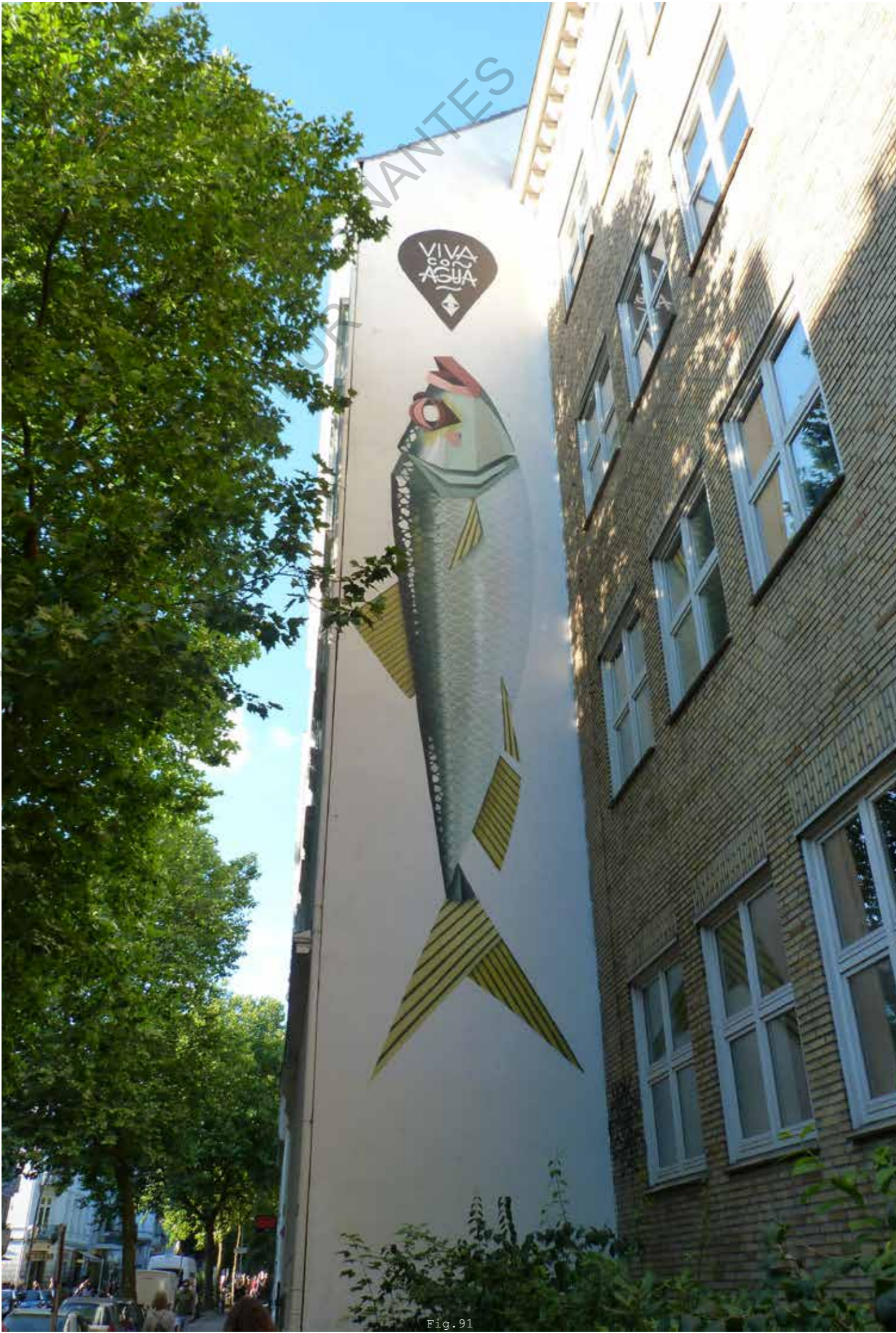


entrepôts. Mais l'histoire dont témoigne ces lieux est vite masquée par l'omniprésence de Hafencity et évidemment, de l'Elbphilharmonie, visible déjà depuis l'entrée ouest du port. La structure de ce bâtiment posé sur un entrepôt en brique rouge et qui évoque au loin un gigantesque navire, est devenu l'élément fort de la façade littorale de Hambourg, le plus haut, le plus large et sûrement le plus original. Là encore, la question de son appartenance réelle à l'identité de la ville peut se poser tant la plupart des métropoles européennes s'offrent un ou plusieurs bâtiments d'architecture iconiques. Ce qui est sûr, c'est que la ville mise sur cette icône contemporaine pour le rayonnement international de son image et le développement économique du territoire. Je dirai que l'ambition est récompensée pour ce projet, qualifié de fou par certains, puisque bien que sa construction soit inscrite dans une tendance généralisée, sa qualité architecturale et la place qui lui est donnée en font un symbole fort et un modèle à l'échelle internationale.

Ainsi pour la première fois, le port fait face à un tout nouveau quartier de l'autre côté de l'eau, la ville historique ayant laissé place à ce projet urbain qui rappellerait presque la rénovation portuaire d'Amsterdam et les façades sur l'eau de Bornéo. C'est également par rapport à ce territoire, symbole d'un style de l'architecture contemporain qui allie une liberté d'expression architecturale et un culte de l'esthétisme visuel. Cela conduit selon moi à une originalité partielle de quelques pièces maîtresses du projet mais surtout à un lissage d'ensemble des constructions. Cela peut mener à une homogénéité globale de la façade littorale de la nouvelle ville et tendre, dans un second temps, à la rapprocher des autres waterfronts européens. La dernière phase du projet Hafencity qui est aujourd'hui initiée par l'université d'architecture, aura la tâche de clore le réaménagement de la rive nord du fleuve, dernière partie de la ville en vis-à-vis du port. Les ponts routiers et ferroviaires de l'Elbbrücken sont le premier obstacle à la circulation fluviale depuis l'embouchure puisque l'ancien et le nouveau Elbtunnel sont sous l'eau. Ensuite, c'est la nature qui reprend peu à peu ses droits sur les bords de l'Elbe avant que le bras nord rejoigne le bras sud pour que l'Elbe puisse rattraper, plus loin, Dresden et la République Tchèque.



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARTS
DOCUMENT SOUMIS A



CONCLUSION

La fin de ce mémoire met donc un point final à un épisode hambourgeois entamé en Octobre 2015. Presque un an plus tard, ma curiosité n'est peut-être pas rassasiée, une part de mon esprit est sûrement encore un peu là-bas. Mais je pense maintenant connaître Hambourg, du moins assez pour pouvoir y retourner avec la sensation de comprendre la ville et ses espaces.

Mes recherches sur l'histoire de la ville, pour comprendre comment son passé marchand l'a conduite à sa situation métropolitaine actuelle, ont aussi stimulé mes progrès en langue allemande. Si la compréhension d'ouvrages complets s'est parfois révélée laborieuse, l'aide précieuse de mon professeur d'histoire et l'apport visuel du musée

de l'histoire de Hambourg m'ont permis de comprendre la construction tumultueuse de la ville.

Ainsi le sujet de l'eau, centre d'intérêt premier à Hambourg sans aucun doute, a servi de fil conducteur au récit urbain. L'analyse de l'attitude de la ville par rapport à l'eau et son fleuve m'a permis d'élargir mes investigations à d'autres études de cas qui ont finalement éclairci la vision que j'avais de la relation ville-port ou ville-fleuve. Evidemment, si l'eau rythme le quotidien des hambourgeois comme j'ai pu l'observer à longueur de temps, elle oriente aussi la planification urbaine de la ville et les grands projets architecturaux. L'étude des différents projets et surtout leur comparaison, a fait ressortir des approches différentes de fabri-

cation de la ville qui ont ainsi pu aiguïser mon sens critique. L'intérêt principal de ces études de cas locales était leur accessibilité directe étant donné que j'ai pu parcourir et étudier ces lieux tout au long de l'année, à des temps différents, faisant ressortir des enjeux diversifiés pour chacun des espaces. Enfin, la partie la plus enrichissante de mon « aventure mémoire » à Hambourg a commencé lorsque j'avais acquis assez de connaissances et déjà vécu une vaste part du territoire pour pouvoir tirer mes premières analyses personnelles et construire mon opinion critique sur la ville, sa relation à l'eau et les espaces que ce lien génère. J'ai ainsi voulu investiguer tous types d'espaces, même ceux qui n'ont, a priori, aucune relation avec l'eau. C'est au moment de faire des

hypothèses et de prendre position que cela devenait stimulant. Enfin, j'ai parlé de l'eau comme l'élément sensible de la ville, c'est évidemment aussi un élément très social. Dans une ville telle que Hambourg, il y a une grande diversité d'acteurs en relation permanente avec l'eau. Cela crée des conflits depuis des siècles et la ville en témoigne aussi d'elle-même aujourd'hui. Les habitants s'expriment ou s'inquiètent mais participent à la fabrication de la ville, cette ville au bord de l'eau à laquelle ils tiennent tant.

Ainsi, je vois dans ce mémoire, la retranscription papier de ce que j'y ai appris, ce que j'y ai vécu et ce que j'ai compris de Hambourg, à travers le fil bleu de l'eau, élément spatial, social, urbain.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

- ANONYME. Histoire de la ville de Hambourg, de sa religion, de son gouvernement et de son commerce. Tome 1 et 2. Paris, Bayerische Staatsbibliothek, 1809, 435 p.
- LECHNER Gabriele. Le fleuve dans la ville : La valorisation des berges en milieu urbain. La Défense : Direction générale de l'Urbanisme de l'Habitat et de la Construction, 2006, 118p. (Les Dossiers du CDU)
- FLORIDA Richard. The Rise of the Creative Class : And How It's Transforming Work, Leisure and Everyday Life. New-York : Basic Books, 2002, 484 p.
- KRAFT-WIESE Brigitte. Perlenkette Hamburgs Hafensrand : die Revitalisierung des nördlichen Elbufers. Hamburg Stadtentwicklungsbehörde, 2000, 116 p.
- MIDDLEBROOK Martin. The Battle of Hamburg : The Firestorm Raid. Cassell Military Paperbacks. Royaume-Uni, Cassell New Ed edition, 2007, 440 p.
- MÖLLER Ilse. Hamburg : From the Hammaburg to a Metropolitan Region. Hamburg : Dobu Verlag, 2006, 31 p.
- NOËL Denise, KOSSAK Florian. Portrait de ville : Hambourg. Archiscopie, suppl. au n° 27. Paris : Institut français d'architecture (IFA), 2002, 72p.
- PATRIOTISCHEN GESELLSCHAFT VON 1765. 6e Bülow-Wettbewerb 2016 : Neugestaltung und Arrondierung der Hafenkante im Umfeld des Alten Elbtunnels. Hamburg, 2016, 33 p.

Chapitres d'Ouvrage

- BOUBACHA Emmanuel. Note de synthèse : Ville et port, mutation et recomposition. In : ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES ET PORTS (AIVP), *Ville et port, dossier bibliographique*. Paris : Les Éditions Villes et Territoires, Octobre 1997. p. 5-31.
- DANGSCHAT, J.S. Hamburg : la ville « entreprise ». In : BONILLO, DONZEL et FABRE, *Métropoles portuaires en Europe. Barcelone, Gênes, Hambourg, Liverpool, Marseille, Rotterdam*. Marseille : Parenthèses, 1992. p. 57-70.
- SCHUBERT Dirk. Waterfront Revitalization in Hamburg : Changing Relationships between Port and City. In : unpublished paper presented at the International Conference « The port and the city ». Aristotle University of Thessaloniki, Décembre 1997.

Articles de périodique

- KERSTE Ben. Ville entrepreneuriale, ville créative, ville contestée : Hambourg entre 1983 et 2013. *Faire Savoirs, Sciences humaines et sociales en région PACA*. Décembre 2013, n°10.
- LOUBIÈRE Antoine et POULIZA Morgan. Dossier : Hambourg à l'heure de l'IBA. *Urbanisme*. Automne 2013, n°390, p. 29-65.
- NICOLAZO Jean-Loïc. Au Confluent de l'eau et de l'urbanisme. *Urbanisme*. Décembre 1993, n°269, p. 64-66.
- PRELORENZO Claude. L'aménagement des interfaces entre villes et ports. *Annales des Ponts et Chaussées*. 1996, n°77, p. 39-50.
- SCHUBERT Dirk. Remodeling of Hamburg Port with its Coast Region. *Jianzhu-xuebao : yuekan (Architectural journal)*. 2006, n°1, p. 72-73.
- SCHUBERT Dirk. Transformation of Hamburg Harbor in Hamburg. *Urban Planning Overseas Vol 21*. 2006, n°1, p. 1-11.
- WEINACHTER Michèle. Hambourg : métropole portuaire internationale. *Regards sur l'économie allemande*. CIRAC, 2e trimestre 2007, n°81.

Colloques

- ADEUS, AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION STRASBOURGEOISE. Hamburg : Une ville réinvestit son port. Les Rencontres de l'ADEUS, 12 mai 2011. Strasbourg : ensa Strasbourg, 2011, 20p.
- VILLE DE LORIENT ET ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES ET PORTS. Savoir gérer le patrimoine ville-port : identité, stratégies urbaines, enjeux économiques, Actes des rencontres de l'AIVP. 12-13 juin 2003, Lorient. Le Havre : Association internationale Villes et ports, 2003, 164 p.

Mémoires

CORDIER Enora. *Hambourg, une ville en quête de son identité. Quel avenir pour le patrimoine comme enjeu social et urbain ?*. Mémoire de master. Nantes : École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2013, 133 p.

The Hamburg Brand, Hamburg Marketing GmbH. Disponible sur < <https://marketing.hamburg.de/the-brand-hamburg.html> > [consulté en mai 2016]

TORRE, André, « Du bon usage des conflits ! L'expression des désaccords au cœur des dynamiques territoriales », *Métropolitiques*, 20 juin 2011, <http://www.metropolitiques.eu/Du-bon-usage-des-conflits-L.html>

TWICKEL, Christoph, « Hamburger Elbphilharmonie : Plädoyer für eine Ruine », *Spiegelonline*, 16 Décembre 2012, <http://www.spiegel.de/kultur/gesellschaft/der-bau-der-hamburger-elbphilharmonie-sollte-endgueltig-gestoppt-werden-a-873232.html>

Pages ou articles internet

CLÉMENT, Hélène, *Histoire d'eau à Hambourg, Le Devoir : Libre de penser*, rubrique Voyage. Publié le 19 Juillet 2008. Disponible sur < <http://www.ledevoir.com/plaisirs/voyage/198333/histoire-d-eau-a-hambourg> > [consulté en juillet 2016]

Débat Loire : les engagements des élus pour reconquérir le fleuve, Nantes Métropole. Mise à jour le 28 décembre 2015. Disponible sur < <http://www.nantesmetropole.fr/actualite/l-actualite-thematique/debat-loire-les-engagements-des-elus-pour-reconquerir-le-fleuve-urbanisme-debat-loire-82481.kjsp?RH=WEB> > [consulté en août 2016]

Die Basis der Hafencity-Entwicklung: Der Masterplan, Hafencity Hamburg. Disponible sur < <http://www.hafencity.com/de/konzepte/die-basis-der-hafencity-entwicklung-der-masterplan.html> > [consulté en août 2016]

Hambourg, premier port du Reich, réduit à l'état de carcasse, INA. Publié le 1er Janvier 1951. Disponible sur < <http://www.ina.fr/video/VDD11021037> > [consulté en janvier 2016]

Hamburg, Wikipedia, die freie Enzyklopädie. Mise à jour en août 2016. Disponible sur < <https://de.wikipedia.org/wiki/Hamburg> > [consulté en août 2016]

LAWRENCE, Gary, *Hambourg en vert et bleu, Le Devoir : Libre de penser*, rubrique Voyage. Publié le 13 Août 2011. Disponible sur < <http://www.ledevoir.com/plaisirs/voyage/329246/hambourg-en-vert-et-bleu> > [consulté en juillet 2016]

L'Histoire de la ville de Hambourg, Latlon Hambourg. Mise à jour le 28 juin 2016. Disponible sur < http://www.latlon-europe.com/hamburg/fr/histoire_T06.htm > [consulté en août 2016]

Manifest, Not in our name, Marke Hamburg !, nionhh. Publié en Novembre 2009. Disponible sur < <https://nionhh.wordpress.com/about/> > [consulté en avril 2016]

Reconversion portuaire : « Un port, ce n'est pas un parc », Ciberarchi, Batiweb. Publié le 03/11/2004. Disponible sur < <http://www.cyberarchi.com/article/reconversion-portuaire-un-port-ce-n-est-pas-un-parc-03-11-2004-3576> > [consulté en avril 2016]

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Fig.01 : SUHR Christoffer und Peter, «Hamburg 1150», Edition-Lauer, Digital optimierter Ausdruck auf Leinenpapier, Format 30x42 cm. Source : <<http://www.historic-maps.de/hamburg-elbe-auswanderung/hamburg-ansichten/1150-1800/index.htm>>. page 11.

Fig.02 : SUHR Christoffer und Peter, «Blick auf Landungsbrücken 1860», Edition Lauer, Digital optimierter Nachdruck auf Leinenpapier, Format 30 x 42 cm. Source : <<http://www.historic-maps.de/rahmen.htm?http://www.historic-maps.de/hamburg-elbe-auswanderung/hamburg-ansichten/hafen-elbe/galerie/pages/091%20Landungsbruecken%201860.htm>>. page 12.

Fig.03 : SUHR Christoffer und Peter, «Hamburg-Cuxhaven 1860», Edition Lauer, Digital optimierter Nachdruck auf Leinenpapier, Format 30 x 42 cm. Source : <<http://www.historic-maps.de/rahmen.htm?http://www.historic-maps.de/hamburg-elbe-auswanderung/hamburg-ansichten/hafen-elbe/galerie/pages/097%20Hamb.-Cuxhaven%201860.htm>>. page 12.

Fig.04 : BANACH, «Hanza», pdf : La Hanse ou Ligue hanséatique. Source : <<http://www.clg-pascal-viarmes.ac-versailles.fr/IMG/pdf/Hanse.pdf>>. page 13.

Fig.05 : «Hamburg, Holländischer Brook ca. 1890-1900, vor dem Abriss zum Bau der Speicherstadt», 1890-1905, Photochrom print (color photo lithograph). Source : <[https://sv.wikipedia.org/wiki/Hamburgs_historia#/media/File:Hamburg_Holl%C3%A4ndischer_Brook_\(1890-1900\).jpg](https://sv.wikipedia.org/wiki/Hamburgs_historia#/media/File:Hamburg_Holl%C3%A4ndischer_Brook_(1890-1900).jpg)>. page 15.

Fig.06 : VON VARENDORF Gustav Adolf, «Varendorf(62)Altona_Hamburg_Harburg», 1789-1796, carte. Source : <[https://de.wikipedia.org/wiki/Hamburger_Wallanlagen#/media/File:Wallanlagen_varendorf\(62\)Altona_Hamburg_Harburg.png](https://de.wikipedia.org/wiki/Hamburger_Wallanlagen#/media/File:Wallanlagen_varendorf(62)Altona_Hamburg_Harburg.png)>. page 16.

Fig.07 : «Entwicklung der Stadt Hamburg in einer Darstellung von 1920. In die Karten wurde der moderne Hafen bereits frühzeitig eingezeichnet», pdf : Spuren der Geschichte Hamburg, sein Hafen und die Hafencity. Source : <http://www.hafencity.com/upload/files/files/Arbeitsheft5_Historie_FINAL_inkl_Titel.pdf>. page 18.

Fig.08 : SUHR Christoffer und Peter, «Karte des Brandes 1842», carte. Source : <<http://www.historic-maps.de/rahmen.htm?http://www.historic-maps.de/stadtplaene/stadtplaene-1800-1900/galerie/pages/Hamburg-Brand-Karte%201842.htm>>. page 19.

Fig.09 : «Jungfernstieg in Hamburg», 1890-1905, Photochrom print (color photo lithograph). Source : <[https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Hamburg#/media/File:Hamburg_Jungfernstieg_\(1890-1900\).jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Hamburg#/media/File:Hamburg_Jungfernstieg_(1890-1900).jpg)>. page 20.

Fig.10 : «Speicher im Hamburger Hafen». Source : <<https://www.hafen-hamburg.de/de/geschichte>>. page 21.

Fig.11 : Dominik Klemenčič, octobre 2015, «Speicherstadt, la ville des entrepôts au bord des canaux», photographie. page 23.

Fig.12 : SCHUMACHER Fritz, «Schema der natürlichen Entwicklung des Organismus Hamburg», 1919, Illustration. Source : <<https://www.deutsche-digitale-bibliothek.de/item/RIJLCDJQZ5AQ3Y2N4KST5Y-VV3VCO3PGK>>. page 24.

Fig.13 : GUTSCHOW Collection, «Plan général de reconstruction datant de 1944. Les cours d'eau et des coulées vertes partitionnent le tissu urbain en îlots distincts», 1944, plan d'urbanisme. Source : <<https://www.espazium.ch/de-la-violence-faite-aux-villes>>. page 27.

Fig.14 : HA, «Projekt Stadtautobahn: So stellte man sich eine Verkehrsführung in Hamburg vor, wie sie 1958 vom Tiefbauamt entworfen wurde. Ein Netz von 135 Kilometern Schnellstraßen war vorgesehen», dessin. Source : <<http://www.abendblatt.de/hamburg/article207295329/Die-irre-Vision-von-einer-Hamburger-Stadtautobahn.html>>. page 28.

Fig.15 : «Entwicklungsplan(sog. Fingerplan)», Hamburg, 1969, plan d'urbanisme. Source : Hamburgisches Architekturarchiv. page 29.

Fig.16 : DAPD, «Die Sturmflut von Hamburg 1962», 1962, photographie. Source : <<http://www.berliner-zeitung.de/10787866>>. page 30.

Fig.17 : KWI, «Erste Skizze der Perlenkette», 1985, dessin. Source : KRAFT-WIESE Brigitte. Perlenkette Hamburgs Hafenrand : die Revitalisierung des nördlichen Elbufers. Hamburg Stadtentwicklungsbehörde, 2000, p. 8. page 32.

Fig.18 : JANVIER Hugo, avril 2016, «La nouvelle façade fluviale d'Altona», photographie. page 33.

Fig.19 : HORST MAHLAU, «Hamburg in der Schachtel», environ 1950, photographie de maquette. Source : ADEUS, AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION STRASBOURGEOISE. Hambourg : Une ville réinvestit son port. Les Rencontres de l'ADEUS, 12 mai 2011. Strasbourg : ensa Strasbourg, 2011, p. 19. page 34-35.

Fig.20 : DEUTSCHE BUNDESPOST, «800 Jahre Hamburger Hafen», 1989, timbre poste. Source : <https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_des_Hamburger_Hafens#/media/File:DBP_1989_1419_Hamburger_Hafen.jpg>. page 37.

Fig.21 : VOSS Oliver, «Giant Mermaid», 2011, photo de sculpture (3.96m / 20.45 m, 2t, steel, polystyrene, filler, polyester resin, paint). Source : <<http://jobart-barjot.com/?p=7827>>. page 39.

Fig.22 : VILLE DE HAMBURG, «Olympische und Paralympische Spiele 2024 in Hamburg - OlympiaCity und Sportstätten», 2015, brochure 88p. Source : <<https://sportetsociete.files.wordpress.com/2015/10/brochure-hamburg-2024.pdf>> p. 88. page 40.

Fig.23 : SCHMIDT Peter, «Logo de la Ville libre et hanséatique de Hambourg», 1998, logo. Source : <<http://www.hamburg.de/contentblob/3167066/data/buergerinformation-hamburg-nord-2011.pdf>>. page 42.

Fig.24 : ZENKER Sebastian et C. BECKMANN Suzanne, «Figure 4. Perception of the city of Hamburg brand by internal target group», 2013, graphique. Source : «My place is not your place -different place brand knowledgeby different target groups», Journal of Place Management andDevelopmentVol. 6 No. 1, 2013pp. 6-17q Emerald Group Publishing Limited1753-8335DOI 10.1108/17538331311306078. page 43.

Fig.25 : ZENKER Sebastian et C. BECKMANN Suzanne, «Figure 5. Perception of the city of Hamburg brand by external target group », 2013, graphique. Source : «My place is not your place -different place brand knowledgeby different target groups», Journal of Place Management andDevelopmentVol. 6 No. 1, 2013pp. 6-17q Emerald Group Publishing Limited1753-8335DOI 10.1108/17538331311306078. page 43.

Fig.26 : NORDNORDWEST, «Alstereisvergnügen, Blick von der Brücke an der Hohenfelder Bucht Richtung Heinrich-Hertz-Turm», 11 Février 2012, photographie. Source : <https://en.wikipedia.org/wiki/Hamburg#/media/File:Alstereisvergn%C3%BCgen_11-02-2012_09.jpg>. page 44-45.

Fig.27 : JANVIER Hugo, août 2016, «Plan de situation des études de cas», plan. page 46.

Fig.28 : JANVIER Hugo, juillet 2016, «Graphique explicatif à partir d'une photo de la maquette de Hafencity dans le pavillon de Speicherstadt», graphique et photographie. page 47.

Fig.29 : JANVIER Hugo, mai 2016, «Fishmarkt le dimanche matin», photographie. page 49.

Fig.30 : «Hamburg. Cap Finisterre über dem Elbtunnel», début XXe, dessin. Source : <<http://stadtteilgeschichten.net/handle/2339/1119/browse?value=Hamburg%2C+St.+Pauli%2C+Bei+den+St.+Pauli-Landungsbr%C3%BCcken%2C+Alter+Elbtunnel&type=coveragespatial>>. page 50.

Fig.31 : SCHRÖER Herbert, septembre 2012, «St. Pauli Elbtunnel, Hamburg», photographie. Source : <<http://herbertschroer.com/post/32197596222/st-pauli-elbtunnel-hamburg>>. page 51.

Fig.32 : JANVIER Hugo, avril 2016, «Les grues de la façade portuaire de Hambourg», photographie. page 53.

Fig.33 : DEPARTMENT OF PLANNING BALTIMORE, «Final Master Plan Inner Harbor 2.0», 2006, plan d'urbanisme, Source : WATERFRONT PARTNERSHIP OF BALTIMORE INC, GBC, CITY OF BALTIMORE, AYERS SAINT GROSS, Baltimore Inner Harbor 2.0 pdf, Novembre 2013. page 54.

Fig.34 : JANVIER Hugo, avril 2015, «Docklands de Londres», photographie. page 55.

Fig.35 : MAPPLETHORPE, «Le MuCEM vu du Fort Saint Jean», février 2014, photographie. Source : <<http://sintetic.eklablog.com/7-mucem-marseille-a106274128>>. page 56.

Fig.36 : JANVIER Hugo, mai 2016, «Le centre de l'émigration allemande de Bremerhaven», photographie. page 58-59.

Fig.37 : JANVIER Hugo, octobre 2015, «Les canaux de Jungfernstieg devant la mairie», photographie. page 65.

Fig.38 : JANVIER Hugo, août 2016, «Évolution historique de la population hambourgeoise», graphique à partir d'un graphique. Source : GORGO, «Einwohnerentwicklung von Hamburg seit 1200», mars 2011, <http://www.wikiwand.com/de/Einwohnerentwicklung_von_Hamburg>. page 67.

Fig.39 : JANVIER Hugo, août 2016, «Évolution de la population hambourgeoise depuis la seconde guerre mondiale», graphique à partir d'un graphique. Source : GORGO, «Einwohnerentwicklung von Hamburg seit 1945», mars 2011, <http://www.wikiwand.com/de/Einwohnerentwicklung_von_Hamburg>. page 67.

Fig.40 : ISRAEL SILVESTRE, «Château de Versailles seen from the forecourt», 1654-1715, Chalcographie du Louvre, Vol. 22. Source : <http://www.metmuseum.org/toah/hd/frde/hd_frde.htm>. page 69.

Fig.41 : JANVIER Hugo, août 2016, «Illustration du retour au fleuve à Hambourg», illustration à partir du plan de développement urbain de Schumacher. Source : SCHUMACHER Fritz, «Schema der natürlichen Entwicklung des Organismus Hamburg», 1919, Illustration. Source : <<https://www.deutsche-digitale-bibliothek.de/item/RIJLCDJQZ5AQ3Y2N4KST5YVV3VCO3PGK>>. page 70.

Fig.42 : JANVIER Hugo, mars 2016, «Plan du territoire concerné par le Saut par-dessus l'Elbe», cartographie à partir d'un fond de carte Stamen. page 71.

Fig.43 : IBA HAMBURG, «Blick von Norden : Bestand», octobre 2005, photographie issu du pdf : Sprung über die Elbe, Hamburg auf dem Weg zur internationalen Bauausstellung - IBA Hamburg 2013, p. 40. Source : <<http://www.hamburg.de/bsu/>>. page 72.

Fig.44 : IBA HAMBURG, «Blick von Norden : Entwurf», octobre 2005, photographie issu du pdf : Sprung über die Elbe, Hamburg auf dem Weg zur internationalen Bauausstellung - IBA Hamburg 2013, p. 41. Source : <<http://www.hamburg.de/bsu/>>. page 72.

Fig.45 : JANVIER Hugo, mai 2016, «Le paysage portuaire de Wilhelmsburg», photographie. page 73.

Fig.46 : HAMBURGER BILDUNGSSERVER, «Hamburg in der Industrialisierung, Ansicht von 1880», 1882, xylographie nach einer Zeichnung von Adolf Eltner. Source : <<http://bildungsserver.hamburg.de/der-historische-ort/2374910/industrialisierung/>>. page 74-75.

Fig.47 : DR, «Terrasses de la Guillotière», 2015, photographie. Source : <<http://www.lyoncapitale.fr/Journal/Lyon/Actualite/Actualites/Une-Gaza-plage-s-installe-aujourd-hui-a-Lyon>>. page 77.

Fig.48 : DREAL Pays de la Loire - Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, «Bloc-diagramme de l'Atlas des paysages de Loire-Atlantique», 2011, illustration diagramme. Source : <http://www.paysages.loire-atlantique.gouv.fr/index64e5.html?_pg=paysage&_p=2&_up=1>. page 78.

Fig.49 : NANTES METROPOLE, «12 chantiers pour illustrer les 30 engagements», 2015, infographie. Source : <http://www.nantesmetropole.fr/actualite/1-actualite-thematique/debat-loire-les-engagements-des-elus-pour-reconquerir-le-fleuve-urbanisme-debat-loire-82481.kjsp?RH=ART_URBANISME>. page 80.

Fig.50 : SAMOA, «Shipyards Park», 2013, photographie. Source : <<http://www.iledenantes.com/en/projets/13-les-chantiers-shipyards.html>>. page 82-83.

Fig.51 : JANVIER Hugo, juillet 2016, «Coupe paysagère Hafencity», coupe. page 84-85.

Fig.52 : KCAP Architects&Planners, «Idee Gesamt», 2000, dessin. Source : <<http://www.kcap.eu/nl/projects/v/hafencity/>>. page 86.

Fig.53 : «Kaispeicher A Kaiserspeicher Hamburger Hafen», environ 1900, photographie. Source : <<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d1/Kaiserspeicher1.jpg>>. page 86.

Fig.54 : JANVIER Hugo, juillet 2016, «Infographie synthèse Hafencity», infographie. page 88.

Fig.55 : JANVIER Hugo, mai 2016, «Hafencity, Terrasse Magellan», photographie. page 90-91.

Fig.56 : JANVIER Hugo, juillet 2016, «Coupe paysagère IBA», coupe. page 92-93.

Fig.57 : «Wilhelmsburg Beach 2062», 2013, photographie. Source : <<https://cyclehambourg.wordpress.com/2013/02/08/universite-des-quartiers-architecture-temporaire-pour-la-ville-du-savoir/>>. page 94.

Fig.58 : JANVIER Hugo, août 2016, «Ramifications IBA», graphique fait à partir d'écrits sur l'IBA. page 94.

Fig.59 : MAIER-REIMER Nicola, «Visionsbild und Info-Poster der Bildungsoffensive», octobre 2008, PDF. Source : <<http://www.iba-hamburg.de/en/projects/education-an-district-development/education-and-district-development/bildungslandschaft-elbinseln-ev/projekt/education-drive.html>>. page 95.

Fig.60 : JANVIER Hugo, mai 2016, «Maquette du Pavillon de l'IBA», photographie de maquette. page 95.

Fig.61 : JANVIER Hugo, mai 2016, «Bâtiments de l'IBA 1», photographie. page 96.

Fig.62 : JANVIER Hugo, mai 2016, «Bâtiments de l'IBA 2», photographie. page 97.

Fig.63 : JANVIER Hugo, juillet 2016, «Coupe paysagère IBA», coupe. page 98-99.

Fig.64 : JANVIER Hugo, FROGER Baptiste, mars 2016, «Image de nuit Bäderwerk», image de rendu. page 101.

Fig.65 : JANVIER Hugo, FROGER Baptiste, mars 2016, «Plan masse Bäderwerk», plan masse. page 101.

Fig.66 : JANVIER Hugo, FROGER Baptiste, mars 2016, «Schéma conceptuel Bäderwerk», schéma. page 102.

Fig.67 : HÖVELMANN Lucas, CARVALHO Joana, SCHÖBERL Lars, ROSSNER Richard, «Schöne Aussicht - Neue Hafenkante St. Pauli», 2016, image de rendu. Source : PATRIOTISCHEN GESELLSCHAFT VON 1765. 6e Bülow-Wettbewerb 2016 : Neugestaltung und Arrondierung der Hafenkante im Umfeld des Alten Elbtunnels. Hamburg, 2016, 33 p. page 103.

Fig.68 : JANVIER Hugo, FROGER Baptiste, mars 2016, «Image depuis la passerelle, Bäderwerk», image de rendu. page 104-105.

Fig.69 : GREZ, «Pavillon-Pont de Saragosse (Espagne)», 2008, photographie. Source : <<http://evene.lefigaro.fr/celebre/biographie/zaha-hadid-19124.php>>. page 109.

Fig.70 : JANVIER Hugo, juin 2016, «La contestation et les « concurrents » pour l'eau à Hambourg», carte à partir d'un fond de carte Stamen. page 113.

Fig.71 : JANVIER Hugo, août 2016, «Diagramme de l'évolution du prix du logement à Hambourg en €/m² depuis 2011», diagramme à partir de statistiques. Source : STATISTISCHES AMT FÜR HAMBURG UND SCHLESWIG-HOLSTEIN, «Hamburger Stadtteil-Profil 2015», 2015, pdf. page 115.

Fig.72 : JANVIER Hugo, mai 2016, «Barbecue au bord de l'Alster», photographie. page 116.

Fig.73 : JANVIER Hugo, octobre 2015, «Terrasse Marco Polo Hafencity», photographie. page 116.

Fig.74 : JANVIER Hugo, juillet 2016, «Inauguration de Lohsepark», photographie. page 118.

Fig.75 : JANVIER Hugo, juillet 2016, «Materialverwaltung», photographie. page 120-121.

Fig.76 : SCHÄFER Christoph, «Verräumlichte Konflikte», dessin. Source : POLZIN Nils, «Bachelorarbeit», 2015, travail de licence. page 123.

Fig.77 : SCHÄFER Christoph, «Die Stadt ist unsere Fabrik», dessin. Source : POLZIN Nils, «Bachelorarbeit», 2015, travail de licence. page 123.

Fig.78 : JANVIER Hugo, juin 2016, «Soirée dans le Gängeviertel», photographie. page 125.

Fig.79 : JANVIER Hugo, avril 2016, «Cour du restaurant végétarien Nasch dans le Gängeviertel», photographie. page 128-129.

Fig.80 : JANVIER Hugo, août 2016, «Carte du bleu et du vert à Hambourg», carte. page 130.

Fig.81 : JANVIER Hugo, novembre 2016, «Les canaux vers l'Alster depuis un pont», photographie. page 132.

Fig.82 : BSU, «Grünes Netz Hamburg», logo. Source : <<http://www.hamburg.de/gruenes-netz/3939882/auf-gruenen-wegen-artikel/>>. page 134.

Fig.83 : JANVIER Hugo, août 2016, «Plan du concept paysager de Hambourg», plan explicatif à partir d'une carte d'archive. Source : BSU, «Landschaftsachsenmodell, Konzeptkarte von 1985», 1985, carte. page 135.

Fig.84 : JANVIER Hugo, juillet 2016, «Spectacles de jets d'eau dans Stadtpark», photographie. page 137.

Fig.85 : JANVIER Hugo, août 2016, «Carte des espaces verts et bleus à Hambourg», carte à partir d'un fond de carte Stamen. page 138-139.

Fig.86 : JANVIER Hugo, avril 2016, «Flohmarkt de Hambourg», photographie. page 141.

Fig.87 : JANVIER Hugo, août 2016, «Itinéraire du Barbec'», carte. page 143.

Fig.88 : JANVIER Hugo, mai 2016, «Vue des terrasses de Sankt Georg», photographie. page 145.

Fig.89 : JANVIER Hugo, novembre 2016, «Grosse Freiheit», photographie. page 146.

Fig.90 : JANVIER Hugo, août 2016, «Inventaire de la façade fluviale de Hambourg», infographie. page 149-152.

Fig.91 : JANVIER Hugo, août 2016, «Un poisson dans Sternschanze», photographie. page 155.

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

Cela fait presque dix mois que l'eau fait partie de mon quotidien hambourgeois. Mes sens n'ont été que modérément perturbés étant donné mes années passées au bord de la Loire. Cependant, à Hambourg, on apprend très vite à quel point l'eau inspire le rythme de vie des autochtones. Au moindre rayon de soleil, c'est l'Elbe qui devient une surface fourmillante reliant le centre-ville aux plages d'Altona, pendant que les grues du port continuent leur vas et viens incessants en arrière-plan. Les joggeurs matinaux animent les bords de l'Alster avant que l'odeur des grillades embaume les grandes pelouses humides jusqu'aux dernières lueurs du jour. Parfois l'Elbe est capricieuse et attire les vents de la Mer du Nord, alors les travailleurs hambourgeois préfèrent le tunnel sous le fleuve au bateau pour rejoindre le sud. Les avirons continuent eux leurs aller-retours sur l'étendue bleue de l'Alster tandis que les joggeurs revêtissent un pare-pluie, mais feront bel et bien le tour du lac avec comme motivation, les stands de Glühwein qui bordent l'eau tout l'hiver.

En racontant ici la vie des hambourgeois au fil de l'eau, c'est aujourd'hui la mienne que je livre. Les reflets du soleil couchant sur l'eau du lac ont embelli mes soirées de printemps alors que la buée de l'eau du fleuve m'a glacée tout l'hiver sur le chemin de l'université. Et au moment où j'écris ces quelques lignes, c'est l'eau de pluie qui vient tambouriner sur le rebord en plastique de la fenêtre de ma chambre d'étudiant. Étudiant d'une année à Hambourg, c'est donc cette aventure que je raconte dans ce mémoire, un épisode bleu au cœur d'un dialogue urbain constant entre la ville et ses eaux. Je parle de la ville et son histoire, la ville et ses habitants, la ville et ses espaces.