

villes | sociétés | cultures

Regards croisés sur les crises
Tours et retours en arrière
L'invité : Jean-Paul Lacaze
"Ludifier" les villes !
Le prix "La ville à lire" 2009

Revue

URBANISME

Dossier :

À bicyclette

www.urbanisme.fr

n° 366

mai
juin
2009

18 €



Frédéric Roghan / Feelsphoto

Le palais de justice conçu par Richard Rogers.

ANVERS : LES DÉFIS URBAINS D'UNE VILLE-PORT

En 2007, Anvers avait été l'hôte du Congrès international des urbanistes*. Cette année, le grand port flamand accueille un atelier Projet urbain organisé par Ariella Masbouni (cf. encadré). Pierre Laconte, président de l'Association internationale des urbanistes (AIU/ISOCARP), en présente les défis actuels, notamment la réaménagement des quais.

Anvers illustre plusieurs enjeux contemporains de la ville européenne, lieu de conflits, de cohabitations difficiles, de régénération urbaine coûteuse, mais aussi de potentialités. Son cas est particulièrement complexe. En effet, la xénophobie militante, mâtinée de repli communautaire flamand, y a trouvé son expression politique dans un parti d'extrême droite puissant, présidé par une personnalité bien connue du monde portuaire. La majorité municipale actuelle est une coalition de tous les partis "démocratiques".

L'atelier Projet urbain consacrera la plus grande partie de sa première matinée à une présentation et à un débat autour du plan directeur stratégique, conçu par Bernardo Secchi et Paola Vigano (studio 09). Ce schéma a délibérément privilégié la réhabilitation de l'existant par rapport au "spectaculaire nouveau". Il valorise l'image de l'eau, impose la sauvegarde des intérieurs d'îlots arborés et la biodiversité urbaine des espaces arborés publics. Il prévoit une large réutilisation du patrimoine désaffecté. Ainsi, l'ancien hôpital militaire est en train d'être transformé en "quartier vert".

Un projet exemplaire est la création d'un parc de 23 ha sur une friche ferroviaire (Spoor Noord). En cours d'achèvement – il sera inauguré en juin prochain –, cet investissement est déjà porteur de changement urbain, notamment par la transformation de silos et d'usines en logements. Cette réalisation pourrait inspirer bien des propriétaires de friches ferroviaires et fera partie des visites prévues au cours de l'Atelier.

Les quais nous appartiennent !

Dans le cadre général du plan directeur stratégique, un projet fort sera le réaménagement des quais de l'Escaut sur quelque 7 km. Il a été récemment présenté aux spécialistes dans un colloque international, et au grand public anversoises lors d'un événement festif intitulé "Les quais nous appartiennent à nouveau". Tout au long de leur vie portuaire, les quais ont été un lieu de manutention et d'entreposage, fermé au public par de robustes grilles métalliques. L'activité portuaire s'étant aujourd'hui déplacée vers le nord, ces grilles n'ont plus de raison d'être. L'espace de trafic lourd, élément essentiel d'accès au port, n'a pas davantage de nécessité fonctionnelle : le transit pourrait y être remplacé par le seul trafic local. Quant à l'espace des hangars, il a été envahi par le stationnement d'une marée de voitures.

Le bourgmestre (maire), Patrick Janssens, a proclamé sa volonté de réappropriation des quais par des activités proprement urbaines. À cet effet, un plan directeur des quais axé sur la relation entre la ville et son fleuve a été confié à l'architecte-paysagiste portugais João Nunes (agence Proap). Les 7 km ont été divisés en quartiers ayant chacun une dominante. Leur dynamique de développement a été très diverse. Avec la transformation de bassins en espaces publics, le sud, proche des musées, notamment de celui d'art moderne implanté dans une ancienne raffinerie de sucre, a connu un essor

* Congrès organisé par l'Association internationale des urbanistes (AIU/ISOCARP). L'AIU y a également consacré son rapport annuel 2007 (Review 03). www.isocarp.org

important. Il s'est encore renforcé avec la construction de l'imposant palais de justice conçu par Richard Rogers.

Au nord par contre, l'activité portuaire de la Petite Île, d'époque napoléonienne, délocalisée plus récemment, n'a pas trouvé aussi aisément une réaffectation malgré une injection massive d'investissements subventionnés depuis une vingtaine d'années. Le grand Entrepôt royal a été démoli (passant outre à l'avis de la Commission des monuments) pour être remplacé par un immeuble de bureaux. D'autres ont heureusement été conservés et réaménagés, notamment le Hangar 26, actuellement centre de conférences. Au milieu du bassin, un nouveau musée est en cours d'achèvement. D'autres projets incluent la surélévation de la "maison du port" par une énorme superstructure en porte-à-faux dont la forme fait penser à un gros hors-bord, icône spectaculaire issue de l'imagination toujours fertile de Zaha Hadid.

Un défi commun à toute la rive de l'Escaut, comme d'ailleurs à tous les rivages de la planète, est l'inexorable montée des eaux devant résulter du réchauffement planétaire. Le plan Sigma du gouvernement régional (de la Flandre) a eu le mérite d'aborder cette menace de front en imposant une "barrière" (permanente ou mobile) de 2,25 m par rapport au niveau moyen actuel de l'eau. Cela entraîne évidemment le risque d'une nouvelle coupure – physique et visuelle – entre la ville et son fleuve. Un des principaux efforts du plan de l'agence Proap est de dessiner des aménagements paysagers diversifiés, mais dont la crête est uniformément à 2,25 m, tout au long des 7 km.

Le nouvel aménagement des quais comporte de nombreux autres défis, notamment :

– Quel trafic automobile et quel stationnement faut-il y maintenir ? Peut-on y implanter une nouvelle ligne de tramway ? Les opposants parlent d'une barrière, mais les exemples abondent pour démontrer le contraire, y compris à Gand, où une ligne de tramway passe au milieu d'une rue commerçante, piétonne de surcroît (rue des Champs).

– Quel usage faire du fleuve pour la navigation urbaine ? L'exemple du *Riverbus* londonien montre l'importance d'une multimodalité attentive aux moindres détails : accessibilité des pontons, protection contre les intempéries, distance entre les arrêts des bateaux et ceux des transports publics,

y compris les gares, équilibre entre les deux rives, coordination avec les opérateurs existants, volontiers discrets fossoyeurs de tels projets, etc.

– Comment récupérer une partie des plus-values découlant des investissements publics au bénéfice des propriétaires privés d'immeubles en front de quai ? Comme le faisait remarquer le bourgmestre au cours d'un récent colloque, ceux-ci s'organisent déjà pour tenter de s'y opposer.

La qualité de vie de la ville implique de la libérer du trafic lourd. Or celui-ci risque d'augmenter. Un projet de tunnel et viaduc autoroutier urbain (Oosterweel) augmenterait la fluidité du trafic lourd, moyennant un investissement de quelque 3 milliards d'euros (estimation actuelle). Ce projet a soulevé de nombreuses contestations, tant des spécialistes que des habitants concernés. Une étude critique fouillée (SUM/ARUP) met en question son utilité. En effet, le tunnel à péage existant (tunnel Liefkenshoek) n'est nullement saturé, mais les transporteurs préfèrent utiliser des ouvrages gratuits tels le tunnel Kennedy. L'étude suggère entre autres d'unifier les conditions de passage dans les tunnels existants. Un référendum est prévu sur le "choix entre projets". Le débat reste ouvert sur la formulation des questions et le choix effectivement laissé à l'électeur...

L'atelier Projet urbain se tenant en Belgique, les participants pourraient se livrer à quelques utiles comparaisons. Le pays est marqué par un profil national des plus modestes, mais au moins trois villes proches y ont chacune une identité forte et des politiques autonomes. Elles entretiennent entre elles une relation de "coopétition" (coopération et compétition) et sont d'autant plus intéressantes à comparer qu'elles font partie de la même mégalopole centrale belge : outre Anvers, Gand, dont la politique de rénovation est aussi ambitieuse que celle d'Anvers, ainsi qu'ont pu le constater les visiteurs du récent MIPIM ; et Bruxelles, capitale dont l'urbanisme autant que l'identité sont très marqués par l'Europe /1. Une présence significative des professionnels français y est désormais perceptible. L'atelier Christian de Portzamparc, déjà concepteur de l'emblématique musée Hergé en cours d'achèvement à Louvain-la-Neuve, a été récemment choisi pour l'élaboration du plan directeur du quartier européen. | **Pierre Laconte**

1/
Voir Bruxelles, la Belgique et l'Europe. Un urbanisme cosmopolite, sous la direction de Pierre Laconte, éditions du CERTU, coll. "Débats", Lyon, 2007.



Un atelier Projet urbain les 25 et 26 juin 2009

"Faire aimer la ville", tel sera le beau thème de l'atelier Projet urbain n° 37 consacré à la ville d'Anvers, conçu par Ariella Masbouni (Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature/MEEDDAT) avec le concours de Dries Willems, urbaniste, et de Marcel Smets, architecte en chef de la Région Flandre.

Renseignements
À Paris : Éric Fallon, tél. : 01 40 81 97 01, eric.fallon@developpement-durable.gouv.fr
À Anvers : Gerda Vercammen, tél. : (32) 3 244 51 28, fax : (32) 3 244 51 20, gerda.vercammen@stad.antwerpen.be, www.antwerpen.be/faireaimerlaville