

© Karolina Somborska

ESPACES PUBLICS

VILLE ET MER : RETISSER LES LIENS

Interfaces entre deux univers parfaitement opposés – la terre et la mer –, les fronts maritimes urbains connaissent depuis quelques années un renouveau, engageant une mixité des usages et, de façon moins évidente, la protection de cet environnement fragile. D'améliorations en reconversions, de Calais au Havre, en passant par Saint-Nazaire et Carnac, les exemples hexagonaux ne manquent pas.

Nice, années 1920. La promenade des Anglais, du haut de ses sept décennies, occupe une place conséquente dans la cité, celle donnée dès lors aux voitures. Élargie pour répondre à l'essor des transports automobiles, elle est passée du chemin côtier à une autoroute urbaine qui rompt la liaison entre ville et mer. Une césure source de pollution visuelle, atmosphérique et sonore. Un Styx de bitume bon pour la parade, chapeaux au vent. Au cours du XX^e siècle, le scénario se répète sur toutes les côtes, atteignant une apogée dans les années 1970. À mesure que la littoralisation s'amplifie, les lieux de circulation historiques des fronts de mer se muent en un feuilleté composé d'une plage de sable, d'une promenade piétonne plus ou moins large, d'une route à deux, quatre, voire six voies, d'un maigre trottoir et d'une rangée de cafés et de commerces. Puis vient la ville. Un siècle, quelques tempêtes et un changement climatique indéniable plus tard, retrouver un rapport ville-plage ininterrompu se fait pressant. De territoires au naturel attractif, les fronts de mer sont devenus des amalgames d'aménagements successifs manquant de cohérence, des espaces publics vidés de leur substance fédératrice. « Les projets d'aménagement consistent en un nouveau partage de l'espace public en y intégrant des dimensions environnementales, que cela soit celle de la gestion de l'eau, du bilan carbone, de la désimperméabilisation ou de la présence végétale », explique Loïc Mareschal, paysagiste concepteur et botaniste, fondateur de l'agence nantaise Phytolab, qui est notamment intervenue à Saint-Nazaire, Carnac ou Lacanau et dont l'un des projets en cours est celui de La Baule. Rénovation, réappropriation, métamorphose...

la terminologie révèle les différentes typologies d'intervention dans ces projets qui posent tous en tête de leurs enjeux un retournement vers la mer, en partant de la morphologie naturelle du lieu, aussi transformée soit-elle, et de son histoire économique et sociale. Car finalement, les usages en front de mer n'ont pas tellement évolué depuis l'avènement des congés payés ; c'est l'ordonnancement des activités qui évolue. Et Loïc Mareschal de rappeler que l'échelle urbaine n'est pas celle de l'objet. « Dans le cas de la ville, il y a des besoins d'intervention qui répondent à des besoins du moment, qui évoluent dans le temps. À une période, beaucoup était fait pour la voiture, maintenant on fait plutôt pour le vélo et le piéton. Qui sait ce qui se passera dans 30 ans... » Aussi, le programme pour la redistribution des espaces souhaité lors des appels à projets est souvent le suivant : apaisement des circulations, nouvelle place accordée aux cyclistes, mixité des usages, interface ville-mer, prise en compte de la fragilité de cet écosystème même en milieu urbain... « Cette idée de retournement vers le rivage a pour but de faire profiter aux urbains de paysages de qualité, d'espaces verts, de secteur de loisirs, de lieux où l'on se sent hors la ville. C'est, depuis une bonne vingtaine d'années, un mouvement mondial d'un nouveau rapport entre villes, cours d'eau et fronts de mer. Une des actions est de remettre en scène ces paysages et d'en révéler les qualités, et ce plutôt en effaçant des aménagements, en retirant plutôt qu'en ajoutant. En s'appuyant sur leurs qualités », poursuit-il. Une des questions qui vient agiter les esprits des paysagistes et des élus est celle de la submersion

marine et de la préservation d'un littoral fragile, qu'il soit rocheux ou sablonneux. « Le recul des côtes est inexorable, rappelle Loïc Mareschal. Sur l'évolution du trait de côte, contrairement à des sites historiquement plus exposés comme les Pays-Bas ou Venise, il n'existe pas vraiment de stratégie nationale en France et cela manque beaucoup », regrette-t-il. Aujourd'hui, on subit. On attend la tempête, un phénomène climatique extrême – comme Xynthia – pour définir des zones noires, où le danger est considéré comme extrême et peut être mortel ; où les constructions doivent être détruites et la zone doit retourner à l'état naturel immédiatement. « Il n'existe pas de politique pour anticiper du recul, reloger, indemniser, donner d'autres secteurs à urbaniser. Il faudrait pouvoir recomposer de manière volontariste, mais c'est très lourd financièrement et les collectivités à elles seules n'ont pas les moyens, alors que la question va se poser de manière de plus en plus pressante », déplore Loïc Mareschal. Dans un principe de réalité, il admet qu'il faut alors « faire des projets sans regrets », comme l'agence l'a fait à Lacanau-Océan, où l'on sait que le trait de côte va reculer d'ici 2060-2070. Le réaménagement du front de mer a été effectué pour une trentaine d'années « mais cela vaut quand même le coup de supprimer les voitures, quelques équipements, et de les installer en recul, de réaliser des aménagements "éphémères" qui seront peut-être perdus. Nous ne sommes pas obligés de supporter un immonde parking en attendant ! »

Dossier réalisé par Lucie Cluzan

QUAI DE SOUTHAMPTON, LE HAVRE

MDP Michel Desvigne Paysagiste
et Inessa Hansch Architecte

Effacé de la carte en septembre 1944 par les bombes de l'aviation alliée, reconstruit pour accueillir paquebots et ferries puis relevé de ses fonctions sans perdre son statut d'espace public, le quai de Southampton du Havre déploie de nouvelles perspectives. Le paysagiste Michel Desvigne et l'architecte et urbaniste Inessa Hansch signent cette requalification au minimalisme très habité où des portiques structurent, organisent et orientent l'espace.

FICHE TECHNIQUE

LOCALISATION Le Havre (76), France

MAÎTRISE D'OUVRAGE Ville du Havre et Grand port maritime du Havre

ÉQUIPE MDP Michel Desvigne Paysagiste (mandataire), Inessa Hansch Architecte, Artelia, SNAIK éclairage, Pro Développement

PROGRAMME Requalification et aménagement des espaces publics du front de mer

SUPERFICIE 12 ha

CALENDRIER 2016-2023

BUDGET 27 millions d'euros (17 + 10, en deux phases)

PHOTOGRAPHIES Karolina Samborska et Julien Lanoo

RÉCOMPENSES Équerre d'argent 2020, catégorie Espaces publics et paysagers

ENTRETIEN AVEC MICHEL DESVIGNE ET INESSA HANSCH

Architecte paysagiste, fondateur de l'agence MDP Michel Desvigne Paysagiste
Architecte urbaniste, fondatrice de l'agence Inessa Hansch Architecte

Le concours pour le projet d'aménagement du quai a été lancé en 2016. Comment le projet s'intègre-t-il dans l'histoire urbaine mouvementée de la ville ?

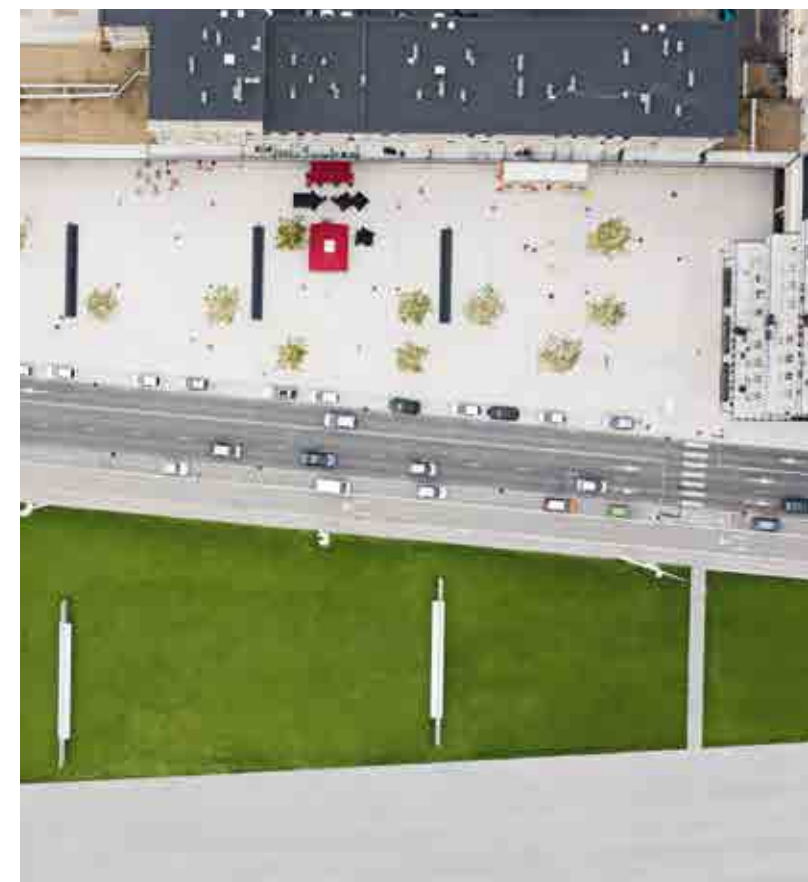
Michel Desvigne : Avant ce concours, il y a tout d'abord eu une étude urbaine qui a engagé trois équipes qui ont mené pendant plusieurs mois une réflexion beaucoup plus large sur l'ensemble des espaces publics du centre-ville reconstruit du Havre, avec bien entendu en ligne d'horizon le réaménagement du quai de Southampton. Ce dialogue compétitif a donné les bases d'un programme qui a été l'objet de ce concours que nous avons remporté. L'idée qu'une ville s'interroge d'abord sur le potentiel de ses espaces, sur ses qualités, me semble d'ailleurs un bon cadre pour en déduire une sorte de programme qui est ensuite soumis à concours. Cela enrichit et précise les fondements de ce qu'il est possible de faire.

Pouvez-vous justement décrire le site existant concerné par cet aménagement ? À quoi ressemblait cette façade maritime ? Quels usages y étaient observés ? Quelles en étaient les forces et les faiblesses ?

M. D. : Ce quai est très particulier. Quand on regarde les photos anciennes, jusqu'au moment de la reconstruction, on voit que ce n'était pas l'endroit le plus élaboré ou sur lequel l'attention était la plus précise, mais il était très habité : le quai peint par Monnet, la manière dont il a fonctionné pendant les périodes plus industrielles, celle des croisières, de l'inauguration du *France*... Ces dernières années, il avait perdu sa fonction d'embarcadère pour les ferries vers l'Angleterre ; il était utilisé pour des usages temporaires peu glorieux, comme parking pour les voitures de location, par exemple. Mais il restait un espace public, un lieu puissant, ouvert à tous. Ce quai a une histoire dans les souvenirs de tous. Ce n'est pas la reconquête dont on parle parfois dans les friches. Les usages étaient là, la mémoire était là ! Et une partie du site est une construction, l'ouvrage depuis lequel on embarquait sur les ferries. Dans le meilleur des mondes, on se serait peut-être posé la question autrement, on aurait envisagé une renaturation de la rive. Mais les moyens de l'industrie ne sont pas du tout à l'échelle de ceux d'une ville et cela n'aurait aucun sens aujourd'hui parce que personne n'a les moyens de démonter les constructions industrielles dont nous avons hérité.

L'aménagement est pour le moins minimaliste : le vide et l'absence de relief jouent un rôle primordial dans ce projet et c'est assez réjouissant à l'heure où aménagements urbains riment avec division des espaces en zones dédiées à des activités spécifiques. À quoi tient ce parti pris ?

M. D. : Le grand paysagiste Michel Corajoud avait écrit de très beaux textes sur le port du Havre, sur la beauté de sa démesure. Il fait 25 kilomètres de long et, finalement, la ville qui est grande est petite par rapport à lui ! Le quai de Southampton n'est que l'entrée de ce très grand ensemble industriel. C'est très important de remettre en perspective cet espace public avec cette géographie, non seulement naturelle, de l'estuaire et du littoral, mais aussi humaine, celle de cet établissement industriel considérable, une démesure, une chose sublime. Et d'un coup, encombrer ce quai avec des choses dont on sait qu'elles seront très vite désuètes, souvent laides, n'était pas nécessaire. Par rapport à l'échelle du port, c'est un petit espace urbain, même s'il fait 1,3 kilomètre. Ce n'est donc pas un minimalisme de principe. C'est une œuvre très franchement dessinée, avec une retenue, une radicalité. Nous n'avons pas eu peur de faire un vide, nos interlocuteurs non plus.



Et je continue à ne pas aimer les lieux surdéterminés. J'aime l'évidence de la géographie, de la beauté presque naturelle de ces endroits en rive de la ville, en rive de la terre.

Sur quoi cette composition minimaliste de l'espace public repose-t-elle ?

M. D. : Dans la première étude, j'avais donné plus de place aux pelouses mais le maire voulait une grande promenade, très libre, des espaces dégagés, minéraux. Nous avons alors dû trouver l'équilibre entre les surfaces de pelouse et les surfaces minérales. Et cet équilibre ne s'est pas réalisé seulement en termes de quantité d'usage, mais également en composant en perspective, en visant les grands éléments d'infrastructure, les points importants du site. Les pelouses, larges compositions triangulaires, ont été conçues au sol en tirant des lignes, en prenant des points de vue, comme pendant une navigation avec les amers : l'angle du quai, la tour de la capitainerie, le débouché d'un pont, une digue... Cela a défini le découpage, un tracé très précis et radical : il y a seulement trois lignes. Ça aurait pu être pauvre ; le vide peut être juste pauvre. Je prétends que ce vide a un petit quelque chose en plus qui est lié à la pertinence des visées et à la pureté. Cela relève aussi de cette démesure. Ces lignes sont tellement tendues qu'elles n'ont plus d'échelle. On ne voit plus que ça s'échappe. C'est comme une ligne d'horizon dont on ne sait pas dire si elle est grande ou petite. Et c'est la manière dont, je crois, universellement, on perçoit l'espace.

Quels matériaux ont été mis en œuvre pour obtenir cette surface si lisse ?

M. D. : Il faut préciser que c'est très grand et qu'il y avait pour cette promenade un budget raisonnable. On ne met pas tant d'argent que ça dans les espaces publics... Du coup, c'est un simple enrobé, un matériau de route auquel nous voulions donner une certaine abstraction. Nous avons utilisé des agrégats qu'il est possible de trouver sur ce littoral, avec ses couleurs propres, et nous avons poncé cet enrobé. On obtient une matière très soyeuse, extrêmement lisse. Cette surface minérale ne devait avoir aucune échelle et le béton nous aurait contraints à avoir un dessin de joint, donc une mesure. L'intérêt de l'enrobé, c'est justement l'absence de joint. C'est une matière continue sur 1,3 kilomètre. Après la pluie, quand des flaques se forment, c'est presque

une plage, ça devient noir, ça brille, on voit les agrégats. C'est à la fois d'une extrême simplicité et cela respecte l'essence de cette géographie. C'est comme une plage et, en même temps, c'est une construction industrielle et, en même temps, on est en ville...

Comment votre travail sur les équipements s'intègre-t-il dans le projet global d'aménagement du quai mené par Michel Desvigne ?

Inessa Hansch : La Ville souhaitait établir un véritable lien entre le quai – qui appartient au port – et la ville, faire l'interface entre ces deux entités jusque-là séparées. En tant qu'urbaniste, j'ai d'abord réalisé l'analyse urbaine – en équipe avec Michel Desvigne – et défini des séquences spatiales, les différentes échelles du projet. Cela a été le plan de base commun qui nous a permis de construire, d'imaginer les projets de paysages et d'équipements en amont, à une plus grande échelle intégrant les structures de la ville. Au départ, la Ville avait envisagé la construction de pavillons multifonctionnels sur le quai. J'ai déterminé les endroits où les installer, de quelle manière et puis les ai dessinés. Finalement, cette idée n'a pas été conservée mais ce travail m'a inspirée pour l'installation de ces grands portiques qui sont devenus des bancs.

La faible quantité de mobilier urbain est aussi un point marquant de ce projet. Vous avez conçu plusieurs types de portiques, de différentes couleurs. Quels sont leur fonction et leur rapport à la ville et au paysage ?

I. H. : Depuis la rue jusqu'au quai et au port, l'espace s'élargit. Le pied des immeubles est un seuil de l'espace urbain. C'est là que sont installés les premiers portiques noirs – le code couleur de la ville – assez serrés, là où sont les terrasses des cafés. Ce mobilier reprend le rythme des arcades de la ville de Perret. Plus loin sur la pelouse, les portiques sont blancs, en accord avec le code couleur du port. Ils correspondent à d'autres pratiques, aux jeux de ballon et, en même temps, permettent des cadrages. C'est pourquoi ils restent transparents, pour ne pas boucher les vues. Au pied des immeubles, ils sont en verre et forment des paravents. Sur la pelouse, c'est de la cotte de mailles qui fait pare-ballon. Espacés, ils laissent la possibilité aux gens de faire ce qu'ils veulent sur cette pelouse, tout en créant un espace à leur dimension.



Quels sont les équipements installés sur l'autre quai, celui longeant la plage ?

I. H. : Nous sommes là sur le terrain de sport où j'ai décliné les portiques pour en faire des agrès. Mais je ne voulais pas que cela ressemble à des équipements de sport, je voulais que tout le monde les utilise. Ils sont toutefois étudiés pour faire des figures. C'est le contraire des espaces genrés ; il y a des enfants, des filles, des garçons, des personnes âgées, des personnes qui ne savent pas faire de sport et d'autres qui en font très bien. Il y a même des chiens ! C'est très convivial. Ce sont des équipements qui servent à accrocher la vie. L'activité est concentrée en un endroit mais de manière indéterminée.

Parmi les équipements marquants, il y a ce socle en béton face au Muma, le musée d'art moderne André-Malraux. Quel est son fonctionnement dans cet espace ?

I. H. : À l'origine, il y avait là la tour défensive de la ville. Ce socle marque l'entrée du port, crée un point de vue depuis la cassure du quai, là où il se plie. Il rappelle cette tour mais ses gradins sont tournés vers l'extérieur et non vers l'intérieur, pour une vision à 360 degrés. C'est une ouverture de l'espace public, qui n'est dorénavant plus défensif mais ouvert.