



HAFENCITY HAMBURG

THÈMES QUARTIERS PROJETS

Sommaire

ÉDITORIAL	05
LA HAFENCITY	
Le projet Hafencity	08
La base du développement	12
LES QUARTIERS	
Am Sandtorkai / Dalmannkai	16
Am Sandtorpark / Grasbrook	18
Brooktorkai / Ericus	20
Strandkai	22
Überseequartier	24
Elbtorquartier	28
Am Lohsepark	32
Oberhafen	36
Baakenhafen	38
Elbbrücken	42
LES THÈMES	
Durabilité	46
Événements culturels	50
Développement social	54
Espaces publics	56
Infrastructure	60
DATES ET FAITS	64



LES QUARTIERS

- A** Am Sandtorkai/Dalmanckai
- B** Am Sandtorpark/Grasbrook
- C** Brooktorkai/Ericus
- D** Strandkai
- E** Überseequartier
- F** Elbtorkai
- G** Am Lohsepark
- H** Oberhafen
- I** Baakenhafen
- J** Elbbrücken

LES PROJETS

- 1** Elbphilharmonie sur le Kaispeicher A
- 2** Port de plaisance traditionnel dans le port de Sandtorhafen
- 3** Marina pour bateaux de plaisance dans le port de Grasbrookhafen
- 4** Terrasses de Magellan achevées
- 5** Terrasses de Marco Polo achevées
- 6** Place Vasco-da-Gama-Platz achevée
- 7** École primaire du parc de Sandtorpark, école primaire et école secondaire du parc de Lohsepark et école primaire du port de Baakenhafen
- 8** Hamburg Cruise Center/hôtel

Progression du développement des surfaces

Photo : Fotofrizz
Modèle : Michael Korol, Hafencity Hamburg GmbH

- Achevé
- En chantier / en préparation à la construction
- Adjudication
- Appel d'offres / adjudication en cours
- Préparation des terrains
- Quartiers
- Projets
- U Station de métro



- 9** Science Center/Théâtre des sciences
- 10** Musée maritime international de Hambourg dans le Kaispeicher B
- 11** Université de la Hafencity
- 12** Lieu de commémoration de l'ancienne gare de Hanovre
- 13** Terrains de sport de la Hafencity
- 14** Station de métro Überseequartier (U4)
- 15** Station de métro Hafencity Universität (U4)
- 16** Station de métro Elbbrücken (U4)

Gestion du développement et HafenCity Hamburg GmbH

Les grands projets de développement urbain requièrent une intense coopération et la mutualisation de la conception et de la réalisation. Les liens étroits entre les investissements publics (près de 2,4 milliards d'euros, dont 1,5 milliard résultant de la vente de terrains) et privés (environ 8 milliards d'euros) créent une complexité considérable des tâches et un besoin élevé en gestion dans la HafenCity.

En 1997, la Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung GHS (rebaptisée en 2004 HafenCity Hamburg GmbH) a été fondée afin de gérer le développement de la HafenCity. Elle administre le fonds spécial « Stadt und Hafen » et les terrains du quartier de la HafenCity qui appartiennent à la ville de Hambourg. La vente de ceux-ci a fourni la majeure partie des investissements publics, notamment pour l'aménagement des rues, des ponts, des places, des parcs, des murs des quais et des promenades. Outre le financement, la HafenCity Hamburg GmbH assure le défrichage et la prépara-

tion des terrains, l'aménagement et la construction des espaces publics et de l'infrastructure ainsi que le recrutement et la définition des modalités contractuelles des concepteurs de terrain et des utilisateurs, sans oublier la communication et les relations publiques.

La société HafenCity Hamburg GmbH est une filiale à 100 pour cent de la ville libre et hanséatique de Hambourg et est mandatée par celle-ci pour développer la HafenCity. Le contrôle public, la coopération et la répartition du travail sont intenses : le conseil de surveillance de la société HafenCity Hamburg GmbH est composé de sénateurs, avec à sa tête le Premier maire. Les décisions relatives à la vente des terrains et aux adjudications (options avec obligation de planification) sont prises par la Commission pour l'aménagement foncier. La Commission pour le développement urbain (majoritairement constituée des membres du parlement et de l'assemblée d'arrondissement) délibère et se prononce sur les plans d'urbanisme. Ceux-ci sont par

la suite mis en œuvre par la BSU (Autorité chargée du développement urbain et de l'environnement) du groupe de travail de la HafenCity qui accorde également les permis de construire. Outre les représentants des maîtres d'ouvrage privés et des architectes indépendants, la BSU (directeur de l'urbanisme), l'administration de l'arrondissement, la société HafenCity Hamburg GmbH et plusieurs hommes politiques (arrondissement Hamburg-Mitte ou parlement) forment les jurys des concours pour l'aménagement urbain et des espaces libres ainsi que pour la construction d'immeubles.

La mutualisation des tâches non régaliennes dans une société appartenant à la ville assure, grâce à une répartition du travail et à un contrôle intensifs, l'efficacité et la qualité des opérations de développement urbain, l'État disposant d'une capacité de contrôle conséquente.

Éditorial

Les grands projets de développement urbain représentent bien plus que le simple résultat d'une bonne planification et de constructions à l'esthétique exigeante, et cela vaut en particulier pour la HafenCity de Hambourg : ce projet en bordure de l'eau, qui intervient au cours d'un processus de développement radical, a transformé l'ancienne zone portuaire de Hambourg en un nouvel espace urbain. Sur une surface de 157 hectares, un nouveau quartier animé prendra vie au bord de l'eau d'ici 2025. Il comptera plus de 6 000 logements permettant d'accueillir au moins 12 000 habitants, ainsi que des surfaces réservées aux services abritant plus de 45 000 postes de travail. Petits commerces, établissements gastronomiques, offres culturelles et de loisirs, ainsi que parcs, places et promenades verront le jour. Cette mutation, entraînant l'extension conséquente de la ville hanséatique jusqu'à l'Elbe, confère au centre de Hambourg une nouvelle qualité urbaine allant de pair avec une nouvelle approche de l'eau.

Toutefois, il ne s'agit pas seulement de reconstruire en grande partie un centre ville dans l'ancienne zone portuaire et de l'étendre en partant des structures urbaines existantes avec une réalisation rapide. En effet, l'urbanisation de ce centre suit un modèle à la fois nouveau et ancien : en arrière-plan se trouve cette ville européenne à la grande densité de construction et dotée d'un potentiel d'urbanité élevé. La nouveauté de ce projet tient du fait qu'il confère des images idéales à la ville européenne dans son ensemble, et non pas à son noyau, la « city », qui devra par conséquent être redéfinie au cours du développement de la HafenCity dans le contexte de cette ville européenne. Cet agrandissement, qui constitue également une réinterprétation du centre ville noyau avec l'apparition d'un « New Downtown » moderne, reste unique dans un contexte européen de par sa portée et son envergure.

L'objectif est de conserver l'identité du centre-ville tout en la refaçonant, par exemple en faisant de la durabilité, notamment d'un point de vue écologique, un facteur crucial pour la ville et en déve-

loppant l'urbanité commerciale et non commerciale au sein d'un processus interactif.

Son identité de lieu à la fois global et local, et d'espace physique, social et perçu, fait de longue date partie de ses principaux traits. En parallèle, la HafenCity laisse déjà entrevoir de nombreuses qualités urbaines. Elle compte à présent au moins 2 000 habitants vivant dans des conditions diverses : des logements privés luxueux aux logements coopératifs de location, en passant par les communautés de construction. Plus de 2 500 autres logements sont actuellement en cours de planification ou de réalisation, notamment plusieurs tours qui sont bâties directement dans le bassin portuaire du quartier de Baakenhafen situé à l'est. Par ailleurs, tous les édifices là-bas sont construits conformément au label d'or écologique de la HafenCity et allient une qualité urbaine élevée à une durabilité écologique. Un tiers des constructions de logements est subventionné par l'État. L'ensemble de ce quartier est également un exemple en matière de mobilité durable : il y va de soi de créer des infrastructures de rechargement pour les voitures électriques dans les bâtiments et de les intégrer dans un concept de partage de voiture autour du quartier avec un parc de voitures constitué en grande partie de véhicules électriques.

Dès à présent, près de 10 000 personnes travaillent dans les plus de 450 entreprises représentées dans la HafenCity. Certaines d'entre elles emploient plus de 1 000 personnes, notamment le groupe d'édition Spiegel, le groupe de biens de consommation Unilever et la société internationale de classification Germanischer Lloyd, ainsi que d'autres grandes entreprises telles que Kühne + Nagel. L'offre s'étend des petits prestataires locaux aux grandes marques nationales, voire aux leaders mondiaux, tels que China Shipping dont le siège européen se trouve dans la HafenCity. La HafenCity se distingue également en tant que lieu de savoir et de connaissances grâce à plusieurs écoles supérieures privées telles que la Kühne Logistics University et la Medical School de Hambourg ; en 2014, l'arrivée de 2 000 étudiants suite à l'ouverture de l'université publique de la



Jürgen Bruns-Berentelg, Président de la gérance de la société HafenCity Hamburg GmbH

HafenCity (HCU) renforcera le caractère étudiant du quartier.

La HafenCity abrite en outre une école primaire et un premier lieu d'accueil des enfants comportant une crèche et un jardin d'enfants. Cinq autres crèches, une autre école primaire et un lycée sont en cours de planification ou de réalisation. Même si l'établissement du commerce de détail se fait encore attendre, l'approvisionnement de proximité est assuré au nord dans l'Überseequartier ou dans d'autres lieux divers.

Par ailleurs, plusieurs organisations civiles et réseaux sociaux solides ont vu le jour dans la HafenCity : ces derniers réunissent avec succès les habitants, les entreprises et d'autres institutions au sein et en dehors du quartier.

Actuellement, la HafenCity est achevée à 40 pour cent ; le projet a donc depuis longtemps dépassé le stade de la planification, et les chantiers ont laissé la place à une ville animée d'un point de vue physique, économique, social et culturel : une partie du nouveau centre-ville a ainsi déjà vu le jour, à la fois ordinaire et ambitieuse.

Votre HafenCity Hamburg GmbH



PRÉSENTATION DE LA HAFENCITY



Le projet HafenCity

C'est ici que s'agrandit Hambourg : la HafenCity, le plus grand projet de développement intra-urbain d'Europe, représente un modèle d'aménagement d'une ville européenne située au bord de l'eau

Avec l'extension de la ville de long de l'Elbe, Hambourg instaure de nouveaux critères de développement au moins à l'échelle européenne : sur une surface de 157 hectares, une ville animée au charme maritime prend forme, mélangeant travail et habitat, culture et loisirs, tourisme et petits commerces, contrairement à d'autres quartiers où bureaux et commerces de détail prédominent. Ce qui distingue également la HafenCity d'autres projets de développement urbain au bord de l'eau, ce sont notamment sa situation centrale et les grandes attentes en termes de qualité qui se reflètent dans le mélange subtil des usages réservés à ce quartier, dans les exigences qui y sont posées en matière d'urbanité et de durabilité environnementale ainsi que dans le processus de développement innovant.

Les relations intenses d'interdépendance entre la terre et l'eau peuvent également être considérées comme uniques en leur genre. La HafenCity ne sera pas endiguée, c'est-à-dire qu'elle ne sera pas coupée de l'eau. À l'exception des promenades situées sur les quais et les rives, la zone sera rehaussée de 8 à 9 mètres au-dessus du niveau de la mer. Grâce au concept de terps, l'ancienne zone portuaire et industrielle va bénéficier d'une nouvelle topographie caractéristique conservant l'accès à l'eau et son milieu typiquement portuaire, tout en assurant une protection contre les crues.

CONCEPTION D'UN TOUT NOUVEAU QUARTIER

Les objectifs de développement de la HafenCity sont très nombreux. Le but est de concevoir un nouveau quartier aussi bien d'un point de vue urbanistique qu'architectural. Plus de 2,32 millions de m² de surface de plancher brute sont en construction. La HafenCity est presque exclusivement le résultat de nouvelles constructions ; seuls quelques bâtiments existants peuvent ou sont dignes d'être conservés car le site d'HafenCity com-

prenait en majorité des hangars d'un étage (certains perdurent encore dans le quartier d'Oberhafen). Au final, la HafenCity disposera de 6 000 logements pour 12 000 habitants, de 45 000 postes de travail ne se limitant pas à des bureaux, d'offres gastronomiques, culturelles et de loisirs, ainsi que de petits commerces, de parcs, de places et de promenades.

La réinterprétation architecturale et urbanistique du lieu s'inspire des structures existantes. La Speicherstadt, les structures portuaires et quelques édifices conservés exercent une influence toute particulière : la brique rouge continuera à caractériser la Speicherstadt et le centre de la HafenCity.

UNE EXTENSION D'OUEST EN EST

La HafenCity va se développer d'ouest en est et du nord au sud. 56 projets sont déjà achevés et 48 autres sont en chantier ou en cours de planification. Près d'un million de m² de surface de plancher brute ont été acquis par la vente des terrains ou par adjudication (chiffre en date du mois d'août 2013). Dans les quartiers ouest, la qualité urbaine de la HafenCity se fait déjà clairement ressentir. La réputation de la HafenCity en tant que lieu d'habitation et de travail apprécié est désormais établie : près de 1 400 logements sont achevés et plus de 450 entreprises s'y sont installées entre-temps. L'année 2013 a été marquée par l'arrivée dans la HafenCity de deux nouveaux grands locataires de bureaux, BP et Hanjin Shipping, et en 2013/2014, d'autres entreprises, notamment Marquard & Bahls, les Gebr. Heinemann et Engel & Völkers, prévoient de construire de nouveaux sites ou d'agrandir leur siège social actuel, pour créer au total 1 450 nouveaux postes de travail dans la HafenCity à eux seuls.

Le quartier Am Sandtorkai/Dalmannkai, achevé en 2009, a signé le début du développement de la HafenCity. C'est là, sur le Kaispeicher A historique, qu'est actuelle-

Grâce à la HafenCity, la surface du centre-ville de Hambourg croît de 40 pour cent. Au sud de la Speicherstadt historique, un tout nouveau quartier voit le jour avec un mélange urbain de logements, de lieux de travail, de culture, de loisirs, de tourisme et de commerce (l'image montre l'état d'avancement à l'été 2013)





La HafenCity est constituée de dix quartiers parfois très différents les uns des autres

ment érigée l'Elbphilharmonie, conçue par le bureau d'architectes Herzog & de Meuron. Le nouvel emblème d'Hambourg, équipé de deux salles de concert, d'un hôtel cinq étoiles et d'environ 45 logements, devrait être achevé en 2016, avec un retard considérable.

Le deuxième grand quartier pratiquement terminé début 2011 est le quartier avoisinant Am Sandtorpark/Grasbrook, apprécié de nombreuses jeunes familles. Une école primaire comprenant une garderie d'enfants et un centre pour la petite enfance y a été inaugurée en 2009. En 2013 a vu le jour un parc unique, tout du moins à Hambourg : le parc de Grasbrook (Grasbrookpark), équipé d'aires de jeux et de loisirs pour les petits et les grands, conçues en coopération avec des écoliers. Dans le quartier voisin de Strandkai, un ensemble plusieurs fois primé alliant un immeuble de bureaux à une tour d'habitation a vu le jour en 2009 : le siège social d'Unilever et la tour Marco Polo. Au même moment sont apparus, avec les terrasses de l'Elbe et leur promenade, les premiers espaces publics situés directement au bord du fleuve. Dans la région est avoisinante, Engel & Völkers construira à partir de 2014 un nouveau siège pour son entreprise, tandis que les terrains situés à la pointe du quai ont fait l'objet d'une adjudication et les près de 430 logements entrent dans la phase de développement. Le quartier Brooktorkai/Ericus, qui accueille les deux plus grands utilisateurs de bureaux de la HafenCity, la Germanischer Lloyd et le groupe Spiegel, est opérationnel depuis 2011.

LES ESPACES URBAINS JUSQU'AU PORT DE BAAKENHAFEN PLACÉS AU CENTRE DES ACTIVITÉS

Le cœur commercial de la HafenCity est l'Überseequartier, d'une superficie de 13,7 hectares. L'imposant caractère métropolitain de ce quartier est désormais visible. Plus de 350 millions d'euros ont été investis jusqu'à présent dans le nord du quartier. À ce jour, le quartier accueille déjà plus de 500 habitants, de nombreux magasins et prestataires ont ouvert le long du boulevard et les entreprises s'y implantent volontiers. Avec le développement de l'ancienne capitainerie du port, l'achèvement de la tour d'habitation voisine ainsi que la construction des deux derniers terrains au nord-ouest du quartier, les derniers bâtiments de ce quartier seront terminés fin 2015 / début 2016. Depuis décembre 2012, la nouvelle ligne de métro U4 qui dessert l'Überseequartier fonctionne régulièrement et relie la HafenCity directement à la station Jungfernstieg et à la gare centrale. Tandis que les travaux se poursuivent dans la partie nord, l'Überseequartier, situé au sud, prend un nouveau départ avec un changement de consortium. Dans les années à venir, un nouveau concept de bâtiment ouvert, mais protégé contre la pluie et le vent, et dédié en priorité aux petits commerces intégrés avec les logements ou bureaux, verra le jour. Mais avant d'y parvenir, il est nécessaire de conclure de nouveaux contrats.

Dans l'Elbtorkwartier, où sont déjà implantés le Musée maritime international dans le Kaispeicher B historique depuis 2008 et le Forum œcuménique depuis 2012, le nouveau bâtiment de l'université de la HafenCity (HCU), situé directement au bord de l'Elbe, accueillera les étudiants et les enseignants début 2014. (Depuis août 2013, la ligne U4 dessert la station HafenCity Universität.) Elbarkaden, situées sur le port de Magdebourg (Magdeburger Hafen) et louées par Greenpeace, Designport Hamburg et des particuliers, sont également achevées et en service. Elles sont visibles de loin grâce aux éoliennes placées sur leur toit. D'autres projets innovants, tels que la Maison des musiciens, sont en cours de réalisation ou débiteront à partir de 2014, notamment l'hôtel intégratif Stadthaus et les travaux d'agrandissement du siège social de Gebr. Heinemann.

La partie est de la HafenCity est accessible depuis le quartier Am Lohsepark, dans lequel les premiers projets de construction de logements ont débuté en 2012, de même que les travaux du parc de Lohse (Lohsepark), le « Central Park » de la HafenCity, étendue de verdure charnière entre le port de Brooktorhafen et l'Elbe. La première partie du parc est déjà terminée et, avec la démolition du grand hangar, il pourra désormais être entièrement achevé dès 2015.

En 2012, les trois quartiers situés à l'est, le Baakenhafen, l'Oberhafen et l'Elbbrücken, sont également entrés en phase de développement. Depuis lors, certaines par-

celles de l'Oberhafen ont été louées à des entreprises du secteur de la création et des manifestations culturelles s'y déroulent régulièrement, tandis que l'inauguration du pont du port de Baaken (Baakenhafenbrücke) en août 2013 marque une étape importante dans la poursuite du développement du port de Baakenhafen. Ici apparaîtra une grande mixité fonctionnelle entre habitats et lieux de travail, et entre lieux de loisirs et espaces verts. La première adjudication pour le projet d'hôtel urbain dédié aux familles ainsi que de logements subventionnés ou privés a eu lieu en 2012 et les travaux débiteront en 2014. Par ailleurs, d'autres terrains ont fait l'objet d'appels d'offres en 2013 pour approximativement 800 logements.

LE PROCESSUS DE DÉVELOPPEMENT

Les activités sont dirigées par la société HafenCity Hamburg GmbH en tant que directrice du développement urbain, propriétaire de terrains et maître d'ouvrage de l'infrastructure. Depuis le 1er octobre 2006, la HafenCity a le statut de « zone prioritaire » : tous les plans d'urbanisme sont discutés au sein de la Commission pour le développement urbain spécialement instituée à cet effet. Tous les partis politiques participent aux discussions et la BSU délivre les permis de construire. La qualité de l'architecture et des concepts doit répondre à des normes internationales. À cet égard, il est primordial de gagner des investisseurs et des maîtres d'ouvrage qui

participent à la définition des normes de qualité et souhaitent sortir des chemins battus. Les terrains prévus pour la construction d'habitations font l'objet d'appels d'offres et c'est le concours qui décide. Le critère décisif n'est pas le prix de vente le plus élevé possible, mais la qualité des concepts d'utilisation. En revanche, les surfaces devant accueillir des bureaux ne font généralement pas l'objet d'appels d'offres. À la place, les entreprises souhaitant occuper avec leurs employés au moins 60 à 70 pour cent d'un bâtiment à ériger posent leur candidature auprès de la société HafenCity Hamburg GmbH.

L'ADJUDICATION GARANTIT LA QUALITÉ

Voici la procédure qui s'applique : la Commission pour l'aménagement foncier donne son approbation. Suite à cela

s'ouvre la procédure d'adjudication, une option exclusive qui implique une obligation de planification. En accord avec la ville de Hambourg, l'investisseur ou l'utilisateur doit organiser un concours d'architecture et peut demander une étude des sols et préparer le permis de construire. Pendant ce temps, la société HafenCity Hamburg GmbH, les autorités et l'acheteur restent en contact permanent. L'avantage de ce procédé pour le maître d'ouvrage est qu'il ne devra payer le prix de vente qu'après avoir obtenu le permis de construire (et après l'achat). Par conséquent, il dispose auparavant de suffisamment de temps pour optimiser son produit, garantir le financement et éventuellement acquérir davantage d'utilisateurs. Ainsi, dans les 18 mois suivant l'adjudication, la ville de Hambourg conserve la possibilité de veiller à la qualité par un contrôle intensif lors de la phase de développement. De cette manière, elle garantit le respect des concepts d'utilisation et des calendriers ainsi que de la qualité de la construction car le terrain n'est pas vendu avant la demande de permis de construire. Cette approche encourage un développement fiable et coopératif et minimise les risques et les coûts tout en optimisant la qualité et les processus, aussi bien pour la ville que pour les maîtres d'ouvrage.

Pour la ville de Hambourg, la HafenCity ne constitue pas un grand projet immobilier quelconque dont les projets individuels doivent être réalisés au plus vite et avec la plus grande efficacité possible ; bien au contraire, la HafenCity doit représenter un modèle de qualité urbaine dans le contexte d'une redéfinition de Hambourg pour en faire une ville du XXIe siècle.

La ville se caractérise par une interdépendance intense entre terre et eau



La base du développement : le plan général d'aménagement urbain

Depuis plus de dix ans, les Hambourgeois voient leur ville se transformer. À l'ouest, qui est pratiquement terminé, la Hafencity est déjà un lieu vivant ; au centre, de plus en plus de projets sont en voie d'achèvement et dans la partie est débutent les travaux de construction

La Hafencity est l'un des projets de développement urbain sur plans d'eau les plus marquants au monde. Grâce à une conception ambitieuse, la Hafencity élargira la ville de Hambourg de 40 pour cent. Ce développement aura ainsi un effet stimulant aussi bien pour le centre-ville actuel que pour toute la ville hanseatique qui compte près de 1,8 million d'habitants ou encore pour la région métropolitaine (environ 5 millions d'habitants). L'identité de Hambourg comme ville maritime en sera renforcée, tandis que la Hafencity représente un modèle

de développement de ville européenne du XXI^e siècle. Dès aujourd'hui, elle est considérée comme le projet phare des grands projets de développement urbains internationaux, même si son développement doit encore se poursuivre jusqu'en 2025.

LA NAISSANCE D'UN NOUVEAU CENTRE-VILLE

Le développement de la Hafencity s'appuie principalement sur le plan général d'aménagement urbain approuvé le

29 février 2000 par le Sénat de Hambourg et qui, après une discussion publique intensive, a été amélioré en 2010 pour la partie est de la Hafencity. Pendant dix ans, le plan général d'aménagement urbain, avec son concept alliant une mixité fonctionnelle horizontale et verticale et son cadre de mise en application adaptable, s'était révélé être un bon point de départ pour le développement des anciennes surfaces portuaires, situées au sud du centre-ville. Toutefois, il ne contenait pas encore de plan d'aménagement détaillé pour les trois quar-

tiers situés à l'est : Oberhafen, Baakenhafen et Elbbrücken.

À cela s'ajoute le fait que les conditions-cadres ont subi des modifications durant la dernière décennie. Au départ, l'est de la Hafencity était plutôt considéré comme un site suburbain excentré ; désormais, en partie grâce au métro qui dessert le centre de la Hafencity, il fait déjà partie du nouveau centre-ville. La société Hafencity Hamburg GmbH, l'Autorité chargée du développement urbain et de l'environnement ainsi que l'auteur du premier plan général d'aménagement urbain, Kees Christiaanse avec ASTOC, ont dirigé le remaniement du plan général d'aménagement urbain. En 2010, plus de 40 manifestations ont contribué à une discussion publique intensive. Depuis lors, l'affinement du remaniement se poursuit en plusieurs étapes (avec l'organisation de concours d'urbanisme, d'espaces libres et d'architecture, ainsi que de plans d'urbanisme).

UN PROFIL PROPRE AUX QUARTIERS EST SE DES-SINE

Les trois quartiers situés à l'est sont plus éloignés et moins intégrés dans la ville actuelle que le centre et l'ouest de la Hafencity. En outre, la proximité avec les voies routières nécessite des efforts particuliers en termes de protection contre le bruit. Néanmoins, cela offre une opportunité toute particulière de conférer aux quartiers est une identité qui leur est propre. Leur structure urbanistique dépend étroitement de leur utilisation future : il est prévu que le port de Baakenhafen devienne principalement un quartier d'habitation et de loisirs, l'Oberhafen un quartier de création et de culture, et le quartier de l'Elbbrücken un emplacement commercial et résidentiel urbain.

Dans toute la Hafencity, le remaniement du plan général d'aménagement urbain permet de gagner en superficie (2,32 millions de m² de surface de plancher brute au lieu de 1,5 million prévu à l'origine), d'une part grâce à la densité de construction élevée et d'autre part grâce à la délocalisation des entreprises installées autrefois dans la zone portuaire. Suite au remblayage de l'extrémité est du Baakenhafen, la surface du terrain passe de 123 à 127 hectares.

Le remaniement du plan général d'aménagement urbain permet également une nette augmentation du nombre de logements à construire. Dans les quartiers de Baakenhafen et d'Elbbrücken, 2 800 logements verront le jour. Dans la Hafencity, le nombre de logements passe de 5 500 à 6 000 au total, avec une superficie moyenne croissante s'élevant à 110 m² de surface de plancher brute. Les communautés de construction ont priorité lors de l'attribution des terrains et un plus grand nombre de logements en location subventionnés par l'État doit voir le jour. Une école primaire et une école secondaire, ainsi que des crèches favorisent l'installation de familles. Le nombre de postes de travail dans la Hafencity est considérablement accru, de 40 000 à plus de 45 000. Cette augmentation est visible principalement dans les secteurs des loisirs, du commerce de détail, de la restauration et de l'hôtellerie.

L'accent est également mis sur le caractère vert de la Hafencity : de grandes et petites places, ainsi que l'interconnexion des sites entre eux, contribuent à l'intégration des espaces urbains. Le parc de Lohsepark, le « Central Park » de la Hafencity, s'étend désormais jusqu'à l'Elbe. Au sud, la promenade de l'Elbe (Elbpromenade) invite à flâner jusqu'à Entenwerder, et le Baakenhafen est équipé d'une aire de jeux et de loisirs. Les espaces d'utilité publique de l'ensemble de la Hafencity s'étendent désormais sur 28 hectares, au lieu des 24 jusqu'à présent (sans compter les espaces d'utilité publique privés) ; la ligne de rivage de l'eau passe de moins de 10 km à 10,5 km.

Les quartiers est supplantent ceux de l'ouest en termes de durabilité. Le concept d'énergie thermique novateur et la part importante accordée aux bâtiments certifiés conformes au label d'or écologique de la Hafencity forment le socle de ces normes élevées. La réalisation d'immeubles d'habitation est soumise au strict respect du critère or. La nouvelle ligne de métro, la U4, qui a été prolongée jusqu'à la station Elbbrücken, joue également un rôle crucial dans la qualité environnementale. Par ailleurs, étant donné que tous les maîtres d'ouvrage sont désormais contraints de se subordonner à des critères de mobilité durable, l'ensemble du quartier de Baakenhafen représente un modèle à ce niveau. L'est de la Hafencity sera parfaitement desservi. Toutefois, la bonne desserte routière entraîne une augmentation de l'exposition sonore au nord et à l'est. Par conséquent, des concepts urbanistiques et techniques intelligents ont été mis en œuvre pour ces sites : dans la rue Versmannstraße, l'artère principale de l'est, apparaissent des immeubles de bureaux qui renforcent côté rue l'arrière des zones d'isolation acoustique donnant sur le sud. Les ensembles d'habitations mi-clos forment quant à eux des cours intérieures qui garantissent un voisinage protégé.

Le remaniement du plan général d'aménagement urbain a une fois encore renforcé la fonction de ville de la Hafencity. La zone de développement urbain a été conçue pour la première fois avec qualité jusqu'à la pointe est.

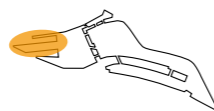


Suite au remaniement du plan général d'aménagement urbain pour la partie située à l'est en 2010, la Hafencity commence à prendre forme dans son ensemble. Elle continue ainsi d'écrire l'histoire fructueuse des quartiers ouest s'étendant jusqu'à l'Elbbrücken

LES QUARTIERS DE LA HAFENCITY



AM SANDTORKAI/DALMANNKAI



Parcellisé et vivant : le premier quartier de la HafenCity

Le Sandtorkai/Dalmanckai est le premier quartier à avoir été achevé au nord-ouest de la HafenCity

La coexistence du voisinage et de l'urbanité au bord de l'eau confère à ce lieu tout son charme. Au printemps 2009, le premier quartier de la HafenCity, Am Sandtorkai/Dalmanckai, a été achevé après six années de travaux.

En son centre s'étend le port de Sandtorhafen. Les pontons du port de plaisance traditionnel qui s'y niche forment une place flottante permettant d'amarrer jusqu'à 30 bateaux à voiles historiques.

Le Sandtorkai est situé au nord du bassin portuaire. De l'autre côté de ce quai se trouve la Speicherstadt, classée monument historique, et au sud, la langue de terre du Dalmanckai avec le port de Grasbrookhafen.

Les huit immeubles du Sandtorkai et les 15 immeubles du Dalmanckai offrent une vue qui englobe aussi bien le centre-ville et que l'Elbe.

UNE TOPOGRAPHIE OUVERTE ET PLURIDIMENSIONNELLE

Les espaces urbains s'étendent pour le moment sur deux niveaux. Tandis que tous les immeubles et rues ont été bâtis sur des terps rehaussés artificiellement à une hauteur d'environ 8 mètres au-dessus du niveau de la mer afin d'être protégés contre les crues, les promenades situées le long des rives sont restées à une hauteur de 4 à 5,50 mètres au-dessus du niveau de la mer. Le dénivelé au nord du Sandtorkai est particulièrement reconnaissable. Par égard pour la Speicherstadt, la rue Am Sandtorkai y reste exceptionnellement à un niveau bas ; les nouveaux socles de bâtiments font ici l'effet d'un talus.

Les pontons du port de plaisance tradi-

tionnel forment un troisième niveau sur l'eau qui s'élève et s'abaisse deux fois par jour au gré des marées, avec une amplitude de plus de trois mètres. Avec l'Elbphilharmonie, la pointe du Dalmanckai comptera bientôt un quatrième niveau : culminant à 37 mètres de hauteur, une place publique située dans la salle de concert offrira un panorama spectaculaire sur la HafenCity et l'Elbe. L'Elbphilharmonie est le seul bâtiment du quartier encore en construction. Celle-ci doit s'achever en 2016.

Les terrasses de Magellan et de Marco Polo, les deux plus grandes places du quartier et de toute la HafenCity, poursuivent la topographie pluridimensionnelle : les terrasses de Magellan, s'étirant sur 5 600 m², descendent vers l'eau telles les marches d'un amphithéâtre. Les marches des terrasses de Marco Polo,

d'une superficie de 7 800 m², invitent à flâner sur les îlots de verdure et les terrasses en bois. Pour compléter le tableau, la troisième place, la place Vasco-da-Gama-Platz plus exigüe, offre, en tant que lieu de rassemblement du voisinage, la possibilité de jouer au basket-ball.

La quasi-totalité des places et promenades du quartier et de tout l'ouest de la HafenCity ont été dessinées par le bureau d'architectes EMBT de Barcelone. En revanche, les socles et la promenade du Sandtorkai ont été conçus par les paysagistes de BHF. Ceux-ci ont valu à ces professionnels de Kiel le prix des « Meilleurs projets 1989-2008 », remis en 2008 par l'annuaire « Architecture à Hambourg ». La variété du quartier se reflète majoritairement dans son architecture : rien que sur le Dalmanckai, les 15 bâtiments ont été conçus par pas moins de 27 maîtres d'ouvrage et 26 bureaux d'architectes afin de créer une grande diversité.

LA COEXISTENCE DE MULTIPLES STYLES DE VIE

Le mélange de styles de vie en contact direct est aussi diversifié que la physiologie de la ville : environ 1 500 personnes vivent et travaillent dans le quartier. Des jeunes, des célibataires actifs et des familles habitent près de ceux que l'on appelle les « Empty Nesters » (les couples se retrouvant seuls après le départ de leurs enfants) et des seniors. Ils s'engagent ensemble dans des associations sportives ou culturelles et y nouent de nombreux réseaux de relations comme le HafenCity Netzwerk e. V.

Afin de promouvoir cette structure sociale particulièrement variée, des procédures d'appels d'offres et d'adjudication ciblées ont été mises en œuvre. Depuis 2003, les terrains destinés à la construction de logements ne sont pas vendus au plus offrant, mais réservés aux maîtres d'ouvrage présentant les meilleurs concepts d'utilisation, et ceci à des prix fixés au préalable. Parmi les logements à louer et à vendre, beaucoup sont à la portée des revenus moyens ; quelques-uns ont toutefois été construits pour une clientèle de luxe. Grâce à des coopératives de construction de logements et à trois communautés de



Les promenades le long des rives du quartier Am Sandtorkai/Dalmanckai font le bonheur des flâneurs. Tandis que tous les immeubles et rues ont été bâtis sur des terps rehaussés artificiellement à une hauteur d'environ 8 mètres au-dessus du niveau de la mer afin d'être protégés contre les crues, les promenades situées le long des rives sont restées à une hauteur de 4 à 5,50 mètres au-dessus du niveau de la mer

construction, il a été possible de bâtir des logements à des prix plus abordables.

En plus des habitants, le quartier est marqué par la présence d'employés travaillant dans environ 50 entreprises. Ce sont principalement des prestataires de services modernes qui s'y sont installés. Les secteurs d'activités les plus représentés sont ceux des médias et de la logistique et, tant que la construction de la HafenCity ne sera pas achevée, l'industrie du bâtiment.

Habitants, employés et touristes se rencontrent au détour des commerces, bistros, cafés, restaurants, galeries et bars qui ont ouvert leurs portes dans les rez-de-chaussée de la plupart des bâtiments, sur une surface de plancher brute totale avoisinant les 6 500 m². Certains concepts reposent sur les caractéristiques de l'ancienne région portuaire et transforment celles-ci en de nouvelles offres.

Pour la première fois, grâce à un nouveau projet à grande échelle, il a été possible d'intégrer dans ce quartier des affectations réservées au public dans les rez-de-chaussée. Néanmoins, l'impératif figurant sur les contrats de vente et sur les plans d'urbanisme de construire des rez-de-chaussée d'une hauteur de 5 mètres, la réduction de leur valeur foncière et l'obligation imposée aux investisseurs de chercher des utilisateurs appropriés sont à l'origine de la vivacité sensiblement croissante, encore renforcée par l'Elbphilharmonie.

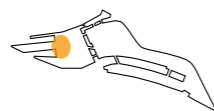
PROFIL DU QUARTIER

- **Superficie : 10,9 hectares**
Surface de plancher brute totale : 261 000 m²
- **Postes de travail et utilisations commerciales**
Postes de travail : env. 2 700
Utilisations : entreprises, bureaux, commerces de détail, restauration
- **Logements**
746 (sans l'Elbphilharmonie)
- **Installations particulières**
L'Elbphilharmonie, le port de plaisance traditionnel
- **Période de développement**
De 2003 à 2009

La variété du quartier se reflète dans son architecture : rien que sur le Dalmanckai, les 15 bâtiments ont été conçus par pas moins de 27 maîtres d'ouvrage et 26 bureaux d'architectes



AM SANDTORPARK / GRASBROOK



À la fois vert et métropolitain

Avec deux parcs verdoyants, le quartier Am Sandtorpark / Grasbrook offre à ses habitants, aux élèves de l'école qui s'y trouve et aux employés des entreprises les meilleures conditions de vie possibles

Am Sandtorpark / Grasbrook, le deuxième plus grand quartier, est pratiquement achevé. Situé entre le port de Sandtorhafen à l'ouest et l'Überseequartier à l'est, ce quartier représente depuis longtemps un temple du bon voisinage, avec une école primaire, des logements familiaux implantés dans le parc de Sandtorpark verdoyant, ainsi que le nouveau Grasbrookpark.

L'élément urbain marquant est le petit Sandtorpark autour duquel sont regroupés la plupart des immeubles. Le premier parc de la Hafencity a été inauguré

en avril 2011 avec une fête des voisins. Cet espace vert regorge d'aires de jeux, bourgeonnant au milieu des collines et des prairies et reprend des éléments majeurs de la conception des terrasses de Magellan (tels que le pavage). Le bureau d'architectes EMBT de Barcelone, responsable du concept d'aménagement des espaces libres à l'ouest de la Hafencity, ouvre avec ce parc une parenthèse pour les diverses surfaces. Depuis août 2013, le Grasbrookpark s'étalant sur 7 100 m² est également achevé. Ce grand parc verdoyant, équipé de nombreuses aires de jeux

et de loisirs pour les petits et les grands, conçues en coopération avec des écoliers, forme la jonction sud avec le quartier voisin, Strandkai.

VIVRE DANS UN CADRE FAVORABLE À LA FAMILLE

L'école Sainte Catherine (Katharinenschule), située aux abords du parc de Sandtorpark, est en activité depuis août 2009. Elle peut accueillir toute la journée au total 450 enfants dans sa garderie et sa crèche. La journée d'école terminée, le gymnase intégré est utilisé par d'autres, notamment par l'association sportive Störtebeker SV ou par l'un des groupes de sport des entreprises avoisinantes. Ce bâtiment, qui compte plus de 30 logements, a été conçu par les architectes Spengler & Wiescholek et représente l'une des rares écoles en Allemagne à offrir un usage mixte et où une grande partie des aires de jeux se trouve sur le toit de l'école. L'immeuble a reçu à l'avance le label d'or écologique de la Hafencity.

Juste à côté, les habitants de la communauté de construction Hafencity ont emménagé dans leurs 55 logements familiaux. 68 autres logements destinés à la

Une ambiance maritime et verte : une vie attrayante dans un environnement d'entreprises internationales. En bas à gauche, les croquis du dernier bâtiment prévu dans ce quartier, l'immeuble d'habitation au nord du Grasbrookpark



Le parc verdoyant de Grasbrookpark, achevé en août 2013, propose de nombreuses possibilités de jeux et de loisirs, pour les petits et les grands

vente ont été construits dans le cadre du projet « Hofquartier ».

Le dernier projet encore en cours dans ce quartier, avec pour objectif la construction d'un bâtiment au nord du Grasbrookpark, se concentre également sur le logement. Selon les plans du bureau d'architectes BKK-3 (Vienne), près de 150 appartements devraient y voir le jour à partir de la fin 2013 (dont des logements coopératifs et des logements subventionnés), ainsi qu'une garderie d'enfants et d'autres espaces qui accueilleront un restaurant bio et des petits commerces.

LE SANDTORPARK, UN LIEU D'IMPLANTATION POUR LES ENTREPRISES

Le quartier se caractérise par une internationalité particulière et de nombreuses implantations d'entreprises. L'association Amerikazentrum Hamburg e. V., installée dans le Hamburg-America Center (Centre Hamburg-Amérique) construit par l'architecte américain Richard Meier, propose de nombreuses activités culturelles. La majeure partie de l'immeuble de bureaux attenant au Sandtorpark est occupée depuis l'automne 2011 par le nouveau siège social du groupe Buss.

Les trois édifices de l'International Coffee Plaza avoisinante ont également été conçus par le lauréat du Prix Prizker, Richard Meier. L'entreprise familiale Neumann s'est chargée de leur construction. Le Groupe Neumann, qui en fait partie, occupe la tour en forme d'ellipse haute de 13 étages, l'emblème architectural du quartier, visible de loin. En outre, la société

maritime Eukor y a implanté son siège social pour l'Allemagne en août 2012.

Enfin, au milieu de l'année 2013, le grand armateur coréen Hanjin Shipping a emménagé dans le Sandtorpark.

UN QUARTIER VOUÉ À LA DURABILITÉ

Deux autres immeubles de bureaux situés dans le Sandtorpark procurent des locaux aux entreprises : tout d'abord, un grand bâtiment neuf d'une surface de plancher brute de 16 000 m², le SKAI, conçu par le bureau d'architectes hambourgeois Böge Lindner Architekten. Trois autres entreprises du secteur de l'énergie éolienne ont également opté pour le SKAI : WKU Windkraftunion AG, Power Wind GmbH et Areva Wind GmbH. En complément, E-Collection expose dans un magasin les nouveaux concepts énergétiques alternatifs, allant des mini-éoliennes au vélo électrique. Les utilisateurs ont entre-temps fait du quartier un haut lieu de durabilité.

Au sud-ouest du Sandtorpark se trouve le centre commercial Centurion qui a reçu le label d'or écologique de la Hafencity (14 600 m² de surface de plancher brute). Outre Wölbern Invest et le groupe Dahler & Company, cet immeuble de bureaux accueille principalement des PME ainsi que des restaurants et des petits commerces au rez-de-chaussée.

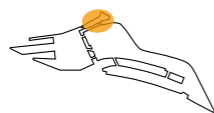
Un peu plus au sud, dans l'ancien bâtiment de SAP dans le Großen Grasbrook, s'est établie depuis l'automne 2013 la Kühne Logistics University (KLU), une école supérieure scientifique spécialisée dans

la logistique et la direction d'entreprise. Point fort de cet édifice sophistiqué, l'auditorium situé dans le hall peut accueillir jusqu'à 300 personnes pour les cours magistraux, les congrès internationaux et les événements divers dans sa salle ovale dorée. Cet amphithéâtre peu commun est l'œuvre du bureau d'architectes hambourgeois MPP. Juste à côté de celui-ci, le groupe logistique Kühne + Nagel a installé sa centrale informatique pour l'Allemagne et l'international depuis 2006.

PROFIL DU QUARTIER

- **Superficie : 5,7 hectares**
Surface de plancher brute totale : 119 000 m²
- **Postes de travail et utilisations commerciales**
Postes de travail : env. 2 600
Utilisations : bureaux, formation, infrastructures sociales, commerces de détail, restauration
- **Logements**
278
- **Installations particulières**
Le parc de Sandtorpark, le parc de Grasbrookpark, l'école Sainte Catherine (école primaire de jour avec activités et garderie), la Kühne Logistics University (KLU) le Hamburg-America Center, la centrale thermique (chauffage urbain)
- **Période de développement**
De 2003 à 2014

BROOKTORKAI/ERICUS



Un site d'implantation attrayante pour les entreprises

Le quartier Brooktorkai / Ericus forme de par son emplacement à la jonction entre la Speicherstadt et le centre-ville actuel une zone d'implantation particulièrement appropriée pour les entreprises

Le quartier Brooktorkai / Ericus se caractérise par son charme maritime : il est entouré par les édifices historiques en brique de la Speicherstadt, par le port de Brooktorhafen et le canal de liaison donnant sur Holländischbrookfleet. La partie ouest du quartier, d'une surface de plancher brute de 54 000 m², a été réalisée par les sociétés Germanischer Lloyd AG et Quantum Immobilien AG. L'arrivée des 1 600 employés de la Germanischer Lloyd en mars 2010 représente aujourd'hui encore la plus grande implantation d'entreprise de l'histoire de la Hafencity. L'une des trois tours de l'ensemble immobilier abrite 30 logements avec vue sur le futur Lohsepark. Depuis 2010, l'International School of

Management située à proximité prépare ses étudiants aux métiers de l'économie internationale. Le Brooktorkai se distingue par sa structure de bâtiment sinuose, mise en exergue par trois tours de neuf étages chacune.

Le complexe immobilier s'inspire de la Speicherstadt avoisinante qui doit sa couleur à son revêtement en briques rouges. Le concours d'aménagement urbain du Brooktorkai (sans la pointe d'Ericus) avait été remporté par le bureau d'architectes hambourgeois gmp (von Gerkan, Marg & Partner). En complément, le jury avait également choisi les bureaux d'architectes Jan Störmer Architekten (Hambourg) et Antonio Citterio & Partners (Milan).

UNE GRANDE MAISON D'ÉDITION AUX PORTES DE LA HAFENCITY

À l'entrée nord-est de la Hafencity, la société Robert Vogel GmbH & Co. KG et le groupe d'entreprises ABG ont construit un nouvel édifice visant à accueillir la maison d'édition Spiegel et d'autres bureaux de l'Ericus-Contor. En septembre 2011, le groupe Spiegel gérait ses activités entrepreneuriales sur une surface de plancher brute de quelque 30 000 m². En 2012, le nouvel édifice du groupe Spiegel s'est vu accorder le label d'or écologique de la Hafencity. Les édifices aux façades claires, reposant sur un socle massif commun, accueillent la mai-

La maison d'édition Spiegel et l'Ericus-Contor forment l'entrée principale de la Hafencity. La « fenêtre » de la façade semble inviter d'un geste à s'y engager. La Germanischer Lloyd siège dans la structure en méandres du Brooktorkai avoisinante



Les façades aux briques rouges du Brooktorhafen font clairement référence à la Speicherstadt historique, principale source d'inspiration du quartier



De nombreux espaces libres et promenades invitent à venir flâner le long de la rive

son d'édition et l'Ericus-Contor (surface de plancher brute de 20 000 m²) et ont été conçus par le bureau Henning Larsen Architects (Copenhague). Le concept de ce bureau crée des relations étroites avec la Speicherstadt et l'Elbphilharmonie, et satisfait ainsi à la signification urbanistique importante du site en tant qu'entrée de la Hafencity centrale. Ce quartier attire exceptionnellement peu d'habitants du fait des nuisances sonores provoquées par la circulation.

UN PONT SEMBLABLE À UNE PLACE

Le pont de Shanghai (Shanghaibrücke), conçu par l'architecte Dietmar Feichtiger (Paris, Vienne) et qui relie les deux rives du port de Brooktorhafen, agrandit les espaces libres.

Presque aussi large que long, ce pont offre de grands espaces piétonniers et cyclables. Au nord, la promenade nous emmène sous le pont et reliera à moyen terme la pointe de l'Ericus (Ericusspitze) à l'Elbe en suivant les ports de Brookto-

hafen, de Magdeburger Hafen et de Baakenhafen, le tout sans traverser de rues. Le pont de Shanghai, semblable à une place, et deux autres édifices de Hambourg ont été élus « ouvrages de l'année 2006 » par l'Association des architectes et ingénieurs de Hambourg.

Un autre pont piétonnier dessiné par Dietmar Feichtiger et primé l'année suivante, le pont León (Leónbrücke), relie la nouvelle Kaipromenade dans le Brooktorhafen à la place Dar-es-Salaam-Platz, inaugurée en juin 2011 comme partie intégrante du complexe d'espaces libres entourant le port de Magdeburger Hafen. Une fois encore, on constate que les ponts et les promenades constituent l'épine dorsale des voies piétonnières de la Hafencity.

CHANGEMENT DE NIVEAU

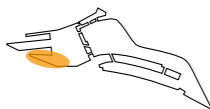
Le bureau d'architectes-paysagistes WES & Partner Landschaftsarchitekten (Hambourg) a été chargé d'aménager les autres espaces libres situés sur le Brooktorkai et à la pointe de l'Ericus. Leurs cro-

quis prévoient d'ériger sur la promenade du Brooktorkai un « canapé » en pierre de 30 mètres avec vue sur le bassin portuaire. Des marches aux dimensions généreuses situées à la pointe de l'Ericus invitent à changer de niveau ; en empruntant les marches où l'on peut aussi bien marcher que s'asseoir, les flâneurs rejoignent une place offrant une vue panoramique sur l'Ericusgraben et l'Oberhafen.

PROFIL DU QUARTIER

- **Superficie : 4 hectares**
Surface de plancher brute totale : 106 000 m²
- **Postes de travail et utilisations commerciales**
Postes de travail : env. 3 350
Utilisations : bureaux, formation, commerces de détail, restauration
- **Logements**
30
- **Période de développement**
De 2007 à fin 2011

STRANDKAI



Vivre et travailler au bord de l'eau

Entouré par l'eau et par un parc, le Strandkai offre une vue spectaculaire et une situation optimale pour les logements et immeubles de bureaux tels que le siège social d'Unilever

Le Strandkai façonne la silhouette du sud de Hambourg, visible depuis les ponts traversant l'Elbe. La structure de base de ses îlots de bâtiments se compose d'ensembles d'édifices de six à sept étages dans lesquels de hautes tours groupées ou individuelles sont intégrées ou érigées côte à côte. Ces bâtisses offrent une vue panoramique spectaculaire, sur l'Elbe en aval, sur le port au sud et sur le Grasbrookhafen, la HafenCity et le centre-ville au

nord et à l'ouest.

Le bureau d'architectes Böge Lindner Architekten (Hambourg) a remporté le concours d'aménagement urbain pour les dix chantiers de construction. Au sud-est du quartier, les surfaces de bureaux pour prestations de services modernes s'imposent : on a ici renoncé à construire des logements en raison de la proximité avec le terminal de bateaux de croisière. En revanche, les appartements prédo-

minent dans le parc de Grasbrookpark et les emplacements particulièrement attrayants à l'extrémité du quai sont presque exclusivement réservés aux lieux d'habitations, à l'exception des rez-de-chaussée.

UNE DURABILITÉ BIEN RÉCOMPENSÉE

Le premier édifice, bâti au sud des terrasses de Marco Polo, est un ensemble d'immeubles de bureaux et de tours d'habitation primé à plusieurs reprises. Les deux bâtiments ont été conçus par le bureau d'architectes Behnisch Architekten de Stuttgart. Depuis l'été 2009, le groupe de biens de consommation Unilever a installé son siège social pour les pays germanophones dans le complexe de bureaux (59). 1 200 employés y travaillent sur 25 000 m² de surface de plancher brute. Le nouvel édifice se caractérise par sa grande durabilité environnementale. C'est la raison pour laquelle ce fut le premier immeuble de bureaux à recevoir le label d'or écologique de la HafenCity à l'automne 2011. L'intérieur de l'immeuble de bureaux plusieurs fois primé impressionne par son atrium inondé de lumière, sa structure de bureaux ouverte et la liaison horizontale des postes de travail. Le rez-de-chaussée abrite une galerie marchande ouverte au public qui relie les terrasses de Marco Polo à la promenade du quai (Kaipromenade) réaménagée qui mène aux bords de l'Elbe. Les terrasses mettent en scène l'accès à l'Elbe.

OSCAR DE L'IMMOBILIER POUR LA TOUR MARCO POLO

Tout comme le siège social d'Unilever, la tour Marco Polo adjacente (58), qui compte 58 logements, a été primée à maintes reprises. Avec le MIPIM-Award,



Le Strandkai offre un panorama spectaculaire sur l'Elbe et les grands bateaux de croisière qui, en pleine saison, jettent pratiquement chaque jour l'ancre dans le terminal de bateaux de croisière attenant



la tour d'habitation a remporté en 2010 l'« Oscar de l'immobilier » dans la catégorie Residential Developments. Un an plus tôt, elle avait déjà reçu l'European Property Award dans la catégorie « Meilleur projet immobilier ». L'ensemble constitue également l'emblème du quartier : la tour d'habitation est visible de loin avec ses 55 mètres de hauteur et ses étages intriqués.

À partir de 2014, la société immobilière Engel & Völkers commencera à bâtir son siège social dans la partie est attenante. Près de la moitié des 22 000 m² de surface de plancher brute de l'édifice (60) est destinée aux logements ou réservée au public. Les appartements seront placés à la fois dans la partie sud et dans la tour de 15 étages au nord-ouest. Le rez-de-chaussée accueillera un espace public dédié à la restauration. Par ailleurs, Engel & Völkers souhaite installer un espace d'exposition et de présentation de grande qualité pour ses activités dans le secteur de l'immobilier et des bateaux de plaisance. Suite à la victoire du bureau d'architectes new-yorkais Richard Meier & Partners sur les Londoniens Foster + Partners et Zaha Hadid lors du concours, les travaux de construction devraient débuter en 2014. Un peu plus à l'est, le terminal de bateaux de croisière actuel devrait dans un avenir proche être remplacé par un nouvel édifice.

VIVRE À LA POINTE DU QUAÏ

À l'ouest du siège d'Unilever à la pointe du Strandkai, 430 logements au total verront le jour sur les trois terrains (55-57), dont des appartements à des prix modérés ainsi que bâtis par une coopérative ou une communauté de construction. L'adjudication s'est déroulée durant l'été 2013 en faveur de la société Deutsche Immobilien AG et de la fondation Lawaetz (terrain 55), ainsi que de la société Aug. Prien Immobilien, de la coopérative de construction HANSA, de la coopérative de construction d'utilité publique Bergedorf-Bille et de l'association de construction des communautés de l'Elbe (terrains 56 et 57). Des typologies en îlots sont prévues sur ces trois terrains et deux tours d'habitation hautes de 55 mètres accentueront le style urbain. Outre le centre culturel pour enfants qui s'étend sur 1 000 m², d'autres installations publiques et restaurants occuperont les rez-de-chaussée. Les

93 mètres à l'avant de la pointe du quai restent libres de toute construction et formeront une place publique.

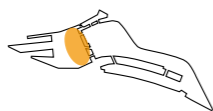
PROFIL DU QUARTIER

- **Superficie : 8,4 hectares**
Surface de plancher brute totale : 243 000 m²
- **Postes de travail et utilisations commerciales**
Postes de travail : env. 4 770
Utilisations : bureaux, hôtellerie, commerces de détail, restauration
- **Logements**
630
- **Installations particulières**
** terminal de bateaux de croisière, le centre culturel pour enfants
- **Période de développement**
De 2005 à 2020



Le Strandkai se distingue actuellement par l'impressionnant siège social d'Unilever et par la tour Marco Polo, un immeuble d'habitation visible de loin. Trois autres bâtiments suivront en 2015 avec près de 430 logements

ÜBERSEEQUARTIER



L'Überseequartier : naissance d'un nouveau quartier

L'Überseequartier est le cœur commercial de la Hafencity. Tandis qu'au nord, l'Überseeboulevard foisonne de plus en plus de qualités urbaines, un chantier est encore en attente dans le sud

Malgré les fluctuations résultant de la crise financière et les retards de construction au sud, le cœur commercial de la Hafencity continue à croître dans l'Überseequartier. Près d'un millier de personnes habitera dans cette zone urbaine s'étalant sur environ 13,7 hectares, et jusqu'à 7 000 personnes y travailleront ; de 40 000 à 50 000 visiteurs et touristes traverseront chaque jour le quartier une fois celui-ci achevé. Une mixité fonctionnelle des commerces tout particulièrement ambitieuse apparaît successivement du nord vers le sud. Le nord du boulevard, jusqu'à présent la zone urbaine la plus dense de la Hafencity avec un coefficient d'occupation du sol supérieur à 5,0, affiche déjà un caractère métropolitain imposant. Le quartier sera entièrement achevé en 2015 ou début 2016.

Beth Galí et son bureau d'architectes BB + GG Architectes ont utilisé des revêtements de sol en granit marron, gris et rouge à rayures verticales et transversales qui s'entrecroisent pour aménager

PROFIL DU QUARTIER

- **Superficie : 13,7 hectares**
Surface de plancher brute totale : 303 000 m²
- **Postes de travail et utilisations commerciales**
Postes de travail : env. 6 500
Utilisations : habitations, bureaux, commerces de détail, gastronomie, hôtellerie
- **Logements**
350 (partie nord)
- **Installations particulières**
L'ancienne capitainerie, la station Überseequartier du métro U4
- **Période de développement**
De 2007 à 2013 (partie nord)
De 2010 à 2017 (partie sud)

les principaux espaces libres du quartier et ceux attenants. L'architecte joue avec les différences de hauteurs sur toute la surface du port de Magdebourg : des rampes, des escaliers ou des terrasses relient les différents niveaux entre eux. Les édifices en eux-mêmes sont tout aussi impressionnants. Le bâtiment Sumatra (34/6), dessiné par Erick van Egeraat, attire tous les regards avec l'inclinaison déconcertante de sa façade et ses formes capricieuses. Le contraste avec l'ancienne capitainerie (Altes Hafenamts, 34/5) bâtie en 1885/86 qui lui fait face, crée un rapport de force unique.

UNE URBANITÉ CROISSANTE

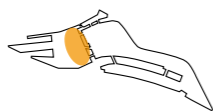
L'arrivée des habitants des logements locatifs a entraîné l'installation de petits commerces et de restaurateurs des deux côtés de l'Überseeboulevard. Un grand marché de produits frais a ouvert, de même que des prestataires de services divers et variés. Tout comme les nouvelles galeries et les créateurs de mode, ces commerces de proximité sont un facteur majeur d'urbanité. Plusieurs utilisateurs de bureaux majeurs, tels que la société Esche Schumann Commichau et le groupe producteur d'huile minérale BP, ont opté pour la partie nord de l'Überseequartier ; les immeubles sont en grande partie loués.

Durant l'été 2011, la chaîne hôtelière 25hours (34/7) a inauguré le premier projet de l'hôtelier Kai Hollmann dans la Hafencity. En 2013, l'hôtel s'est vu attribuer la meilleure note de la catégorie « Hôtel urbain en Europe » dans un classement du journal « Geo Saison ». Depuis décembre 2012, la station de métro Überseequartier est desservie par la nouvelle ligne U4, directement en face de l'hôtel situé dans l'Überseeallee et qui reprend des éléments de style maritime.



Tandis que le nord de l'Überseequartier (à droite) est pratiquement achevé depuis 2010, les travaux de développement du sud (à gauche) devraient se poursuivre au moins jusqu'en 2017 (l'image montre l'avancement des travaux à l'été 2013)

ÜBERSEEQUARTIER



Sur les terrains 34/15 et 34/16, initialement utilisés à des fins logistiques pour la construction dans le nord de l'Überseequartier, apparaît à présent une grande mixité fonctionnelle, allant de l'habitat aux offres de loisirs, en passant par l'hôtellerie. Ces installations ont été développées sous la direction de l'agence immobilière DC Commercial, en collaboration avec l'hôtelier Kai Hollmann ainsi qu'avec le réseau ferroviaire Miniatur Wunderland, Schmidt's Tivoli et la société de cinéma de Hans Joachim Flebbe. Sur une superficie de 6 400 m², le projet permet d'obtenir une surface de plancher de 31 000 m². Les logements, au nombre de 125, sont répartis sur environ 17 400 m². Au moins un tiers de la surface habitable est réservé aux logements subventionnés ; le reste sera partagé équitablement entre la construction de logements de location privés et les appartements destinés à la vente. Les travaux débuteront en 2014. Ainsi, la série d'aménagements en face de la Speicherstadt s'achève sur concept très ambitieux.

Les derniers travaux sur le terrain 34/5, noyau de la partie nord de l'Überseequartier, ont également commencé sous la direction de la société d'aménagement de terrains Groß + Partner Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH. Un centre gastronomique, commercial et hôtelier innovant doit voir le jour tout autour et à l'intérieur de l'ancienne capi-

tainerie tandis qu'un marché apparaîtra dans l'espace public côté nord. La tour élancée attenante comprendra des habitations. Alors que la tour est en construction, les travaux sur l'ancienne capitainerie (Altes Hafenamts), classée monument historique, débiteront également en 2014 : une tâche lourde et complexe. Son assainissement et son extension ont été planifiés par le bureau Bolles+Wilson (Münster), également chargé du pavillon d'information (InfoPavillon) de l'Überseequartier qui a déjà ouvert ses portes.

L'ÜBERSEEBOULEVARD, UNE RUE ANIMÉE

Tandis qu'au nord du quartier, les logements, bureaux et petits commerces foisonnent, le sud se spécialise tout particulièrement dans les commerces de détail, sans pour autant donner lieu à un centre commercial fermé et climatisé. La tendance serait plutôt à un espace ouvert, mais protégé contre la pluie et le vent. Celui-ci doit notamment intégrer des commerces de détail avec des bureaux et des logements dans plusieurs bâtiments encore vides et créer ainsi un centre urbain favorisant de multiples relations avec l'eau. Des espaces libres extrêmement contrastés reprennent l'idée de mixité intense des utilisations : des promenades accueillantes au bord de l'eau aux grands boulevards, places ou ter-

rases, sans oublier les zones protégées, réservées aussi bien aux habitants qu'aux visiteurs.

L'Überseeboulevard représente le cœur du quartier : tel un fleuve sinueux, il s'étendra de la Speicherstadt jusqu'à l'Elbe pour faire apparaître des espaces urbains variés au milieu des chemins tortueux pour piétons et des façades voûtées. De nombreuses boutiques proposant un éventail de produits attractif jonchent le parcours et créent une alternance captivante. Le quartier se transforme ainsi pas à pas. Il se présente comme étant sorti d'un seul jet et pourtant nous surprend toujours avec ses nouvelles perspectives. La partie sud doit également accueillir un grand nombre de petits commerces afin de parvenir à un niveau élevé de diversité et d'attractivité pour les visiteurs.

Le développement de l'Überseequartier a débuté en 2003 avec un concours international ouvert aux investisseurs divisé en deux étapes. À la suite de celui-ci, le terrain a été vendu en décembre 2005 à un consortium d'investisseurs germano-néerlandais (composé des sociétés ING Real Estate, SNS Property Finance et Groß + Partner Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH). Des architectes de renommée internationale ont développé un concept général sur la base d'un plan général d'aménagement urbain prédéfini (Trojan Trojan + Partner). Deux ans plus tard, à l'automne 2007, le coup d'envoi a

été donné pour le commencement des travaux au nord du quartier. Tandis que les travaux de construction de la partie sud ont d'abord été repoussés en raison de la crise financière, le concept prévu pour la partie nord a pu être mis en œuvre avec un volume d'investissement proche des 350 millions d'euros, avec pour résultat une forte mixité fonctionnelle.

Conséquence de la crise financière, la société ING Real Estate s'est retirée en décembre 2012 de tous ses projets immobiliers en Europe, hormis aux Pays-Bas, et a ainsi quitté le consortium de l'Überseequartier. Les deux partenaires restants, SNS et G + P, ont par la suite repris tous les droits et obligations. C'est dans ce contexte qu'est remaniée la structure de la partie sud, sans pour autant que l'Überseequartier ne perde son caractère ouvert unique en son genre. Il s'agit plutôt d'une adaptation du concept du point de vue des petits commerces, de la protection contre les intempéries et de l'utilisation des étages supérieurs. C'est également dans ce contexte qu'est menée une étude sur la possibilité d'intégrer des logements dans le sud de l'Überseequartier malgré la proximité du terminal de bateaux de croisière et les utilisations intensives par le public. Au même moment, un nouveau partenaire, spécialiste des commerces de détail et disposant d'un grand pouvoir financier, est venu apporter sa contribution au développement.

LE JUNGFERNSTIEG À SEULEMENT QUELQUES MINUTES

Depuis décembre 2012, l'Überseequartier est directement desservi par la ligne de métro U4. La durée du trajet depuis le Jungfernstieg est de seulement quatre minutes. Depuis l'inauguration en grande pompe des places et promenades du port de Magdebourg (Magdeburger Hafen, situé à l'est de la partie nord de l'Überseequartier) en juin 2011, le Binnenalster (Alster intérieur) et l'Elbe semblent s'être resserrés sur l'axe de la place de la cathédrale. Les piétons atteignent l'Überseequartier en dix minutes depuis l'hôtel de ville en



L'Überseeboulevard représente l'axe principal du quartier. Les petits commerces et les restaurateurs se sont établis dans la partie nord



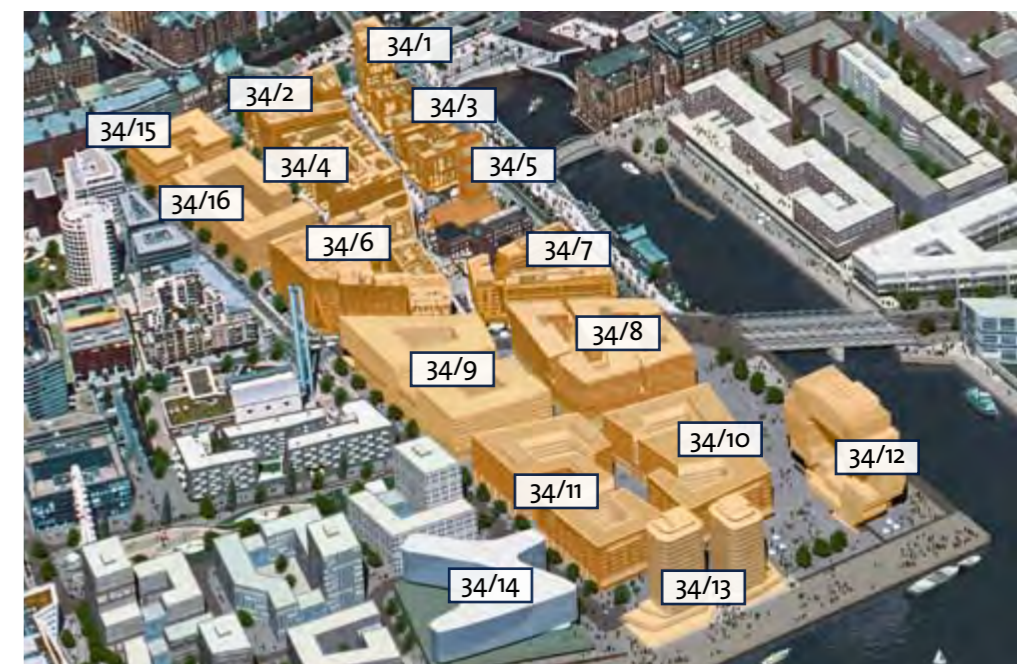
Parfaitement raccordé au réseau de transports (ci-dessus, la station Überseequartier de la ligne U4), l'Überseequartier se situe dans le nouveau centre de la Hafencity

passant par la place de la cathédrale. Il est également aisé de se rendre à l'Überseequartier en voiture : des garages souterrains pouvant accueillir environ 3 400 véhicules ont été construits sous l'ensemble de l'Überseequartier, accessible uniquement aux piétons. 1 200 places sont déjà disponibles aujourd'hui et sont reliées au nouveau système central d'aide au stationnement.

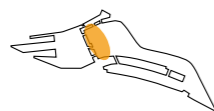
Le bureau de gestion du quartier avait déjà débuté son travail avant l'achèvement de la partie nord de l'Überseequartier. Il assure un grand nombre de services pour tous les locataires et propriétaires, tels que la gestion des centres culturels du quartier, les prestations de sécurité et la promotion de l'image de la ville. Ceci renforce le caractère public du quartier et facilite son utilisation intensive. Bien que les zones de circu-

lation situées entre les bâtiments relèvent du domaine privé, des règles particulières inscrites sur les contrats de vente et au cadastre assurent l'existence dans l'Überseequartier de droits d'utilisation publique similaires à ceux qui s'appliquent aux rues et aux places. De ce fait, les manifestations, la musique de rue ou la mise en place de stands d'information, entre autres, sont autorisées.

Suite à l'achèvement définitif de l'intégralité de la partie nord, la zone située au sud bénéficie d'un vent plus favorable. L'objectif reste de développer pour le sud de l'Überseequartier un concept d'utilisation de qualité et qui réponde aux normes internationales les plus exigeantes. Les utilisateurs attirés par ce concept conféreront à long terme son caractère unique et attrayant à la Hafencity.



ELBTORQUARTIER



Le nouveau quartier des sciences de la Hafencity

À l'est du Magdeburger Hafen se développe un « quartier des sciences » innovant et varié avec l'université de la Hafencity, les arcades de l'Elbe (Elbarkaden) et d'autres projets d'avenir, tels que le Forum œcuménique et la Maison des musiciens

Entre les ports de Magdeburger Hafen et de Brooktorhafen et le quartier Am Lohsepark, un « quartier des sciences » animé voit le jour. Il doit son charme particulier non seulement aux 2 000 étudiants de la nouvelle université de la Hafencity (HCU), mais également à de nombreux autres projets d'avenir. Le concept urbanistique de l'Elbtorquartier ou « quartier de la Porte de l'Elbe » prévoit des édifices aux typologies diverses et variées. Tandis qu'au sud, les bâtiments ne devraient pas dépasser 70 mètres de hauteur, une structure en bloc s'étendant sur près de 170 mètres prolongera à l'est les bâtiments existants de la rue Hongkongstraße et sera également reprise dans le Magdeburger Hafen.

UN PONT SURPRENANT ENTRE L'EST ET L'OUEST

Une voie piétonne mène directement de la Speicherstadt au passage du Kaispeicher B (40), classé monument historique, via le pont Leónbrücke conçu par l'architecte autrichien Dietmar Feichtinger en coopération avec le bureau d'ingénieurs hambourgeois WTM Engineers. Érigé en 1879, ce pont est le plus ancien édifice de la Hafencity. Il marque l'entrée nord du quartier et accueille depuis l'été 2008 le Musée maritime international de Hambourg. En 2007, le pont du musée et le Kaispeicher (réalisé par le bureau d'architectes MRLV Marcovic

Ronai Voss Architekten) se sont vu décerner le titre de « Meilleur ouvrage de l'année » par l'Association des architectes et des ingénieurs de Hambourg.

En suivant le passage traversant le musée, on atteint une esplanade située au bord de l'eau et près de laquelle fut inauguré durant l'été 2012 le premier embarcadère à barques au centre de la Hafencity. La promenade attenante, large de 10 mètres, s'étire sur 280 mètres le long de la jetée du Magdeburger Hafen. Prochainement, elle passera sous le pont de Baakenhafenbrücke et elle conduit dès à présent aux nouvelles Elbarkaden. Ainsi, les piétons et les cyclistes bénéficieront prochainement d'un accès libre



Autour du Magdeburger Hafen se développe un « quartier des sciences » innovant et varié avec l'université de la Hafencity, les Elbarkaden et d'autres projets d'avenir, tels que le Forum œcuménique et la Maison des musiciens



Un « quartier des sciences » particulièrement durable et respectueux de l'environnement voit le jour entre le Magdeburger Hafen à l'ouest, le Brooktorhafen au nord et le Lohsepark à l'est

entre la rive de l'Elbe sur le port de Baakenhafen et le centre-ville.

Le pont historique, érigé en 1931 et rebaptisé Busanbrücke, représente la principale connexion est-ouest dans le centre de la Hafencity pour les piétons et les cyclistes. Il relie les quartiers situés à l'ouest et au centre avec la partie est de la Hafencity. Tout comme les promenades environnantes, il est spacieux et recouvert de pavés naturels zébrés, imaginés par Beth Galí.

LES ELBARKADEN : HABITAT, CRÉATION ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Dès 2011, le poste de douane de la Hafencity, le principal de la ville de Hambourg, a pris ses quartiers au nord de l'Elbtorquartier sur le site (46) conçu par Winking, Froh Architekten (Hambourg/Berlin). En mai 2013, les architectes du bureau hambourgeois gmp (von Gerkan, Marg & Partner) ont remporté le concours d'architecture pour les travaux d'agrandissement du siège de l'entreprise Gebr. Heinemann (42), situé en face du poste de douane. Directement à côté du siège, un nouvel édifice voit le jour, équipé d'un garage souterrain, de six étages destinés à installer des bureaux et de deux étages en retrait, conformément aux exigences du label d'or écologique de la Hafencity.

Les Elbarkaden, conçues par le bureau d'architectes Bob Gysin + Partner BGP Architekten (Zurich), sont à présent terminées. Elles ouvriront leurs portes fin 2013 et s'étireront sur la totalité de la rive est du Magdeburger Hafen, au sud du Busanbrücke. Plus qu'une simple promenade, le complexe d'immeubles est doté



Le nouvel embarcadère à barques situé devant le Musée maritime international et la jetée de 280 mètres qui longe la rive devant les Elbarkaden viennent compléter le réaménagement du Magdeburger Hafen

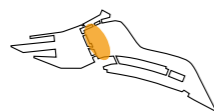
d'une arcade intégrée, protégée contre les crues (L x H x P = 170 x 8 x 10) et précédée d'une basse jetée accessible au public le long des arcades privées.

Les deux parties nord du complexe abritent au total 90 appartements, dont une cinquantaine fait partie du projet « HeimatHafen » (43) du groupe Garbe et de la société Otto Wulf. Ceux-ci pourront être utilisés à des fins diverses : logements intergénérationnels, lofts résidentiels ou à usage professionnel, duplex ou encore appartements pour personnes âgées et handicapées. Les 40 autres logements (44a) ont été mis en œuvre par les sociétés DS-Bauconcept GmbH et Primus Developments GmbH. Certains d'entre eux abritent des ateliers qui reprennent le caractère des Elbarkaden, tels que Designport Hamburg. Par ailleurs, le toit du complexe accueille des jardins pour les riverains.

La partie centrale sera occupée par deux acteurs majeurs du secteur de la création (44b), design-xport, un réseau du monde du design à Hambourg, ainsi que iF Forum Design. Un grand espace public dédié aux expositions et aux conférences verra le jour, équipé d'archives sur le monde de la création et d'une bibliothèque. La plateforme publique prévue constituera une interface entre culture, sciences, technologie et créativité, lieu de rencontre permettant de partager ses idées, d'informer et de débattre sur des sujets portant sur la création.

La partie sud du complexe (45), recouverte d'éoliennes visibles de loin, est réservée à Greenpeace. L'organisation de protection de l'environnement réunit sous un même toit plusieurs de ses institutions, notamment le siège allemand de Greenpeace e. V., Greenpeace Energy eG, la fondation environnementale Green-

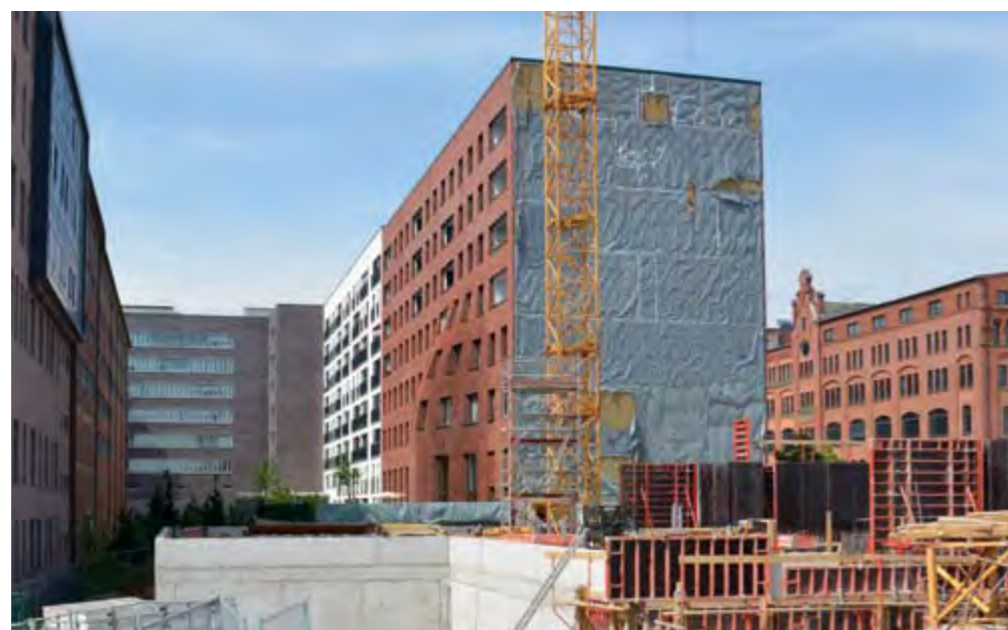
ELBTORQUARTIER



Dès début 2014, l'université de la HafenCity transformera le centre de la HafenCity en un lieu public animé consacré à la recherche et à l'enseignement

PROFIL DU QUARTIER

- **Superficie : 9 hectares**
Surface de plancher brute totale : 200 000 m²
- **Postes de travail et utilisations commerciales**
Postes de travail : env. 3 700
Utilisations : bureaux, commerces de détail, restauration, services, hôtellerie, sciences
- **Logements**
370
- **Installations particulières**
Les Elbarkaden, l'université de la HafenCity, le Musée maritime international de Hambourg, le Forum œcuménique
- **Période de développement**
De 2007 à 2018



Le quartier se distingue par ses projets à caractère social ou spirituel : juste à côté du Forum œcuménique, la future Maison des musiciens a célébré en avril 2013 la pose de la première pierre de l'édifice

peace ainsi que les bénévoles de Hambourg. À l'entrée, Greenpeace informe au moyen d'une exposition accessible au public sur ses thèmes de travail et ses campagnes, et offre également un espace pour les événements publics. Le point fort est un totem haut de six mètres, cadeau de remerciement des Indiens Nuxalk pour l'intervention dans leur pays.

Ce bâtiment suit un concept énergétique exemplaire qui lui a entre autres valu de recevoir le label d'or écologique de la HafenCity. Ce concept est séduisant de par son efficacité élevée, sa faible consommation et son utilisation optimisée des énergies renouvelables, en particulier grâce à la géothermie, au photovoltaïque et aux éoliennes situées sur le toit. Les besoins en électricité et en chauffage (les « besoins de première nécessité ») sont actuellement de moitié inférieurs aux directives-cadres en vigueur pour les bâtiments à faible consommation énergétique.

UNE UNIVERSITÉ AVEC VUE SUR L'ELBE

L'université de la HafenCity (HCU - HafenCity Universität), située dans le port de Baakenhafen, s'avère être d'une importance primordiale pour le site scientifique de l'Elbtorquartier ainsi qu'une source de renouvellement intensif des styles de vie.

Suivant les plans du bureau d'architectes Code Unique (Dresde), le nouvel édifice à l'aspect esthétique (54) s'ouvre à la fois sur une esplanade, sur le Baakenhafen et sur le Lohsepark. Le modèle de conception écologique du bâtiment, destiné à accueillir plus de 2 000 étudiants et enseignants, a également reçu à l'avance le label d'or écologique de la HafenCity.

Entre la HCU et le Magdeburger Hafen, la société hambourgeoise ECE planifie le projet « Intelligent Quarters » sur un immense terrain de 9 100 m². L'Elbtorquartier compte à son actif trois emblèmes visibles de loin : tout d'abord, un immeuble de bureaux (52), situé au bord de l'eau, ainsi que deux autres édifices (53) comprenant notamment 60 logements et des équipements accessibles au public au rez-de-chaussée. Le concours d'architecture a été remporté en 2011 par le bureau d'architectes Störmer Murphy & Partners (Hambourg). Les travaux devraient s'achever fin 2015.

D'autres projets d'excellence marquent le quartier d'un point de vue à la fois social et spirituel, comme le Forum œcuménique (49a) qui a ouvert ses portes sur la Shanghaiallee à l'été 2012. En tout, 19 églises chrétiennes participent à ce projet communautaire unique en son genre à travers toute l'Allemagne. Le rez-de-chaussée du forum ouvert au public sert de lieu de rencontre et de café tandis qu'une chapelle

permet de se retirer dans un lieu calme. Par ailleurs, les membres du couvent Saint Laurent (Laurentiuskonvent), une communauté religieuse œcuménique, vivent ici dans des habitations et logements communs.

Juste à côté, la future Maison des musiciens (48) a célébré en avril 2013 la pose de la première pierre de l'édifice. Sous la direction de la société Bürgerstadt AG, des musiciens et des créateurs originaires de douze pays réalisent ici leur rêve de pouvoir échanger leurs idées et faire de la musique ensemble dans un lieu qui leur est dédié. 36 logements et salles communes verront le jour, dont un tiers sera équipé de pièces avec une isolation acoustique. Une fois les travaux achevés, les nouveaux propriétaires occuperont les logements situés entre le premier et le sixième étage et y trouveront de grands espaces pour s'adonner à leurs activités créatives : le rez-de-chaussée et le premier étage offriront 400 m² supplémentaires de surface commerciale qui accueilleront des offres de prestations autour du thème de la musique. Des cafés et des espaces polyvalents pour les événements spéciaux sont également prévus. Un premier groupe maison s'est déjà formé.

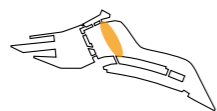
La construction de l'hôtel Stadthaus (48) représente le plus grand projet d'intégration hôtelier d'Europe. Deux tiers des 60 postes seront occupés par des personnes handicapées. Les 90 chambres et le restaurant de cet hôtel trois étoiles offriront un confort tout particulier, notamment aux clients à mobilité réduite. Ce projet est soutenu par l'association Jugend hilft Jugend e. V., subventionnée par la ville de Hambourg. Le bureau d'architectes Huke-Schubert Berge Architekten (Hambourg) a remporté le concours d'architecture, mais il manque encore des fonds pour débiter la construction. Le premier immeuble d'habitation de la HafenCity à avoir reçu le label d'or écologique de la HafenCity, le NIDUS Loft (49), est déjà achevé.

L'Elbtorquartier est également très bien desservi par les transports publics urbains : au nord par la station de métro Meßberg et, depuis août 2013, par la station HafenCity Universität de la nouvelle ligne U4, primée à plusieurs reprises pour son concept d'éclairage.



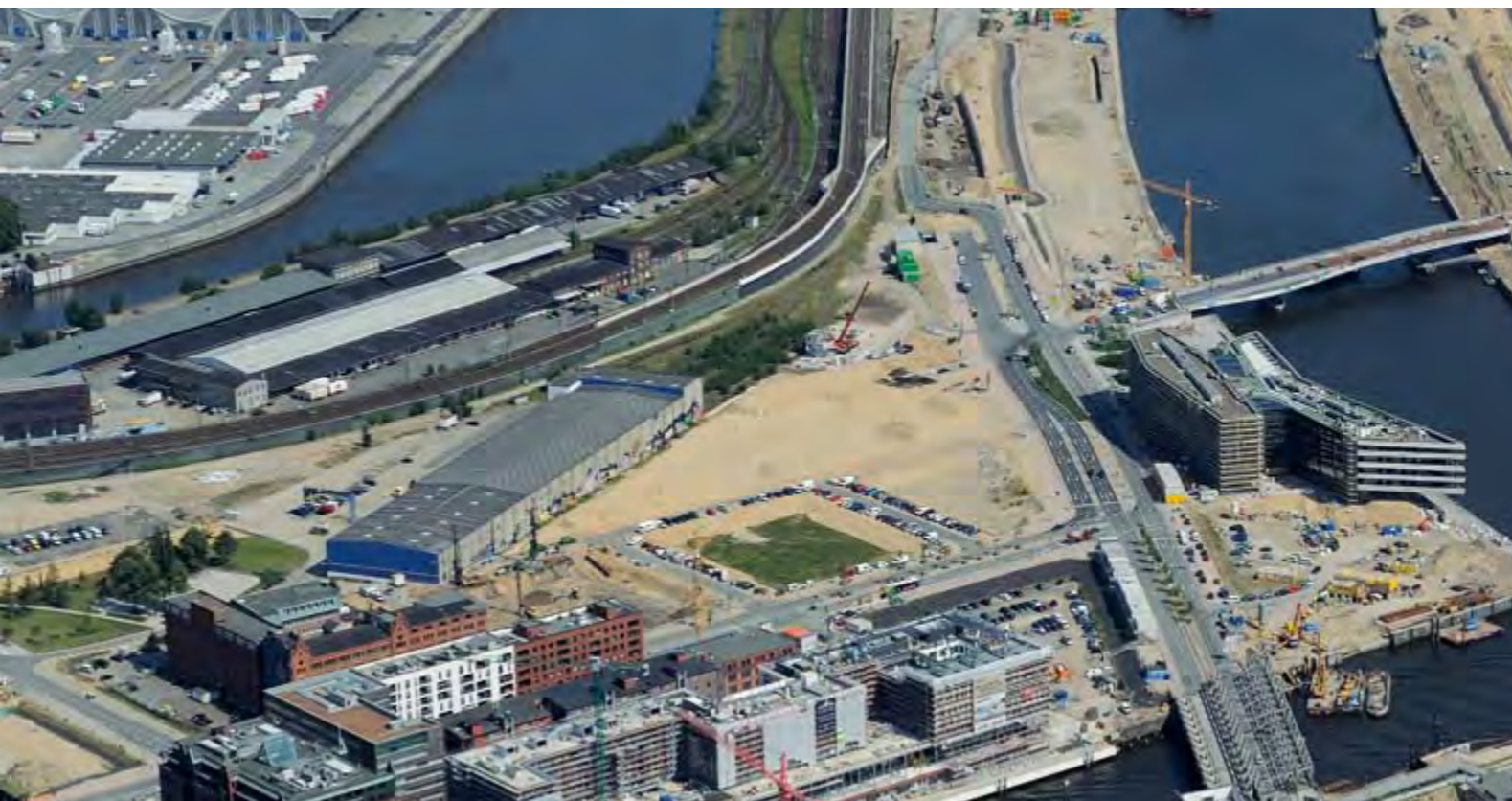
L'Elbtorquartier voit naître les « Intelligent Quarters » avec un immeuble de bureaux de 70 mètres de haut situé au bord de l'eau et deux autres bâtiments abritant entre autres des logements

AM LOHSE PARK



De la terre des pionniers de l'industrie au quartier urbain vert central

Ce quartier, caractérisé par la présence d'un centre industriel et ferroviaire historique, se transforme en un quartier d'habitation destiné aux familles, avec en son centre le Lohsepark, le « Central Park » de la Hafencity



La plus grande étendue de verdure de la Hafencity est limitée par des plans d'eau au nord et au sud. Pour le moment, une partie du terrain du futur Lohsepark est encore occupée par un bâtiment de transport (au centre), mais celui-ci sera démoli avant fin 2013

Entouré de plans d'eau, un espace urbain attractif voit le jour au centre de la Hafencity. Le Lohsepark en sera son « âme verte ». À l'ouest comme à l'est, les bâtiments donnent sur des espaces verts, assurant ainsi la continuité de la tradition hanséatique de développement urbain qui consiste à créer de vastes étendues de verdure au milieu des quartiers d'habitation et de travail. Point de départ du développement urbain du quartier, un complexe immobilier en briques, en partie classé monument historique et situé sur la place Lohse (Lohseplatz), abrite notamment le musée de l'automobile privé Prototyp. Ce

joyau architectural, parfaitement restauré, est un ancien bâtiment de l'entreprise hambourgeoise Gummi-Kamm-Compagnie, pionnier de l'industrialisation de Hambourg. Trois nouveaux édifices situés directement à proximité viendront le compléter (67-69).

UN PARC CONSACRÉ AUX FAMILLES

Tout comme le reste de la Hafencity, le Lohsepark est un lieu vivant et à multiples facettes. Dans les deux agrandissements entre la Shanghaiallee et la Yokohamas-

traße, s'étendant chacun sur une surface de plancher brute d'environ 20 000 m², apparaît une zone urbaine comprenant au total 300 logements (sociaux, destinés à la vente ou à la location ou créés par une communauté de construction) avec vue sur le parc. Par ailleurs, les projets prévoient la construction de nombreux équipements publics.

Deux pionniers du développement de la Hafencity, les sociétés coopératives de construction d'utilité publique Bergedorf-Bille et Otto Wulff, réalisent sur le terrain nord (70) le bâtiment conçu par les architectes APB und Böge Lindner K2



Le Lohsepark, un futur lieu de repos attrayant Ci-dessus l'entrée sud, achevée depuis l'été 2013

(Hambourg) et Haslob Kruse + Partner (Brême). Il est notamment prévu de bâtir des logements en location et en coopérative, subventionnés ou à financement privé, ainsi que des logements destinés à la vente. En outre, certains d'entre eux sont réservés à un projet d'habitation inclusif pour les personnes avec et sans handicap, initiative de l'association « Vivre avec le handicap » de Hambourg (Leben mit Behinderung Hamburg e. V.). Deux crèches, un centre médical, des surfaces commerciales et un lieu de rencontre viendront compléter le tout. Le projet est actuellement en chantier.

L'immeuble d'habitation sur le terrain voisin (71) a été attribué à un consortium constitué de quatre communautés de construction comprenant environ 75 maîtres d'ouvrage différents, ainsi que les sociétés immobilières Frank Heimbau Nord et Behrendt Wohnungsbau de Hambourg. La construction est encadrée par Stattbau Hamburg et la société Conplan GmbH. L'ensemble d'immeubles dessiné par les architectes Dinse Feest Zurl (Hambourg), Springer (Berlin) et Siebrecht Münzesheimer/BOF (Hambourg) abritera des appartements destinés à la vente, des projets créés par des communautés de construction, des lofts et des appartements locatifs subventionnés, ainsi que des commerces diversifiés aux rez-de-chaussée, une crèche et d'autres équipements publics.

Le terrain en angle situé au sud de l'ensemble, à l'ouest du parc et donnant sur l'Überseeallee (72) a été attribué par adju-

dication en mai 2013 à la société Harmonia Immobilien GmbH. Sa position idéale, juste en face de l'université de la Hafencity (HCU), le prédestinait à accueillir sur ses 19 000 m² de surface de plancher brute des logements étudiants subventionnés par l'État, ainsi que des habitations privées, un hôtel et des équipements publics aux rez-de-chaussée. Les 9 000 m² de surface de plancher brute formant l'ancien terrain de la douane au nord (66), l'une des rares parcelles n'appartenant pas au fonds spécial, accueillera divers équipements, dont des logements.

LE PLUS GRAND PARC DE LA HAFENCITY

À l'ouest du Lohsepark, un complexe scolaire comprenant également un lycée verra le jour à partir de 2015/16 ; il servira

également de centre de voisinage. En outre, l'achèvement des blocs du musée de l'automobile Prototyp ne se limitera pas à la construction de logements : la partie située à l'est de l'espace vert doit accueillir non seulement des habitations diverses, mais également des surfaces commerciales. Le projet d'aménagement de ce quartier prévoit notamment de bâtir des blocs d'immeubles fermés, comprenant cinq à sept étages et se regroupant autour du Lohsepark situé en son centre. Par ailleurs, tous les immeubles du quartier bâtis sur les terrains du fonds spécial devraient recevoir le label d'or écologique de la Hafencity.

Selon le plan général d'aménagement urbain des paysagistes Vogt Landschaftsarchitekten AG (Zurich), le Lohsepark devrait être le plus grand espace vert d'un seul tenant de la Hafencity avec une





Le Lohsepark est le plus grand parc de la Hafencity. La première section a été achevée au printemps 2013

superficie totale de 4 hectares ; il proposera des fonctionnalités étendues dans les domaines urbains, sociaux et écologiques. Caractérisé par un axe visuel comportant plus de 500 arbres, principalement des espèces locales telles que des tilleuls, des chênes et des charmes ainsi que des cerisiers et des pommiers, le parc s'étend tel une grande bande verte depuis l'Ericusgraben au nord jusqu'au quartier Baakenhafen au sud. Outre les vastes étendues de gazon, parsemées de tapis de crocus et de scilles en fleurs au printemps, le parc abrite de nombreuses aires de jeux et de détente pour toutes

les générations, notamment une maison communautaire équipée d'un terrain de jeux et d'un café. Sur les bords longitudinaux du parc, des terrasses s'ouvrent sur la rue, formant ainsi une interface entre les structures construites et les espaces libres et permettant de passer librement de l'espace vert aux quartiers urbains attenants.

À l'échelle de la ville de Hambourg, le Lohsepark représente la continuation de la boucle intérieure, telle une ceinture verte entourant le centre-ville des débarcadères aux Deichtorhallen, en passant par le parc Planten un Blomen et la gare centrale. Le

Lohsepark prolonge ce cercle de verdure, reliant les deux bras de l'Elbe à travers la Hafencity. La première section du parc a été achevée au printemps 2013 avec l'inauguration de la place de Lohse (Lohseplatz) lors du congrès évangélique. Grâce à la démolition anticipée du dépôt de marchandises en 2013, le parc pourra être achevé en 2015. Le Lohsepark sera alors un parc public classique, ouvert à tous dans son intégralité, avec à proximité le centre documentaire et de commémoration en lieu et place de l'ancienne gare de Hanovre (Hannoverscher Bahnhof).

UN LIEU DE COMMÉMORATION AU CENTRE DU PARC

Sur le site actuel où se dessine petit à petit le Lohsepark se trouvait jadis la gare de Hanovre qui a été démolie en 1955 après avoir été en grande partie détruite pendant la guerre. En mémoire du passé de ce site, les plans du parc prévoient un lieu de commémoration digne et approprié, en hommage aux victimes de la déportation des Juifs, des Roms et des Sintis de Hambourg. Celui-ci sera situé sur une place authentique qui constitue en même temps un espace public de la vie quotidienne du centre-ville. Un raccourci qui traversera le Lohsepark en diagonale en suivant les anciennes voies reliera les vestiges de l'ancienne esplanade de la gare sur la Lohseplatz avec les restes actuels du quai 2. L'exposition « Envoyés à la mort », qui représente la déportation des Juifs, Roms et Sintis de Hambourg entre 1940 et 1945, doit trouver son refuge définitif dans un centre de documentation situé à proximité.

Outre la variété des habitations et les espaces verts, la vie du quartier sera également influencée par la présence d'entreprises, comme il est de coutume dans la Hafencity caractérisée par sa mixité fonctionnelle. À l'angle de la Shanghaiallee et de la Koreastraße, le groupe producteur d'huile minérale Marquard & Bahls de

Hambourg érige le nouveau siège de son entreprise. L'immeuble s'étendra sur 18 000 m² de surface de plancher brute (65) directement sur le port de Brooktorhafen, au nord du quartier, et accueillera 700 employés. En outre, il devrait satisfaire aux normes de durabilité du label d'or écologique de la Hafencity. Le rez-de-chaussée abritera des commerces de détail et des restaurants. Le balcon urbain de trois étages qui longera le Brooktorhafen et reliera l'atrium intérieur à l'espace urbain sera un édifice peu commun. Le bureau Gewers & Pudewill (Berlin) est chargé de la planification de cette impressionnante bâtisse.

Grâce à l'implantation de nouvelles entreprises (le terrain 73 en construction à l'est du Lohsepark est destiné aux entreprises), le port de Brooktorhafen assiste à l'apparition d'un lieu de travail attrayant, accueillant des entreprises de toutes tailles qui bénéficient d'un accès direct aux quartiers avoisinants, avec des entreprises telles que Gebr. Heinemann, la maison d'édition Spiegel et la Germanischer Lloyd.

De même, la Shanghaiallee avec ses larges trottoirs et un volume de trafic en comparaison plus élevé, prend de plus en plus l'apparence d'une rue commerçante et d'habitation urbaine. Ce grand axe protégé contre les crues et construit de manière précoce serpente à travers la Hafencity, de la Speicherstadt au nord

PROFIL DU QUARTIER

- **Superficie : 12,5 hectares**
Surface de plancher brute totale : 200 000 m²
- **Postes de travail et utilisations commerciales**
Postes de travail : env. 3 000
Utilisations : bureaux, services, hôtellerie, restauration, commerces de détail
- **Logements**
750
- **Installations particulières**
Le centre de documentation et le lieu de commémoration de la gare de Hanovre, le musée de l'automobile Prototyp, le lycée et les jardins d'enfants
- **Période de développement**
De 2012 à 2020

jusqu'à l'université de la Hafencity au sud. L'immeuble NIDUS et le Forum œcuménique, déjà achevés et situés dans l'Elbtorquartier voisin, ainsi que le musée de l'automobile Prototyp, lui confèrent déjà un air de boulevard métropolitain. Au cours des mois et années à venir, le développement des autres immeubles attirera dans les rez-de-chaussée encore davantage de magasins et autres équipements d'utilité publique dotés d'un caractère urbain.

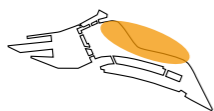
Le Lohsepark abrite un quartier d'habitation très diversifié. Ces deux illustrations montrent les croquis de l'ensemble qui apparaît entre le parc et la Shanghaiallee



L'entreprise d'huile minérale Marquard & Bahls construit sur le port de Brooktorhafen un nouveau siège qui accueillera près de 700 employés



OBERHAFEN



Le quartier créatif et culturel d'Oberhafen

Au sud de l'Oberhafen, un quartier culturel et créatif dynamique va voir le jour en position centrale, agrémenté d'installations sportives à l'est, vecteur de nouvelles opportunités pour la ville de Hambourg



Les anciens bâtiments laissent place au noyau du secteur de la créativité, parfaitement relié aux quartiers avoisinants

Certes, le site est pour le moment encore destiné aux voies ferroviaires et les bâtiments seront utilisés principalement à des fins logistiques jusqu'en 2014 ; néanmoins, le quartier accueille des créateurs depuis déjà une bonne décennie et des manifestations culturelles ont lieu régulièrement. L'intégralité du quartier d'Oberhafen représente ainsi le noyau central d'un lieu de création et de culture qui est parfaitement relié non seulement au reste de la Hafencity, mais également aux quartiers de Rothenburgsort, de City Süd et à leurs activités culturelles respectives, ainsi qu'à la Museumsmeile (le « Boulevard des musées »). Ceci « bouleversera » par conséquent le processus de développement « normal » de la Hafencity : au lieu d'un nouveau concept urbanistique, le point de départ sera un nouvel usage plus intensif des immeubles existants. Un processus de transformation par étapes permettra un repositionnement avec un partage des responsabilités. Le futur quartier sera relié aux halles de marchandises qui n'ont pour la plupart

qu'un étage. Les terrains ne seront pas vendus, mais appartiendront durablement au fonds spécial « Stadt und Hafen » (Hafencity Hamburg GmbH), ce qui permettra notamment d'orienter le développement du quartier dans l'intérêt de Hambourg.

UN DÉVELOPPEMENT ORIENTÉ VERS LE DIALOGUE

Les possibilités de développement du quartier font l'objet d'un processus de dialogue intense, basé sur un cadre de développement pouvant aller jusqu'à une décennie. Durant l'intégralité de la phase de développement, la société Hafencity Hamburg GmbH travaille en étroite coopération avec la société Hamburg Kreativ GmbH. Parallèlement, un échange d'idées intense s'effectue avec des entreprises créatives, des acteurs du monde de la culture et bien d'autres personnes concernées. Depuis le coup d'envoi du symposium international au printemps 2011, de

nombreuses autres réunions et discussions ont suivi. L'association Oberhafen e. V. s'engage également en faveur d'une transformation en douceur et durable du quartier en un lieu d'art, de culture et de création animé. Elle s'est donné pour mission d'encourager la mise en œuvre de conditions-cadres optimales pour les travaux de création au sein du quartier de l'Oberhafen.

DES OPPORTUNITÉS POUR LA CULTURE ET LE SECTEUR DE LA CRÉATION

Jusqu'à présent, la physionomie du quartier était marquée par des entrepôts tout en longueur et des bâtiments de têtes s'élevant sur plusieurs étages. La reconversion de ces bâtiments, pour la plupart loués et principalement utilisés par une entreprise de logistique jusque fin 2013, leur octroie un caractère fortement public. Toutefois, dans cette optique, de nouvelles autorisations d'utilisation et des modernisations majeures, ainsi qu'une protection adap-

tée contre les crues, sont requises. En raison du risque d'inondation, l'installation d'habitations est à la rigueur réalisable dans des immeubles neufs équipés d'une protection contre les crues.

À moyen terme, des bâtiments neufs pourront compléter les anciens. Des investisseurs privés ou des sociétés coopératives peuvent apporter leur contribution dès lors que les nouveaux immeubles sont utilisés à des fins culturelles et dans le secteur de la création et que les loyers sont modérés, tout comme pour les anciens bâtiments. L'alliance du neuf et de l'ancien permet de créer jusqu'à 500 postes de travail dans les divers domaines de la culture et de la création. C'est sur cette base qu'un milieu créatif durable doit voir le jour. Plus tard, il pourrait également intégrer la zone commerciale située à l'est.

En raison de la complexité des conditions de départ, une procédure d'appel à manifestation d'intérêt a été lancée début 2012 afin de trouver un concept d'utilisation pour un terrain de 600 m² s'étant libéré. Celui-ci devait, dans la phase initiale, contribuer à établir et à façonner le nouveau site culturel et créatif. Parmi les 15 propositions de concept soumises, c'est la « gestion hanséatique des matériaux » qui a reçu l'adhésion du jury interdisciplinaire. Ce concept peu habituel met à disposition des centres culturels, écoles publiques, universités et associations de Hambourg, ainsi que des citoyens engagés, les outils et équipements nécessaires au développement de projets sociaux, écologiques ou créatifs. Cinq autres projets ont été retenus pour une mise en œuvre à moyen terme sur d'autres terrains du quartier.



Des manifestations culturelles ont d'ores et déjà lieu dans le quartier d'Oberhafen. En mai 2013 s'y est tenu le « Kreativfestival » de l'Art Directors Club

À l'automne 2013, 6 000 m² de surface supplémentaires ont fait l'objet d'appels d'offres pour des utilisateurs créatifs. Les vainqueurs devraient commencer à s'y installer au milieu de l'année 2014. En parallèle, des petits établissements gastronomiques et des lieux d'exposition et de conférence doivent renforcer la fonction publique du quartier et contribuer à son intégration dans la Hafencity.

UN TERRAIN DE SPORT DIRECTEMENT AU BORD DE L'EAU

Même si l'Oberhafen met principalement l'accent sur la culture et la création, le quartier propose également des activités sportives et des loisirs variés dans les zones non construites. À partir de 2015, des terrains multisports, dont un terrain de football, vont être aménagés directement sur les rives de l'Oberhafen, à l'emplacement d'anciennes voies fer-

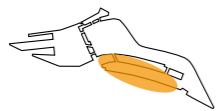
rées. Ces installations seront notamment mises à la disposition des enfants ou jeunes résidant dans le centre-ville ou dans la Hafencity et pourront également être utilisées par des associations. Les élèves du lycée et des deux écoles primaires de la Hafencity pourront y pratiquer des activités sportives.

PROFIL DU QUARTIER

- **Superficie : 8,9 hectares**
Surface de plancher brute totale : 25 000 m² (construits)
- **Postes de travail et utilisations commerciales**
Postes de travail : env. 500
Utilisations : secteurs de la création et de la culture, restauration
- **Installations particulières**
Terrains de sport à l'est à partir de 2014/15
- **Période de développement**
Fin du développement des immeubles existants avec construction éventuelle de nouveaux bâtiments, conception détaillée dans le cadre d'un processus de dialogue intense jusqu'en 2015
- **Achèvement**
Réalisation par étapes



BAAKENHAFEN



Vivre, s'amuser et travailler entre deux plans d'eau

Le plus grand bassin portuaire de la Hafencity verra émerger un mélange dense d'offres intensives d'habitation et de loisirs, d'espaces verts et de postes de travail

Le quartier Baakenhafen se distinguera principalement par ses nombreux équipements dédiés aux loisirs dans des espaces verts, par ses postes de travail dans des petites et moyennes structures et surtout par ses logements se présentant sous des formes diverses et variées. Les travaux de construction des premiers bâtiments débiteront en 2014 et ce nouveau quartier de la Hafencity devrait être achevé d'ici 2020 (à l'exception de certains projets au nord-est).

VIVRE AU BORD DE L'EAU

En quelques années apparaîtra autour du Baakenhafen un quartier urbain d'habitation et de loisirs comprenant 2 500 postes de travail ainsi que 1 800 logements, dont au moins un tiers subventionné par l'État et de nombreux

autres à des loyers modérés (sans Baakenhöft). Divers équipements sportifs et de loisirs, possibilités d'achat, restaurants et hôtels verront le jour, ainsi qu'une école, et de larges promenades et espaces verts.

L'inauguration du pont de Baakenhafenbrücke en août 2013 marque une étape importante dans la poursuite du développement du quartier. Le pont de 170 mètres de long, conçu par le bureau d'architectes Wilkinson Eyre Architects (Londres) et le bureau d'ingénieurs Happold (Berlin), est bien plus qu'un simple pont de quartier. Il assure la desserte de la partie orientale de la Hafencity et, temporairement (durant la transformation de la Versmannstraße et le prolongement de la ligne U4), le passage du trafic en direction et depuis le sud de Hambourg. Outre les voies réservées au trafic automobile, jusqu'à trois, des espaces sont prévus de chaque côté de la chaussée

afin que les cyclistes puissent traverser le pont aisément et en toute sécurité. Les voies piétonnes sont placées vers l'extérieur près des porteurs principaux, à l'abri de la circulation. Les larges belvédères invitent à venir profiter du grand panorama sur l'Elbe et la Hafencity. La partie centrale du pont peut être soulevée par la force de la marée, afin par exemple qu'un grand bateau-musée puisse rentrer dans le port de Baakenhafen.

L'adjudication du premier terrain du Baakenhafen a eu lieu en 2012. En 2015, un hôtel urbain comptant 220 chambres, destiné aux familles et proposant un large éventail d'offres de loisirs, ouvrira ses portes sur le terrain 81a/b situé au nord-ouest du quartier, directement au bord de l'eau. Il sera mis en œuvre par le groupe autrichien JUFA et la société hambourgeoise DS-Bauconcept. Des loge-



Le nouveau pont de Baakenhafenbrücke n'est pas seulement la principale voie de liaison au sein du quartier : cette élégante construction en acier relie directement la zone sud à la station Hafencity Universität de la ligne U4



La langue de terre qui forme le futur quartier de Baakenhafen s'étend sur un kilomètre le long de l'Elbe et représente ainsi le plus grand bassin portuaire de la Hafencity

ments subventionnés par l'État et privés viendront s'y ajouter. La planification a été réalisée par les architectes KBNK Architekten et PFP Architekten de Hambourg, ainsi que par Baumschlagel & Eberle de Berlin.

Au cours de l'été 2013, le terrain 80 adjacent, situé à l'embouchure du port de Baakenhafen et offrant une vue directe sur l'Elbe, a été octroyé. Les plans du complexe prévoient une tour de bureau de 15 étages accolée à un immeuble de bureaux de sept étages, un immeuble d'habitation comportant approximativement 60 appartements, ainsi que des espaces publics et des surfaces commerciales aux rez-de-chaussée.

Au cours de la seconde moitié de l'année 2013, les deux premiers paquets d'appels d'offres avec pour objectif central la construction de logements ont été soumis pour le développement de projets et

l'achat. Le centre du Baakenhafen accueillera plusieurs immeubles offrant au total 720 logements sur les terrains 89 à 93 ainsi que 94a et 95.

En revanche, le terrain situé à la pointe ouest du bassin portuaire sur le Baakenhöft (85) ne sera pas construit dans la décennie à venir, mais servira pour les manifestations publiques. Grâce aux espaces libres, aux entrepôts de 8 000 m² et aux nouveaux emplacements réservés aux bateaux, cette zone offre des possibilités diverses et variées pour les activités de loisirs et culturelles favorisées par le développement urbain de l'ensemble du Baakenhafen. À long terme, le plan général d'aménagement urbain prévoit une utilisation toute particulière de ce site, similaire au bâtiment du Spiegel situé à la pointe de l'Ericus. Les détails de cet éminent projet ne sont pas encore fixés et ne le seront pas avant une décennie ou plus.

DES COURS PROTÉGÉES AU BORD DE L'ELBE

En août 2011, le bureau APB Architekten (Hambourg) a remporté le concours d'aménagement urbain pour le quartier. Les croquis du vainqueur, entre-temps affinés et résumés en un plan fonctionnel, séduisent en particulier par la séparation verticale modérée des bâtiments prévus. D'une manière générale, les bâtiments comptent quatre à sept étages et sont constitués de structures en bloc mi-closes, avec quelques variantes ouvertes plus petites. La partie sud abritera du côté de l'Elbe une structure de construction dotée de vastes cours s'ouvrant sur le fleuve, mais formant toutefois une limite urbaine marquante.

La construction en bloc rythmée des terrains situés au nord entre le port et la Versmannstraße, avec leurs bâtiments aux





Le cœur du quartier est le Baakenpark qui s'étend sur 1,5 hectare. Dès 2017, cette presqu'île invitera à la détente et aux loisirs

utilisations diverses, assure une protection considérable contre les émissions sonores de la Versmannstraße et de la Bahnstraße : formant une barre sur la rue, les immeubles s'ouvrent vers l'arrière sur le port de Baakenhafen. Grâce à cette conception urbanistique, les cours orientées vers l'eau sont tout autant protégées du bruit que les appartements donnant sur la rue qui bénéficient généralement d'un côté protégé contre le bruit et ne peuvent par conséquent pas être de petits logements dépourvus de couche intérieure.

UN ÎLOT DE VERDURE DANS LE BASSIN PORTUAIRE

En avril 2012, l'Atelier Loidl (Berlin) a remporté le concours international d'espaces libres. Les croquis du vainqueur incorporent habilement les divers équipements de loisirs prévus à l'atmosphère portuaire particulière du quartier de Baakenhafen. Le cœur du quartier est le Baakenpark qui s'étend sur 1,5 hectare dans le Baakenhafen. Dès 2017, cette nouvelle presqu'île invitera à la détente et à l'organisation active de loisirs avec son aire de jeux, sa maison communautaire, ses arbres et ses prairies. Par ailleurs, un pont piéton, réalisé par les architectes hambourgeois vainqueurs von Gerkan, Marg und Partner (gmp), ainsi que par le bureau d'ingénieurs Knippers Helbig Advanced Engineering (Stuttgart), complète vers le nord l'intégration spatiale entre les deux bandes de terre.

Située directement au sud, la place Lola-Rogge-Platz occupera à partir de 2017 des fonctions d'intégration centrales en tant que marché urbain. Les rez-de-chaussée situés aux alentours abriteront des grandes surfaces, des petits commerces, des prestataires de service, des médecins et une pharmacie.

Un centre de formation verra le jour juste à côté : il accueillera notamment la deuxième école primaire de la Hafencity après la Katharinenschule, ainsi qu'une crèche comptant 200 à 300 places, divers services de conseil et de formation et un gymnase abritant deux terrains. Ainsi apparaîtra en plein centre un lieu destiné aussi bien aux enfants et aux familles qu'aux personnes âgées, encourageant par là-même une mixité sociale et un grand esprit de voisinage dans le quartier.

En outre, une promenade large de 30 mètres, s'étendant jusqu'à Entenwerder et intégrant la piste cyclable de l'Elbe, verra le jour le long du fleuve.

DES MAISONS SUR L'EAU FUTURISTES

Le bassin portuaire devrait accueillir des tours d'habitation à construction durable, les « Wasserhäuser Hafencity » (maisons sur l'eau de la Hafencity). Leur architecture sera un point de repère pour le caractère globalement exigeant du quartier. Le jury du concours, composé notamment de représentants politiques et d'habitants de la Hafencity, a décerné

au total trois prix en juillet 2012. Le bureau Shigeru Ban Architects Europe (Paris) a remporté le premier prix, tandis que le deuxième prix a été attribué au Studio Gang Architects (Chicago). Le troisième prix a été remis à Szyszkowitz-Kowalski + Partner ZT GmbH (Graz). Probablement quatre des bâtiments de Shigeru Ban seront construits sur l'eau et font déjà l'objet d'appels d'offres. Les plans de Szyszkowitz-Kowalski + Partner devraient être réalisés sur le pont du port de Baaken (Baakenhafenbrücke) tandis que le bâti-

PROFIL DU QUARTIER

- **Superficie : 23,2 hectares**
Surface de plancher brute totale : 385 000 m²
- **Postes de travail et utilisations commerciales**
Postes de travail : env. 5 000
Utilisations : bureaux, espaces de loisirs, hôtellerie, commerces de détail, restauration/services
- **Logements**
1 800
- **Installations particulières**
Un espace vert de 1,5 hectare, remblayé artificiellement, accueillant des aires de jeux et de loisirs dans le Baakenhafen, une école primaire
- **Période de développement**
De 2012 à 2020 (à l'exception de certains projets au nord-est)



L'adjudication pour la première parcelle a eu lieu en 2012. D'après les plans des architectes KBNK Architekten et PFP Architekten de Hambourg, ainsi que de Baumschlager & Eberle de Berlin, la Versmannstraße devrait accueillir un hôtel urbain destiné aux familles, ainsi que des logements subventionnés par l'État et privés

ment de Studio Gang verra le jour sur la partie nord du bassin, tout à l'est.

Le quartier de Baakenhafen sera parfaitement desservi. La construction des voies de desserte et la rénovation des murs historiques du quai ont débuté dès 2011. D'ici 2017, la rue centrale Versmannstraße sera rehaussée de plus de 8 mètres au-dessus du niveau de la mer afin d'être protégée contre les crues et revêtue pour satisfaire aux futurs besoins du trafic. Parallèlement à la construction de la rue, la ligne U4 du métro est prolongée de la station Hafencity Universität jusqu'à la station Elbbrücken. Jusqu'à la rue Baakenwerder Straße, la ligne de métro passe sous la Versmannstraße en

cours de remodelage et circule ensuite à la surface à la hauteur des ponts dans la direction de Elbbrücken.

UN QUARTIER EXEMPLAIRE EN TERMES DE MOBILITÉ DURABLE

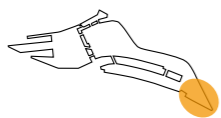
Tous les maîtres d'ouvrage sont désormais contraints de se subordonner à des critères de mobilité durable pour lesquels des concepts et formes d'organisation doivent être développés dès l'étape de l'adjudication. Par conséquent, l'ensemble du quartier de Baakenhafen représente un modèle en termes de mobilité durable. Les critères prévoient

en particulier un nombre d'emplacements requis inférieur à la moyenne grâce à la création d'infrastructures de rechargement pour les voitures électriques et à l'intégration d'un concept de partage de voiture autour du quartier avec un parc de voitures constitué en grande partie de véhicules électriques (cf. chapitre sur la durabilité). La possibilité de s'approvisionner à proximité de son domicile, les postes de travail, ainsi que le rattachement au réseau de transports en commun et la qualité élevée des connexions pour les cyclistes et les piétons devraient fortement réduire la circulation individuelle motorisée dans le Baakenhafen.

De nombreux bureaux d'architecture de renom ont été invités à participer au concours pour les maisons sur l'eau de la Hafencity. Le bureau Shigeru Ban Architects Europe (Paris) a remporté le premier prix



ELBBRÜCKEN



Un quartier d'affaires et d'habitation métropolitain avec panorama

Située à proximité de l'eau et de l'îlot de verdure d'Entenwerder, la spectaculaire entrée est de la HafenCity va également se transformer en un lieu d'habitation hautement attrayant

Le quartier d'Elbbrücken deviendra le deuxième centre urbain de la HafenCity après l'Überseequartier. Le quartier d'affaires et d'habitation à haute densité se caractérise par des buildings spectaculaires, des plans d'eau sur trois côtés et une grande place centrale.

Trois buildings culminant jusqu'à 150 mètres sont en construction dans le quartier d'Elbbrücken. Ces édifices sont visibles de loin et marquent l'entrée est de la HafenCity et de tout Hambourg, sans toutefois défigurer la physionomie de la ville hanséatique. Il est possible d'y bâtir sans difficulté des tours de presque 40 étages chacune alors que sur d'autres

sites, des bâtiments d'une hauteur comparable altèreraient la silhouette à clochers d'églises de Hambourg. Les socles des bâtisses pourront accueillir des surfaces pour de grands utilisateurs de commerces de détail.

DES ENTREPRISES À L'ENTRÉE EST DE LA HAFENCITY

Outre l'ensemble de buildings, plusieurs structures en bloc de six à sept étages seront réalisées dans la Versmannstraße. De grands immeubles solitaires de 14 étages forment l'armature architectu-

rale devant le pont sur l'Elbe du port franc (Freihafenelbbrücke) situé à l'est et les voies ferrées. Certes, de grandes entreprises confèrent une présence sensationnelle à tout le quartier d'Elbbrücken, mais une implantation est également bénéfique pour les petites entreprises et celles en développement. Le large éventail d'offres et la très bonne accessibilité créent un cadre idéal pour une croissance dynamique des entreprises et de la ville.

L'extrémité est du port de Baakenhafen sera partiellement comblée afin d'isoler les immeubles d'habitation contre le bruit. Les nouvelles bâtisses sont ainsi agencées en rangée double, avec les



La rive est de la HafenCity se transforme en un lieu résidentiel et commercial attrayant. Trois buildings culminant jusqu'à 150 mètres sont en construction dans le quartier d'Elbbrücken



Suite au prolongement de la ligne U4, une nouvelle station verra le jour dans le quartier d'Elbbrücken, suivant les plans des architectes hambourgeois von Gerkan, Marg und Partner (gmp).

immeubles d'habitation placés au centre. Plus l'on se dirige vers l'est du quartier, plus les petits commerces, les restaurants et tout particulièrement les immeubles de bureaux et hôtels prédominent. Les bâtiments à usage commercial, plus élevés, protégeront ainsi les immeubles d'habitation situés au centre. Cette structure intelligente permet la création de zones résidentielles isolées du bruit et fort agréables, en dépit du volume de trafic engendré par la traversée des ponts et la Versmannstraße.

Autour de l'extrémité du port de Baakenhafen et de la place Amerigo-Vespucci-Platz émerge un quartier résidentiel dense qui offre près d'un millier de logements haut de gamme et se distingue également par les utilisations publiques diverses et de qualité des rez-de-chaussée, tels que les établissements de restauration et les petits commerces le long de la promenade et sur la place. Les plans de réaménagement de l'extrémité est du bassin portuaire en relation avec l'Amerigo-Vespucci-Platz seront définis début 2014 après un concours d'aménagement urbain. Les utilisateurs de ce quartier bénéficieront d'une proximité avec l'eau encore plus intense que dans le reste de la HafenCity. Une place urbaine attrayante apparaît avec pour thème central l'eau, ce qui lui confère une atmosphère toute particulière qui se transmet habilement entre les différents niveaux de hauteur.



Protégé par l'ensemble de buildings, un quartier résidentiel dense offrant près d'un millier de logements de qualité voit le jour autour de l'extrémité du port de Baakenhafen

STATION DE MÉTRO ET DE RER

Suite au prolongement de la ligne U4, une nouvelle station verra le jour dans le quartier d'Elbbrücken. L'objectif visé par ce prolongement est de créer une jonction avec le RER. Le concept pour la nouvelle station Elbbrücken de la ligne U4, présenté par le vainqueur hambourgeois von Gerkan, Marg und Partner (gmp) en avril 2013, séduit de par sa fonctionnalité élevée et l'intégration urbanistique réussie. L'armature extérieure en acier avec ses façades intérieures en verre offre une vue dégagée et englobe les contours des ponts sur l'Elbe tout en les réinterprétant.

Le développement urbanistique du quartier s'étalera entre 2015 et 2025, notamment une fois la construction du quartier de Baakenhafen terminée. La

planification des principales voies de desserte, des murs du quai et du défrichage des terrains a déjà débuté et les voies de desserte sont déjà en partie construites.

PROFIL DU QUARTIER

- **Superficie : 21,4 hectares**
Surface de plancher brute totale : 560 000 m²
- **Postes de travail et utilisations commerciales**
Postes de travail : env. 13 000
Utilisations : entreprises, bureaux, services, hôtellerie, commerces de détail, restauration
- **Logements**
Env. 1 000
- **Période de développement**
De 2015 à 2025

LES THÈMES DE LA HAFENCITY



DURABILITÉ

Ville du XXI^e siècle

Grâce à son développement urbain durable, la HafenCity établit des normes porteuses d'avenir. L'ancienne région portuaire et industrielle est exploitée de manière intense, ce qui permet d'agrandir la ville de Hambourg de 40 %

De par son principe, le développement de la HafenCity satisfait à des critères majeurs en matière de durabilité car elle n'étend pas la zone urbaine d'Hambourg sur les terres agricoles situées à la périphérie, mais en revalorisant une zone portuaire intra-urbaine. Par ailleurs, le développement durable englobe de nombreux autres aspects, avant tout écologiques, mais également économiques et sociaux. La durabilité est introduite à de multiples niveaux, notamment pour les bâtiments, l'alimentation en énergie thermique et la mobilité. À moyen et long termes, la gestion durable de la HafenCity contribuera en grande partie à la réalisation des objectifs de protection du climat de Hambourg. Ceux-ci prévoient une diminution

des émissions de CO₂ de 40 pour cent par rapport à 1990 jusqu'en 2020. Dans la HafenCity, les émissions devraient concrètement être réduites de 50 pour cent, notamment grâce à une alimentation en énergie et en chaleur innovante.

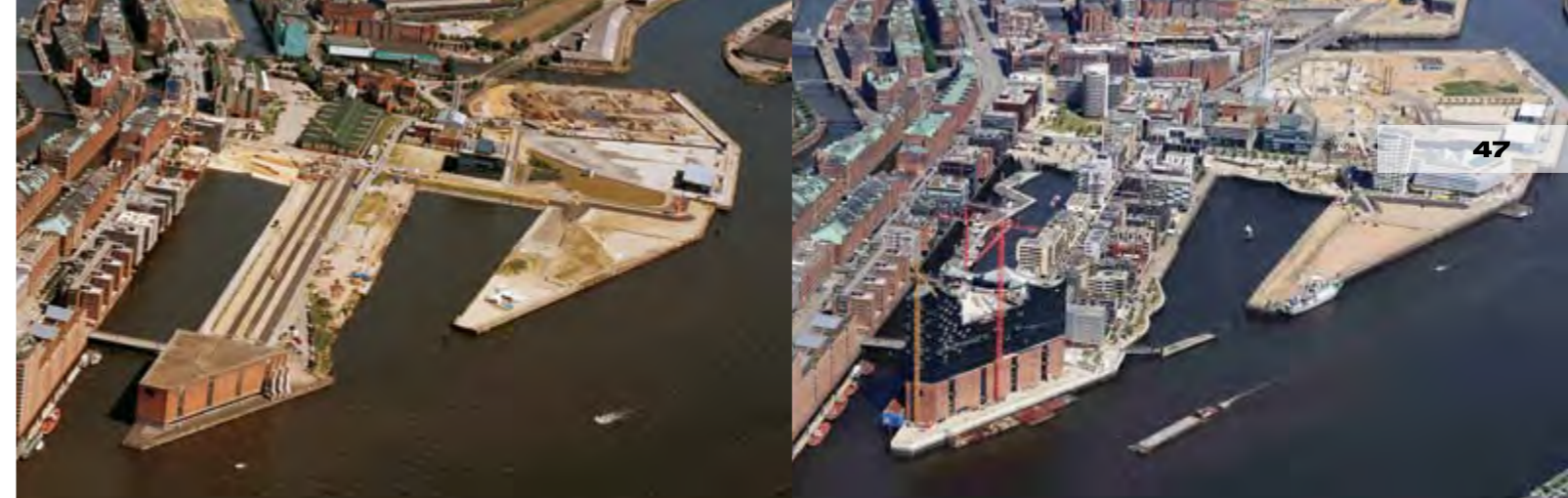
UNE OCCUPATION EFFICACE DES SOLS

La HafenCity voit le jour sur 157 hectares d'anciens sites portuaires et industriels situés en position centrale. Aux endroits contaminés, à l'instar du site de la vieille usine à gaz (le sud actuel de l'Überseequartier), la valeur écologique de l'ancienne zone industrielle a été renforcée grâce à l'assainissement des sols, mais

aussi sensiblement réduite en raison du scellement du terrain. En outre, le sol est utilisé efficacement : la densité de construction varie en fonction du quartier avec un coefficient d'occupation du sol situé entre 3,7 et 5,6, correspondant plus ou moins à la densité d'autres centres urbains européens. La densité d'utilisation est tout aussi élevée : la HafenCity comptera en moyenne 94 habitants et 355 employés par hectare (surface terrestre). La répartition des surfaces fixe de nouvelles références. Les surfaces réservées aux rues ne s'étendent que sur 24 pour cent des surfaces terrestres (par rapport à 40 pour cent pour la ville de Hambourg, y compris les surfaces annexes). 38 pour cent des surfaces ter-



La part de places, promenades et parcs dans la Hafencity est particulièrement élevée. La densité de construction, le principe de terps et le stationnement intégré permettent une exploitation efficace des ressources en sol



Ces dernières années, les premiers quartiers ont déjà émergé dans l'ancienne zone portuaire et industrielle

restres sont dédiées aux espaces libres publics, y compris les 3,1 kilomètres de « Riverfront » le long de l'Elbe. La Hafencity parvient ainsi à une densité d'utilisation élevée avec beaucoup d'espaces publics et peu d'aménagements de desserte nécessaires.

LA VILLE DES CHEMINS COURTS ET ATTRAYANTS

La Hafencity est caractérisée par une fine mixité horizontale et verticale des différentes utilisations urbaines : l'habitat, le travail, la culture, les loisirs et les commerces sont situés à proximité les uns des autres, réduisant ainsi les distances. Le réseau de chemins dense intègre également des surfaces privées. Les constructions ouvertes situées à proximité de grands plans d'eau permettent de lutter contre l'effet « d'îlot de chaleur » qui se développe dans la ville pendant l'été, réduisant ainsi les besoins en climatisation tout en améliorant le confort des habitants et des travailleurs.

Les bâtiments et l'infrastructure doivent satisfaire à des exigences élevées en matière de protection contre le bruit du fait de la proximité avec le port encore en service au sud de l'Elbe et de la forte circulation routière dans la partie est de la Hafencity. La disposition des bâtiments, l'orientation des espaces de détente et les embrasures spéciales des fenêtres contribuent à la lutte contre les nuisances sonores. L'arrêt de planification portuaire impose comme plafond le niveau actuel du bruit provenant du port qui continue à fonctionner au sud de l'Elbe.

Le respect à long terme des critères relatifs à la protection contre les crues est également un aspect majeur de la durabilité. Celui-ci est garanti par les rues remblayées situées à une hauteur de 8 à 9 mètres au-dessus du niveau de la mer. Les automobilistes peuvent garer leur

véhicule dans les terps situés sous les bâtiments, dans les garages protégés contre les crues. Les emplacements situés à la surface ne sont pas autorisés dans les bâtiments. Les véhicules à l'arrêt empiètent ainsi dans de moindres proportions sur l'espace public (cf. également p. 60).

Afin d'éviter aux automobilistes de rechercher longuement un emplacement ou de stationner « sauvagement », la Hafencity a été reliée fin 2012 au système central d'aide au stationnement de la ville de Hambourg. En parallèle, un système global de gestion des zones de stationnement se met progressivement en place.

Même sans voiture, il est très aisé de se rendre à la Hafencity. Un concept de circulation routière intelligent et l'excellente desserte assurée par le réseau de transports en commun visent une réduction drastique à moins de 25 %, voire de 20 %, de la part du trafic individuel motorisé ; pour comparaison, la moyenne dans la ville de Hambourg est de 47 %. La nouvelle ligne de métro U4, en service depuis fin 2012, représente un élément charnière de cette stratégie. Au plus tard après l'ouverture du troisième arrêt à Elbbrücken et l'achèvement de la Hafencity, près de 35 000 passagers devraient chaque jour emprunter la ligne U4. En outre, la Hafencity bénéficie d'un réseau de stations de bus très dense et, après la construction d'un embarcadère de ferrys à proximité de l'Elbphilharmonie, deux autres devraient suivre près de l'université de la Hafencity et du quartier d'Elbbrücken. De surcroît, des offres de partage de voitures font partie du plan d'aménagement.

En l'espace de quelques minutes, les cyclistes et les piétons peuvent se rendre du centre-ville actuel au nouveau quartier, ou inversement, grâce à un réseau de chemins dense et à de nombreux ponts. Dans 70 pour cent des cas, les voies piétonnes et les pistes cyclables de la Hafencity

délaissent les voies de trafic automobile pour emprunter des promenades, des passerelles et des places ; dans 30 pour cent des cas, elles sont aménagées directement au bord de l'eau. Les stations de location de bicyclette permettent de circuler sans émissions.

Par ailleurs, la Hafencity a été incorporée dans la région modèle électromobilité de Hambourg. Après la première station de chargement située dans l'Osakaallee et d'autres qui seront intégrées dans des bâtiments privés, la première borne de recharge rapide (CC) de Hambourg est entrée en service en décembre 2012. La durée de chargement d'une demi-charge des véhicules électriques est ainsi raccourcie de quatre heures à une demi-heure. En outre, les bus et les véhicules privés ont depuis février 2012 la possibilité de se ravitailler dans le respect du climat dans une grande station-service d'hydrogène.

LE BAAKENHAFEN, UN QUARTIER EXEMPLAIRE

Dans la partie orientale de la Hafencity, les efforts en matière de durabilité passent à l'échelon supérieur. Tous les maîtres d'ouvrage sont désormais contraints de se subordonner à des critères de mobilité durable pour lesquels des concepts et formes d'organisation doivent être développés dès l'étape de l'adjudication. Par conséquent, l'ensemble du quartier de Baakenhafen représente un modèle en termes de mobilité durable. Ces critères prévoient en particulier un nombre d'emplacements requis inférieur à la moyenne (avec en parallèle, un nombre réduit d'emplacements dans les espaces publics), ainsi que l'équipement de 30 pour cent des emplacements avec des infrastructures de rechargement pour les voitures électriques et l'intégration d'un concept de partage de voiture autour du quartier avec

DURABILITÉ



Le concept de réseau routier de la Hafencity est déjà largement dédié aux piétons et sera également très favorable aux cyclistes avec l'aménagement final des rues

un parc de voitures constitué en grande partie de véhicules électriques. Les besoins en électricité des véhicules électriques devraient être couverts par des énergies renouvelables ou produites de manière centralisée (dans le bâtiment) ou décentralisée (dans l'entreprise fournisseur d'énergie). La relation entre immotique et technique automobile crée une nouvelle interface qui devra également être utilisée dans les futurs progrès technologiques. Les solutions de réseau intelligent (Smart Grid), qui prévoient d'utiliser les véhicules comme accumulateurs d'énergie (« Vehicle-to-Grid ») et d'optimiser ainsi le cycle énergétique au sein d'un bâtiment, doivent faire l'objet d'une attention toute particulière en fonction de l'avancement actuel de la technique.

La circulation des cyclistes joue également un rôle particulier dans le Baakenhafen. Les accès et les sorties confortables des garages souterrains sont conçus de manière à pouvoir accueillir les vélos électriques, Pedelecs et autres petits véhicules électriques. L'excellent raccordement au réseau de transports en commun (ligne de métro U4 et ligne de bus 111) et la qualité élevée des connexions pour les cyclistes et

les piétons devraient fortement réduire les besoins en circulation individuelle motorisée dans le Baakenhafen.

ÉNERGIE THERMIQUE

Tous les bâtiments de la partie occidentale de la Hafencity sont rattachés à un réseau de chauffage urbain fonctionnant selon le principe de la cogénération. L'association d'une production décentralisée de la chaleur, d'une technique de cellules à combustible, de l'énergie solaire et de centrales géothermiques offre un mélange énergétique efficace dont les émissions de CO₂ s'élèvent à 175 g/kWh (en comparaison, le réseau de chauffage urbain traditionnel basé sur le gaz engendre des émissions de CO₂ d'en moyenne 240 g/kWh). Suite à une procédure d'appel d'offres à l'échelle européenne, le fournisseur d'énergie Vattenfall a été chargé en 2003 de l'alimentation en énergie de l'ouest de la Hafencity. Dans la partie orientale de la Hafencity, les émissions de CO₂ sont encore bien inférieures avec 89 g/kWh. À l'automne 2009, la société Dalkia (rebaptisée enercity) a bénéficié de subventions supplémentaires pour l'alimentation en

énergie à l'est après avoir remporté un concours organisé à l'échelle européenne. Leur concept prévoit un réseau d'alimentation en chaleur de proximité décentralisé et durable pour tout l'est de la Hafencity.

La prépondérance des énergies renouvelables et l'emploi d'équipements de cogénération permettent d'atteindre un facteur d'énergie primaire bien plus faible de 0,21. Du fait de sa structure décentralisée, le système d'alimentation peut s'étendre au même rythme que le quartier. Cette conception modulaire a constitué l'un des critères d'attribution majeurs : en effet, la construction de la Hafencity ne sera pas achevée avant 2025 et, par conséquent, ses futurs besoins en énergie ne peuvent pas encore être calculés avec exactitude.

En 2007, la société Hafencity Hamburg GmbH a présenté le premier système allemand de certification de la durabilité des constructions. La Hafencity Hamburg GmbH décerne un label d'or écologique pour distinguer les performances exceptionnelles lors de la réalisation de bâtiments durables et un label d'argent pour les prestations particulières. La distinction vise à encourager les maîtres d'ouvrage à gérer les ressources de manière responsable. Elle évalue la durabilité écologique, économique et sociale d'un projet de construction. Dans les premiers temps, le label écologique s'appliquait aux constructions de logements, de bureaux et spéciales. Cependant, les parties centrale et orientale de la Hafencity accueillent de plus en plus de bâtiments réservés aux petits commerces et aux hôtels, ainsi que des immeubles à usage mixte. Par conséquent, ces types de construction peuvent également être certifiés depuis 2010.

LE LABEL ÉCOLOGIQUE D'OR ET D'ARGENT DE LA HAFENCITY

Le label écologique de la Hafencity peut être décerné à titre provisoire avant même le début des travaux. Le label est remis pour les bâtiments visant des performances exceptionnelles ou particulières dans trois des cinq catégories.

Le maître d'ouvrage en fait la demande en présentant les plans techniques qui démontrent la durabilité particulière ou exceptionnelle de son bâtiment. Suite à un examen positif effectué par un bureau indépendant, le projet est certifié à l'avance. Ainsi, les promoteurs de projets et maîtres d'ouvrage peuvent convaincre les potentiels acheteurs ou locataires de la durabilité du bien immobilier de leur choix dès la phase de commercialisation. Le certificat définitif n'est décerné qu'une fois la construction achevée et seulement si les normes énergétiques ont bel et bien été respectées (catégorie obligatoire).

La certification repose sur cinq catégories :

- la **réduction des besoins en énergie primaire** nécessaires au fonctionnement du bâtiment bien en deçà des limites fixées par la loi
- l'**utilisation durable des biens publics** (par exemple, grâce à des installations sanitaires à faible consommation d'eau), l'emploi efficace des surfaces accessibles au public ou encore la convivialité familiale des immeubles pour hôtels et commerces de détail
- l'**emploi de matériaux de construction non polluants**, soit le renoncement notamment à l'utilisation de matériaux contenant des halogènes, des solvants volatils ou des biocides au profit, par exemple, de bois tropicaux certifiés
- la **prise en considération particulière de la santé et du confort**, grâce au contrôle de la température des pièces, à un équipement adapté aux personnes allergiques ou encore aux systèmes de protection contre l'écho, le bruit et l'éblouissement et aux systèmes de circulation de l'air dans les pièces climatisées
- l'**accessibilité complète** et un **fonctionnement durable du bâtiment** grâce à des faibles besoins en maintenance ou à l'utilisation de matériaux ayant une grande longévité

Le label écologique de la Hafencity se révèle être un franc succès. En l'espace de



Le pavillon d'information Osaka 9 offre un aperçu du concept de durabilité de la Hafencity

quelques années, le label d'or aux conditions d'attribution sévères a été décerné à l'avance, remis ou sera remis pour de multiples projets, notamment pour l'école Sainte Catherine (Katharinenschule), l'université de la Hafencity, les Elbarkaden dans le port de Magdeburger Hafen et la Maison des musiciens dans la Shanghaiallee. Le label d'or écologique de la Hafencity a été décerné définitivement pour la première fois en décembre 2011, en faveur du bâtiment d'Unilever situé sur le quai Strandkai.

Depuis, le bâtiment du groupe d'édition Spiegel (juin 2012), le centre commercial Centurion (octobre 2012) et le NIDUS Loft, premier immeuble d'habitation (janvier 2013), ont également reçu définitivement la plus haute certification de durabilité de la Hafencity. De plus en plus fréquemment, les critères stricts d'attribution du label d'or sont déjà mentionnés lors de l'appel d'offres pour les terrains. Dans le quartier Am Lohsepark, tous les bâtiments érigés sur les terrains du fonds spécial devront être conformes au label d'or. Dans les quartiers Baakenhafen et Elbbrücken situés à l'est, ces critères sont également devenus la norme.

CONSTRUCTION DURABLE DES PONTS

Dans la Hafencity, la durabilité de la construction ne se limite pas aux immeubles. Le nouveau pont Baakenhafenbrücke établit également des normes dans ce domaine car il allie de manière originale des aspects tels qu'architecture, génie civil et durabilité. Il fait

partie des projets pilotes ayant été conçus et réalisés suivant des critères de durabilité spécifiques pour les ouvrages de génie civil, qui ne sont qu'au nombre de cinq dans toute l'Allemagne. La qualité a été documentée à l'aide de la procédure d'évaluation « Durabilité des ponts routiers au cours de leur cycle de vie », développée à la demande de l'Agence fédérale des recherches routières, et mesurée en prenant en considération les principaux critères suivants : la qualité écologique (ménagement des ressources, traitement des déchets), la qualité économique (coûts du cycle de vie), la qualité socioculturelle et fonctionnelle (santé, confort, satisfaction des utilisateurs, fonctionnalité), la qualité technique ainsi que la qualité des processus lors du déroulement des travaux. Au final, le Baakenhafenbrücke a reçu la note « très bien ».

OSAKA 9, LE PAVILLON DE LA DURABILITÉ

Le « NachhaltigkeitsPavillon » Osaka 9 de la promenade située sur la rive du port de Magdeburger Hafen offre un aperçu complet du concept de durabilité de la Hafencity. Une structure urbaine avec une exploitation efficace des ressources et une grande mixité fonctionnelle, une mobilité rapide avec une utilisation parcimonieuse de l'énergie, une alimentation en énergie durable ainsi que des bâtiments durables sont les thèmes centraux de l'exposition permanente. Ce pavillon d'information est le point de départ de visites guidées et un lieu très apprécié pour les manifestations en raison de sa proximité avec l'eau.

ÉVÈNEMENTS CULTURELS

Levée de rideau : la HafenCity comme scène culturelle

Les créateurs artistiques et culturels s'approprient la HafenCity avec de nombreux soutiens. Les lieux marquants de la HafenCity assistent à l'apparition d'institutions disposant d'un rayonnement international



De nouvelles scènes artistiques et culturelles voient le jour au sein de la HafenCity, parfois à ciel ouvert par beau temps. Celles-ci sont prises en considération dans l'organisation des espaces libres

Jusqu'en 2003, la zone actuellement occupée par la HafenCity n'était qu'un « no man's land » sur la carte des activités artistiques et culturelles de Hambourg, soit tant que la loi relative au développement portuaire et le statut de port franc empêchaient toute utilisation étrangère aux activités portuaires. Ce n'est qu'à partir de ce moment-là qu'art et culture ont pu progressivement y trouver leur place. En revanche, les utilisations culturelles et artistiques jouent désormais un rôle majeur dans le processus de développement du quartier en favorisant son essor. La décision de conserver autant que possible les structures typique-

ment portuaires a doté cette zone d'une empreinte culturelle particulière : les bassins portuaires historiques, les murs des quais, les grues et les entrepôts ont été assainis. De nouvelles scènes artistiques et culturelles voient le jour dont de grands établissements culturels institutionnalisés, tels que l'Elbphilharmonie ou le Musée maritime international de Hambourg déjà inauguré.

Tandis qu'au départ, seuls des espaces libérés temporairement étaient mis à disposition pour accueillir les initiatives culturelles, un quartier culturel et créatif durable se développe à présent sur la rive sud de l'Oberhafen. Dorénavant, les exi-

gences artistiques et culturelles sont également prises en considération lors de l'aménagement des espaces libres.

UNE SCÈNE CULTURELLE COMPTANT DE NOMBREUX ACTEURS

Entre-temps, la HafenCity est devenue un lieu apprécié pour les manifestations de quasiment toutes tailles, des petites performances spontanées d'art de la rue aux grands événements littéraires. Des coopérations et des structures organisationnelles spécifiques voient progressivement le jour. Outre certaines initiatives

telles que le LandArt musical, la coopération établie entre la Fondation culturelle de Hambourg (Hamburgische Kulturstiftung), la fondation Körber et la société HafenCity Hamburg GmbH a constitué une étape charnière dans le développement culturel de la HafenCity avec le lancement du premier concours artistique en 2004/2005, suivi ensuite par des pièces de théâtre, notamment par le programme d'été du Théâtre Thalia. La coopération fructueuse « Art et culture dans la HafenCity » subventionne également de nouveaux projets dans la HafenCity. Trois acteurs institutionnels de la scène culturelle ont pu être conquis à cet effet : depuis 2011, la Kulturfabrik Kampnagel, l'Association artistique de Hambourg et les halles de Deichtor (Deichtorhallen) lancent des projets artistiques qui explorent les opportunités offertes par la cohabitation et la nécessité de reconstituer un public dans la HafenCity.

L'ÉTÉ DANS LA HAFENCITY

La HafenCity est déjà réputée pour accueillir de nombreux festivals et événements culturels. La longue nuit des musées, l'été de l'architecture de Hambourg, le festival de littérature « Harbour Front », le festival de musique « Elbjazz » ou encore le congrès sur les



Le congrès évangélique a représenté la plus grande fête de l'année 2013 et a ainsi élargi les perspectives de la HafenCity

changements climatiques « Extrem-Wetter » : la liste des manifestations est longue, et les places et promenades de la HafenCity servent souvent de lieux de spectacle en plein air, d'auditorium ou de piste de danse. Le festival annuel « L'été dans la HafenCity », qui propose des chantiers pour enfants, invite à venir danser le tango ou le swing en plein air ou à suivre des lectures le soir dans une ambiance portuaire, attire également un grand nombre de visiteurs et de riverains. Par ailleurs, la série de manifestations « Der Montag an der Spitze », organisée par la maison d'édition Spiegel en collaboration avec la fondation Körber, invite régulièrement à des discussions captivantes avec des invités de renom.

Le cercle de coordination « Kultur HafenCity » réunit les nombreux acteurs et actions. En mai 2005, l'autorité culturelle

avait fait appel à ce comité d'experts qui se réunit régulièrement avec les représentants de la société HafenCity Hamburg GmbH afin de faire progresser le développement de la HafenCity. Le comité met au point des concepts et partage ainsi la responsabilité du développement de l'offre culturelle dans la HafenCity.

DE MULTIPLES UTILISATIONS CULTURELLES EXISTENT DÉJÀ.

Le quartier Oberhafen est également un moteur de la création. En tant que quartier créatif et culturel, il complète l'Elbtorquartier situé au centre de la HafenCity, déjà considéré comme un site du savoir et de la connaissance. Certes, le site est pour le moment encore destiné aux voies ferroviaires et les bâtiments

Qu'il s'agisse de scènes de lecture ou de la course « HSH Nordbank Run », la HafenCity est déjà réputée pour accueillir de nombreuses manifestations sportives et culturelles



ÉVÈNEMENTS CULTURELS

seront utilisés principalement à des fins logistiques au moins jusqu'en 2014 ; néanmoins, certaines surfaces libérées ont déjà été louées à des créateurs et des manifestations culturelles ont lieu régulièrement. Dans l'Oberhafen, la procédure habituelle de développement de la HafenCity est bouleversée car les terrains ne sont pas vendus, mais restent en possession du fonds spécial.

Au lieu d'une nouvelle conception urba-

nistique, c'est la réutilisation des bâtiments existants qui constituera le point de départ du développement, suivant un processus de transformation par étapes. Le futur quartier sera rattaché aux halles de marchandises qui n'ont pour la plupart qu'un étage.

L'intégralité du quartier d'Oberhafen représente le noyau central d'un lieu de création et de culture qui est parfaitement relié non seulement au reste de la

HafenCity, mais également aux quartiers de Rothenburgsort, de City Süd et à leurs activités culturelles respectives, ainsi qu'à la Museumsmeile (le « Boulevard des musées »). Les possibilités de développement font l'objet d'un processus de dialogue intense. La « gestion hanséatique des matériaux », le premier projet en cours depuis début 2013, repose sur un concept qui met à disposition des centres culturels, écoles et associations, ainsi que des citoyens engagés, les outils et équipements nécessaires au développement de projets sociaux, écologiques ou créatifs.

Des utilisations créatives et culturelles se sont également établies à proximité de la Speicherstadt historique : plusieurs musées racontent ici le passé de l'ensemble classé monument historique. Désormais, ce lieu attire toujours plus de créateurs, dont des artistes et des propriétaires de galerie. La pièce de théâtre « Der Hamburger Jedermann » de Michael Batz joue un rôle culturel pionnier. Bien avant que la région de la HafenCity ne puisse devenir un lieu de culture, ce grand moment de théâtre s'est imposé dans le décor spectaculaire de la Speicherstadt et fait depuis les années 1990 partie intégrante de la scène culturelle hambourgeoise.



Grâce aux nombreuses manifestations et expositions qu'elle accueille, la HafenCity est devenue dans son ensemble un centre d'attraction culturelle pour les visiteurs, les touristes et les habitants. Image du haut : « re-rite », une exposition multimédia dans l'Elbphilharmonie ; image du bas : la galerie « On-Off » dans l'Osakaallee



Une architecture phénoménale combinée à une situation incomparable : telle une grande vague en verre, l'Elbphilharmonie se dresse sur l'ancien Kaispeicher A. Grâce à cette salle de concerts, Hambourg bénéficie d'un emblème spectaculaire et d'un haut lieu de la musique

LE MUSÉE MARITIME INTERNATIONAL DE HAMBOURG

Le Musée maritime international de Hambourg a été inauguré dès l'été 2008. Il a trouvé refuge dans l'édifice du Kaispeicher B, le plus ancien entrepôt de la HafenCity et de la Speicherstadt, érigé en 1879 (architectes : Wilhelm Emil Meerwein et Bernhard Hanssen).

Depuis le milieu de l'année 2005, l'entrepôt de l'Elbtorquartier a été entièrement assaini sous la direction de l'architecte Mirjana Markovic avant d'être transformé en musée. Néanmoins, l'architecture caractéristique de cet édifice classé monument historique est restée inchangée. Sur une superficie de 11 500 m², les dix niveaux du musée présentent une exposition issue de la collection maritime privée de Peter Tamm. Le musée, ainsi qu'un bâtiment voisin, abrite également l'Institut de l'histoire de la navigation et de la marine et une bibliothèque renfermant des archives.

L'ELBPHILHARMONIE

Grâce à l'Elbphilharmonie, la HafenCity dispose d'un emblème incomparable. Érigé entre 1963 et 1966 suivant les plans de l'architecte Werner Kallmorgen, l'imposant édifice du Kaispeicher A servait autrefois d'entrepôt de cacao. Ce bâtiment constitue le socle d'une salle de concert spectaculaire conçue par les architectes suisses Herzog & de Meuron et qui sera achevée d'ici 2016. La forme cubique et les façades de l'édifice restent inchangées, avec pour résultat un hybride architectonique unique au monde qui abritera également un hôtel, des logements et un parking.

L'ancien entrepôt est désormais coiffé d'une couronne en verre arquée et aux formes ondulées s'élevant jusqu'à 110 mètres. L'édifice réunit de cette manière l'architecture portuaire historique et la créativité architecturale contemporaine, ainsi que la tradition portuaire et la nouvelle identité du quartier. À 37 mètres de hauteur, entre l'ancien

bâtiment et le nouveau dôme ondulé, culminera une place publique offrant une vue fantastique sur le port, la HafenCity, l'Elbe et le reste de la ville.

L'entrepôt évidé servira de parking et d'arrière-scène et accueillera des cours de musique. Le nouveau bâtiment en verre comprendra deux salles de concert comptant respectivement 2 150 et 550 places. Les premiers croquis de la salle de concert, réalisés en 2003 par les architectes Herzog & de Meuron, avaient déjà créé l'événement à l'échelle internationale. L'engagement des citoyens de Hambourg est incomparable : plus de 7 500 personnes ont à ce jour contribué au financement de sa construction. Néanmoins, la participation financière de la ville devra être considérable en raison de la nette augmentation des coûts de construction.

DÉVELOPPEMENT SOCIAL

Vivre dans le centre : la HafenCity, un lieu de bon voisinage

L'ouest de la HafenCity s'est transformé en un lieu urbain comptant près de 2 000 habitants. Il accueille des personnes avec des modèles et de styles de vie divers qui ont déjà établi de nombreux liens entre eux



La HafenCity, un quartier où les enfants sont les bienvenus : outre l'infrastructure, les familles apprécient la chance de pouvoir concilier enfants et travail. Par conséquent, les familles ayant des enfants en bas âge sont fortement représentées

L'offre de logements au sein de la HafenCity est extrêmement variée. Elle mêle appartements destinés à la vente et à la location avec différents niveaux de prix, allant des logements subventionnés par l'État au segment du luxe, et propose également des logements répondant à des besoins spécifiques, par exemple pour les musiciens, les designers, les personnes âgées ou les personnes handicapées. Les coopératives et communautés de construction ont joué un rôle majeur dans le développement de l'offre de logements au sein de la HafenCity car elles

construisent des logements à prix moyens et contribuent bien souvent à la mise en œuvre de structures de proximité.

Il est vrai qu'avec les dispositifs de protection contre les crues, les coûts de construction élevés et les normes écologiques exigeantes, les loyers dépassent en moyenne de 2 à 3 euros/m² ceux des bâtiments neufs similaires situés dans le centre-ville. Toutefois, nombreux sont ceux séduits par la vie dans la HafenCity en raison des concepts variés, des prix et des architectures. Si beaucoup de ménages acceptent ces coûts plus éle-

vés, c'est surtout grâce à la proximité des lieux de travail, de l'approvisionnement, des écoles et des équipements de loisirs qui assure une réduction considérable des dépenses dues aux déplacements ainsi qu'un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie familiale.

VIVRE DANS UN CADRE FAVORABLE À LA FAMILLE

Les familles apprécient tout particulièrement la possibilité de pouvoir concilier enfants et travail. Outre la proximité des



La place Vasco-da-Gama-Platz sur la promenade du quai Dalmannkai est un lieu de rencontre pour les jeunes comme pour les plus anciens

lieux de travail, la qualité des établissements de garde d'enfants y contribue grandement, notamment depuis l'ouverture en 2009 de l'école Sainte Catherine et du jardin d'enfants avoisinant. Quatre autres jardins d'enfants devraient voir le jour au centre de la HafenCity.

Le pourcentage des ménages avec des enfants âgés de moins de 18 ans s'élève aujourd'hui à 12,8 : un chiffre qui correspond à ceux d'autres quartiers proches du centre-ville. Les familles ayant des enfants en bas âge sont fortement représentées. Au total, la part des enfants de moins de cinq ans domiciliés dans la HafenCity s'élève à 5,1 pour cent contre 4,7 pour cent dans l'ensemble de la ville de Hambourg. La quote-part des ménages d'une seule personne est inférieure à celle de Hambourg avec 41,3 pour cent contre 53,6 pour cent, et bien en deçà de la moyenne du centre des villes, souvent supérieure à 60 pour cent.

La demande des familles devrait encore croître avec le développement d'autres lieux d'habitation attractifs, proposant des qualités pour toutes les générations, par exemple dans le quartier Lohsepark ou dans le port de Baakenhafen. Afin de continuer à répondre aux justes besoins des enfants et des jeunes, de nouvelles crèches, un lycée et une autre école primaire verront le jour dans les années à venir. Les trois maisons communautaires de jeux situées dans les parcs de Grasbrookpark et de Lohsepark, ainsi que sur le port de Baakenhafen, revêtent une importance toute particulière. Par ailleurs, un grand centre culturel pour enfants sera intégré aux rez-de-chaussée sur le quai Strandkai, suivi par la création de terrains de sport.

Sont également fortement représentés les couples de plus de 50 ans qui com-

mencent une nouvelle vie après le départ de leurs enfants ainsi que les personnes âgées qui choisissent en connaissance de cause de venir passer leur retraite dans la HafenCity. Afin d'entamer un nouveau chapitre (résidentiel) de leur vie, ils optent pour un lieu de résidence qui leur propose des offres culturelles, un environnement social animé ainsi qu'un contact direct avec de jeunes couples ou célibataires entrés dans la vie active. Les résidents sont tout autant fascinés par l'omniprésence de l'eau, les typologies originales des habitations et la proximité de la gare et de l'aéroport.

RENFORCER LE DIALOGUE ET LES INITIATIVES PERSONNELLES

La HafenCity abrite déjà une infrastructure sociale stimulante, que ce soit pour les familles, les sportifs ou les passionnés de culture. De nombreux habitants se sont engagés activement et organisent notamment le forum virtuel des habitants (hafencityleben.de) ou le journal de la HafenCity (hafencity-news.de), résultat de l'initiative personnelle d'un résident, ainsi que des rencontres régulières entre voisins, une braderie ou encore des fêtes estivales ou de voisinage. Tandis que l'association sportive Störtebeker SV propose un large éventail d'activités sportives et que l'association Spielhaus HafenCity e.V. se donne pour mission de favoriser le bon voisinage pour les plus jeunes résidents, les créateurs de l'association Wirtschafts-Senioren-Beraten – Alt hilft Jung e. V. mettent gratuitement à disposition leur longue expérience économique.

La société HafenCity Hamburg GmbH encourage l'identification des résidents à leur quartier en appuyant des initiatives

et en favorisant le dialogue avec les habitants, aussi bien par un contact direct que lors des soirées d'information et de discussion ayant lieu régulièrement. Elle considère en effet qu'il est de son devoir d'établir une intense mixité sociale et fonctionnelle tout en contribuant au bon équilibre des relations qui ne sont pas toujours sans heurts. C'est ainsi que les idées des écoliers se sont glissées dans les plans des parcs de Grasbrookpark et de Lohsepark. Sous forme d'atelier prospectif, un conseil des écoliers s'est activement penché sur les exigences concrètes des enfants et des jeunes en matière d'espaces urbains publics. Des discussions nourries ont permis de collecter des idées, de les débattre et de les suivre de la phase de réalisation jusqu'à leur mise en œuvre.

Depuis 2009, l'association Netzwerk HafenCity e. V. a pour objectif de renforcer la responsabilité de chacun envers le quartier en cherchant des solutions coopératives pour résoudre les problèmes quotidiens de tous les habitants et commerces du quartier et ne se résume pas à un instrument desservant des intérêts individuels. Par ailleurs, l'association organise des manifestations et des fêtes, et ce de plus en plus souvent en coopération avec les quartiers environnants. Elle contribue ainsi en grande partie au développement du bon voisinage, dans la HafenCity et au-delà.



Les nombreux restaurants et clubs attirent toujours plus d'événements

ESPACES PUBLICS

La ville des places, des parcs et des promenades

Grâce à la HafenCity, Hambourg s'enrichit d'espaces urbains palpitants situés au bord de l'eau, voire même sur l'eau. Les places, les promenades et les parcs ne représentent pas seulement des parenthèses urbanistiques, mais également des éléments indépendants qui façonnent la physionomie de la ville



À l'extrémité nord du port de Magdeburger Hafen, la place Dar-es-Salaam-Platz, achevée en 2011, est un lieu de promenade apprécié

Certains éléments fondamentaux révèlent déjà de manière impressionnante l'importance majeure des espaces libres pour la HafenCity : 25 pour cent de ses surfaces terrestres, soit 28 hectares, sont réservés aux espaces libres publics. Ces espaces libres sont pour la plupart constitués de parcs ou de promenades situés au bord de l'eau : 10,5 km de rivages publics sont créés. De plus, les plans d'eau du bassin portuaire et de l'Elbe représentent de grands îlots d'air pur avec vue panoramique. Aux espaces libres publics parfaitement connectés entre eux viennent s'ajouter 13 pour cent d'espaces libres privés accessibles au public. Seule-

ment sept pour cent des espaces libres privés ne sont pas ouverts au public. En résumé, la HafenCity est composée à 45 pour cent d'espaces libres avec 31 pour cent de surfaces au sol de bâtiments et 24 pour cent de surfaces réservées à la circulation.

LÉGÈRETÉ MÉDITERRANÉENNE ET RIGUEUR PORTUAIRE

La plupart des espaces urbains situés dans la partie occidentale de la HafenCity, aujourd'hui en grande partie achevés, ont été dessinés par le bureau d'architectes EMBT Arquitectes Associats (Barcelone).

Leur concept prévoit une alternance artistique entre terre et eau avec des formes strictes typiquement portuaires qui contrastent avec des influences méditerranéennes plus légères. Deux grandes places en terrasse ont vu le jour sur les ports de Sandtorhafen et de Grasbrookhafen. Les terrasses de Magellan, achevées en 2005, descendent vers l'eau sous la forme d'un escalier, recouvrant une superficie de 5 600 m². Cette place semblable à un amphithéâtre en matériaux plutôt durs possède un caractère urbain et offre de nombreuses possibilités d'utilisation. Ces terrasses offrent une vue qui s'étend jusqu'au port de



Les espaces publics situés le long de l'eau sont depuis longtemps le lieu de rencontre des visiteurs et le site d'accueil de nombreuses manifestations

plaisance traditionnel de Sandtorhafen inauguré en 2008. Son ponton flottant d'une superficie de 5 800 m² se soulève et s'abaisse au gré des marées et permet d'amarrer jusqu'à 30 embarcations historiques. Après l'ouverture en 2011 dans le quartier voisin de l'immense Sandtorpark (6 000 m²), le premier parc de la HafenCity, le complexe d'espaces libres est à présent terminé.

Les terrasses de Marco Polo (7 800 m²), inaugurées en 2007, se divisent en îlots verdoyants, en terrasses en bois et en bosquets, ce qui leur confère une impression de protection, de verdure et de douceur. Dans le port de Grasbrookhafen, une marina pour bateaux de plaisance, née

d'une initiative privée, devrait voir le jour à moyen terme.

Les promenades longeant les quais relient entre eux ces espaces urbains divers et variés. La place Vasco-da-Gama-Platz, également située sur une promenade, est un lieu de rencontre très apprécié grâce à son terrain de basket-ball et à ses terrasses de restaurants. Les nouvelles terrasses de l'Elbe sont accessibles depuis le sud des terrasses de Marco Polo en passant par le grand Grasbrook et la galerie marchande installée dans le bâtiment d'Unilever.

À l'ouest, le parc de Sandtorpark, avec ses collines, ses arbres et sa prairie, crée une parenthèse urbanistique pour les

utilisations les plus diverses. Les matériaux et l'aménagement des terrasses de Magellan sont repris dans les espaces libres tout autour du parc. L'école Sainte Catherine (Katharinenschule) adjacente profite également de ces espaces verts accessibles au public depuis avril 2011.

Durant l'été 2013, le Grasbrookpark, situé à la jonction sud avec le quartier du Strandkai attenant, a été inauguré lors d'une fête des voisins. Ce grand parc verdoyant, équipé de nombreuses aires de jeux et de loisirs pour les petits et les grands, conçues en coopération avec des écoliers, ainsi que d'un bateau de jeux situé en son centre, est d'ores et déjà un lieu de rencontre apprécié.



Les places, les promenades et les parcs de la HafenCity ne représentent pas seulement des parenthèses urbanistiques, mais également des éléments indépendants qui façonnent la physionomie de la ville

ESPACES PUBLICS

À PIED DU BINNENALSTER JUSQU'AU PORT DE MAGDEBURGER HAFEN

L'architecte Beth Galí et son bureau BB + GG Architectes (Barcelone) ont remporté le concours pour l'aménagement des espaces libres du centre de la Hafencity (Überseequartier et Magdeburger Hafen). Selon leurs croquis, la promenade de l'Osakaallee, de la place Dar-es-Salaam-Platz et de l'esplanade du Musée maritime international devraient être revêtus de dalles en granit naturel et de pavés striés extraits d'anciens quais. Grâce à ce nouveau site qui entoure le port de Magdeburger Hafen, la Hafencity et la ville actuelle fusionnent. Le Binnenalster et le Magdeburger Hafen ne sont situés qu'à 900 mètres l'un de l'autre, soit seulement à quelques minutes de marche, et se rejoignent par l'axe de la place de la cathédrale. Au sein de la Hafencity, les quartiers d'Überseequartier, d'Elbtorkwartier et de Brooktorkwartier sont étroitement reliés les uns aux autres, notamment par le pont Busanbrücke réaménagé fin 2010. À l'ouest du Magdeburger Hafen, une promenade suit la rive le long de l'Osakaal-

lee, s'étendant parfois sur une largeur de 10 mètres. Des rampes, des marches et des talus verts relient le niveau de la route à celui des quais historiques. Intégré entre les deux niveaux, le NachhaltigkeitsPavillon Osaka 9 offre depuis 2011 un aperçu du concept de durabilité de la Hafencity.

À l'extrémité du Magdeburger Hafen est apparue la place Dar-es-Salaam-Platz ; cette porte d'entrée vers la Hafencity centrale est un lieu attractif orienté au sud vers le bassin portuaire et offrant une vue panoramique jusque sur l'Elbe. Le pont Leónbrücke relie cette place avec la promenade du Brooktorkai qui longe depuis 2010 l'édifice de la Germanischer Lloyd et mène à la pointe de l'Ericus (Ericusspitze) où se tient le bâtiment du Spiegel. La particularité de ce lieu est un « canapé » en pierre de 30 mètres de long. Les paysagistes WES & Partner Landschaftsarchitekten (Hambourg) ont conçu la majeure partie de ces espaces libres.

Depuis l'automne 2011, la promenade de l'Ericusspitze qui prolonge la promenade du Brooktorkai invite à changer de niveau en empruntant de larges marches. Depuis l'automne 2013, la promenade de la rive orientale du Magdeburger Hafen longe

les nouvelles Elbarkaden jusqu'au bassin portuaire sur deux niveaux : au bord de l'eau et sur un terp situé à l'abri des crues. Elle mène ensuite à la nouvelle université de la Hafencity et relie ainsi la place située devant le Kaispeicher B avec les espaces libres attenants à l'université. En effet, la jetée située sous le pont Magdeburger Brücke conduit vers le sud et permettra jusque fin 2014 d'accéder directement au parc de Lohsepark et au port de Baakenhafen sans avoir à traverser de rue.

LE LOHSEPARC AU CENTRE

Selon le plan général d'aménagement urbain des paysagistes Vogt Landschaftsarchitekten AG (Zurich), le Lohsepark qui occupe une place centrale devrait être le plus grand espace vert d'un seul tenant de la Hafencity avec une superficie totale supérieure à 4 hectares ; il proposera des fonctionnalités étendues dans les domaines urbains, sociaux et écologiques. Souligné par un axe visuel comportant plus de 500 arbres, principalement des espèces locales telles que des tilleuls, des chênes et des charmes ainsi que des cerisiers et des pommiers, le



Le Baakenpark : dès 2017, la nouvelle presqu'île située dans le Baakenhafen invitera à la détente et à l'organisation active de loisirs avec son aire de jeux, sa maison communautaire, ses arbres et ses prairies.



Les espaces publics de la Hafencity (ici, le parc de Sandtorpark), sont réalisés avec de grandes exigences en termes de qualité

parc s'étend tel une grande bande verte depuis l'Ericusgraben au nord jusqu'au quartier Baakenhafen au sud. Outre les vastes étendues de gazon, parsemées de tapis de crocus et de scilles en fleurs au printemps, le parc abrite de nombreuses aires de jeux et de détente pour toutes les générations, notamment une maison communautaire équipée d'un terrain de jeux et d'un café. Sur les bords longitudinaux du parc, des terrasses s'ouvrent sur la rue, formant ainsi une interface entre les structures construites et les espaces libres et permettant de passer librement de l'espace vert aux quartiers urbains attenants. La première section a été inaugurée en 2013 à l'occasion du congrès évangélique. Grâce à la démolition anticipée du grand entrepôt, le parc pourra être entièrement achevé d'ici fin 2015.

Le parc suit une promenade large de 30 mètres et dotée d'une piste cyclable qui longe l'Elbe jusqu'à Entenwerder en traversant les nouveaux quartiers de Baakenhafen et d'Elbbrücken. Le Baakenhafen met l'accent sur l'intégration des familles avec enfants et propose de multiples équipements dédiés au sport et aux loisirs. Les espaces libres de ce quartier vert ont été conçus par l'Atelier Loidl de Berlin. Les plans d'aménagement de l'immense Baakenpark d'une superficie de près de 1,5 hectare, situé au centre du bassin portuaire et doté d'une passerelle piétonne reliant les deux parties du quartier, ont été particulièrement décisifs. L'inauguration en août 2013 du pont de

Baakenhafenbrücke, conçu par le bureau d'architectes Wilkinson Eyre Architects (Londres) et le bureau d'ingénieurs Hapold (Berlin), a marqué le point de départ de l'aménagement du quartier. Ce pont permet aux cyclistes de se rendre aisément au port de Baakenhafen situé au sud car il leur dédie un espace des deux côtés de la chaussée. Les voies piétonnes sont placées vers l'extérieur, près des porteurs principaux. Les larges belvédères invitent à se détendre en profitant du grand panorama sur l'Elbe et la Hafencity.

Outre ces espaces urbains publics, les résidents, les travailleurs et les visiteurs

de la Hafencity ont accès à de nombreuses surfaces privées. Sols publics et privés sont étroitement liés au sein de la Hafencity ; des droits de passage existent pour de nombreuses surfaces situées sur une propriété privée, ainsi que des droits similaires à ceux s'appliquant aux surfaces publiques réservées à la circulation, comme dans l'Überseequartier. Cela garantit aux piétons et aux cyclistes le droit d'accéder aux surfaces privées situées entre des bâtiments ; ceux-ci bénéficient ainsi d'un réseau de chemins dense et d'espaces de détente bien connectés.



La plupart des nouveaux chemins et lieux de détente situés au bord de l'eau sont particulièrement attrayants pour les cyclistes et les piétons, comme ici le port de Magdeburger Hafen

INFRASTRUCTURE

La nouvelle infrastructure : base du développement urbain

La proximité de l'eau, la nature des sols et le risque de crue posent des défis particuliers

La région occupée par la Hafencity présente des caractéristiques spécifiques : cette zone se trouve sur une île basse située au nord de l'Elbe et sillonnée par un bassin portuaire. Par conséquent, de nouvelles connexions internes et externes ainsi qu'une protection contre les crues sont indispensables à une utilisation urbaine.

La situation est-ouest de la Speichersadt, qui se présente telle une barre entre la Hafencity et la ville, de même que les eaux de marée qui se déplacent d'est en ouest, se révèlent être un défi. Par conséquent, la Hafencity ne pouvait être reliée efficacement au reste du réseau de transports publics qu'en profondeur, au moyen d'un métro souterrain. De surcroît, la zone occupée par la Hafencity se trouve en dehors de la principale ligne de digue de Hambourg, à un niveau non protégé contre les crues de 4 à 5,5 mètres au-des-

sus du niveau de la mer. Sa situation au milieu de l'Elbe exige une sécurité spéciale d'envergure : la Hafencity longe l'Elbe sur 3,1 km et est bordée par l'eau sur 10,5 km au total, bassin portuaire inclus.

La Hafencity repose sur une ancienne zone portuaire et industrielle. La construction des infrastructures portuaires modernes à partir de 1862 lui a donné ce caractère marquant qui perdure encore aujourd'hui : le bassin portuaire et les murs du quai confèrent son caractère typique à la Hafencity. En de nombreux endroits, notamment sur les quais de Sandtorkai et de Dalmannkai, les matériaux de construction historiques des murs du quai ont pu en partie être conservés et restaurés avec précaution. Les murs du quai seront reconstruits aux endroits où ils étaient déjà trop endommagés ou là où il n'y en avait pas encore.



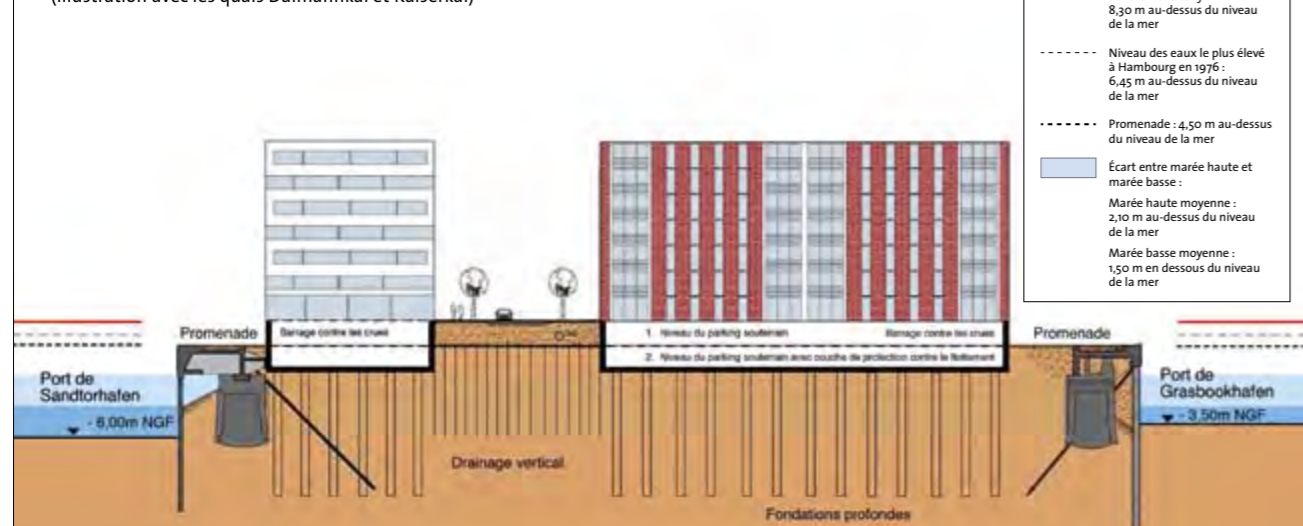
Plan d'aménagement des voies de circulation de la Hafencity

- Métro
- RER
- Bus
- Ligne de bus en option
- Ferry
- Embarcadère à barques (présentation pour information)

Un réseau de circulation tant complexe que performant dessert la Hafencity. Les services de transport local public jouent ici un rôle majeur. La nouvelle ligne de métro U4, qui est en grande partie complétée par un dense réseau de bus de ligne, en est l'artère principale.

Concept de terps et protection contre les crues dans la Hafencity

(illustration avec les quais Dalmannkai et Kaiserkai)



Les bâtiments et voies routières de la Hafencity sont construits sur des terps, modifiant ainsi la topographie de la ville, comme on peut le voir ici sur le Kaiserkai

LA PROTECTION CONTRE LES CRUES, UNE PRIORITÉ ABSOLUE

La protection contre les crues était et reste une condition essentielle à la construction de la Hafencity. La solution d'un endiguement a été écartée car il aurait dû être réalisé sur l'intégralité des 127 hectares de surface terrestre avant que les premiers bâtiments ne puissent être construits. En effet, un endiguement aurait engendré des coûts préliminaires considérables et aurait empêché de débiter rapidement le développement de la Hafencity. D'un point de vue urbanistique, une digue aurait fait disparaître les eaux de marée qui caractérisent ce quartier.

À la place, les nouveaux bâtiments et rues sont construits sur des terps : ce socle forme un nouveau niveau en hauteur de 8 à 9 mètres au-dessus du niveau de la mer et protège ainsi contre les inondations. En outre, il crée un espace pour bâtir des

garages souterrains protégés contre les crues. En revanche, les promenades et une partie des places restent au niveau actuel de la zone (4,5 à 5,5 mètres au-dessus du niveau de la mer), permettant ainsi de conserver le rapport étroit avec l'eau et de créer des espaces publics exploitables de haute qualité.

Le terrain à bâtir du quartier représente un autre défi. La Hafencity se trouve dans la zone d'influence du courant de l'Elbe, surnommé l'Elbmarsch (marche de l'Elbe). Ses strates supérieures sont majoritairement composées d'argile et de moraines. Ces strates dites cohésives sont extrêmement spongieuses et ne peuvent donc pas supporter de lourdes charges. C'est seulement dans les strates plus profondes que se trouvent des sables stables. C'est pour cette raison que tous les bâtiments de la Hafencity reposent sur des pieux, généralement enfoncés jusqu'à 20 mètres dans le sol, qui transmettent le poids pesant sur eux vers les strates de sables stables.

Pour la construction de rues, on fait appel à la technique de précontrainte, avec un surhaussement du corps de chaussée à environ 10 mètres au-dessus du niveau de la mer : ainsi, le poids du sable entassé fait ressortir l'eau des strates cohésives, avec pour résultat un sous-sol stable adapté à la construction de rues. Une fois ce processus achevé, le corps en sable est aplani à la hauteur du niveau de la future rue afin de permettre par la suite la mise en place de tuyaux et la construction de rues.

DE NOUVELLES RUES ET DE NOUVEAUX PONTS

L'intégralité des voies routières sera construite à l'abri des crues, à une hauteur comprise entre 7,5 et 8,3 mètres au-dessus du niveau de la mer. De même, les nouveaux ponts seront bâtis de manière à être protégés contre les crues ; quant à ceux existants, ils seront assainis et surélevés. Les voies routières reliant directe-

INFRASTRUCTURE

ment la Hafencity à la Speicherstadt feront figure d'exception au rehaussement de la chaussée. En effet, un relèvement de l'intégralité du réseau routier dans le quartier Am Sandtorkai et à l'ouest du Brooktorkai serait impossible, ou tout du moins peu judicieux, du fait de la proximité avec la Speicherstadt.

Pour les cas rares et limités de raz-de-marée, de nouveaux accès à la Hafencity protégés contre les crues sont créés, notamment le pont Kibbelstegbrücke : en temps normal, ces accès représentent une jonction de chemins attrayante pour les piétons et les cyclistes ; en cas de crue, ils permettent aux pompiers et aux véhicules de secours d'accéder à la Hafencity en toute sécurité. Le deuxième axe de circulation protégé contre les crues traverse le pont Oberbaumbrücke, ainsi que les rues Brooktorkai, Shanghaiallee et Überseeallee, et aboutit au centre-ville abrité par une digue ; il peut être emprunté par des particuliers également en cas de crue. Les ponts de Großmarktbrücke et de Freihafenelbbrücke, tous deux reliés à la Versmannstraße, forment encore d'autres liaisons protégées contre les crues.

Bien que les rues de la Hafencity soient planifiées longtemps à l'avance, la réali-

sation du revêtement de la chaussée et des voies piétonnes, pistes cyclables et places de stationnement ne s'effectue que progressivement et en étroite concertation avec la construction d'immeubles. C'est la raison pour laquelle la quasi-totalité des chaussées reçoit initialement un revêtement provisoire. La pose de la couche d'usure définitive n'est effectuée qu'une fois les immeubles environnants achevés, en même temps que les surfaces annexes, les pistes et bandes cyclables ainsi que le plantage des arbres.

EN VOITURE OU À PIED À TRAVERS LA VILLE

Quatre ponts routiers assurent actuellement la liaison entre la Hafencity et le centre-ville de Hambourg. La rue Am Sandtorkai/Brooktorkai, qui s'étire d'est en ouest, sert de principal axe nord de desserte dans la partie occidentale de la Hafencity et répartit le trafic en direction du sud, notamment vers la Shanghaiallee et l'Osakaallee. Elle conduit ensuite directement au pont Kornhausbrücke, formant ainsi le prolongement de l'axe de la place de la cathédrale. Les piétons atteignent l'Überseeboulevard en dix

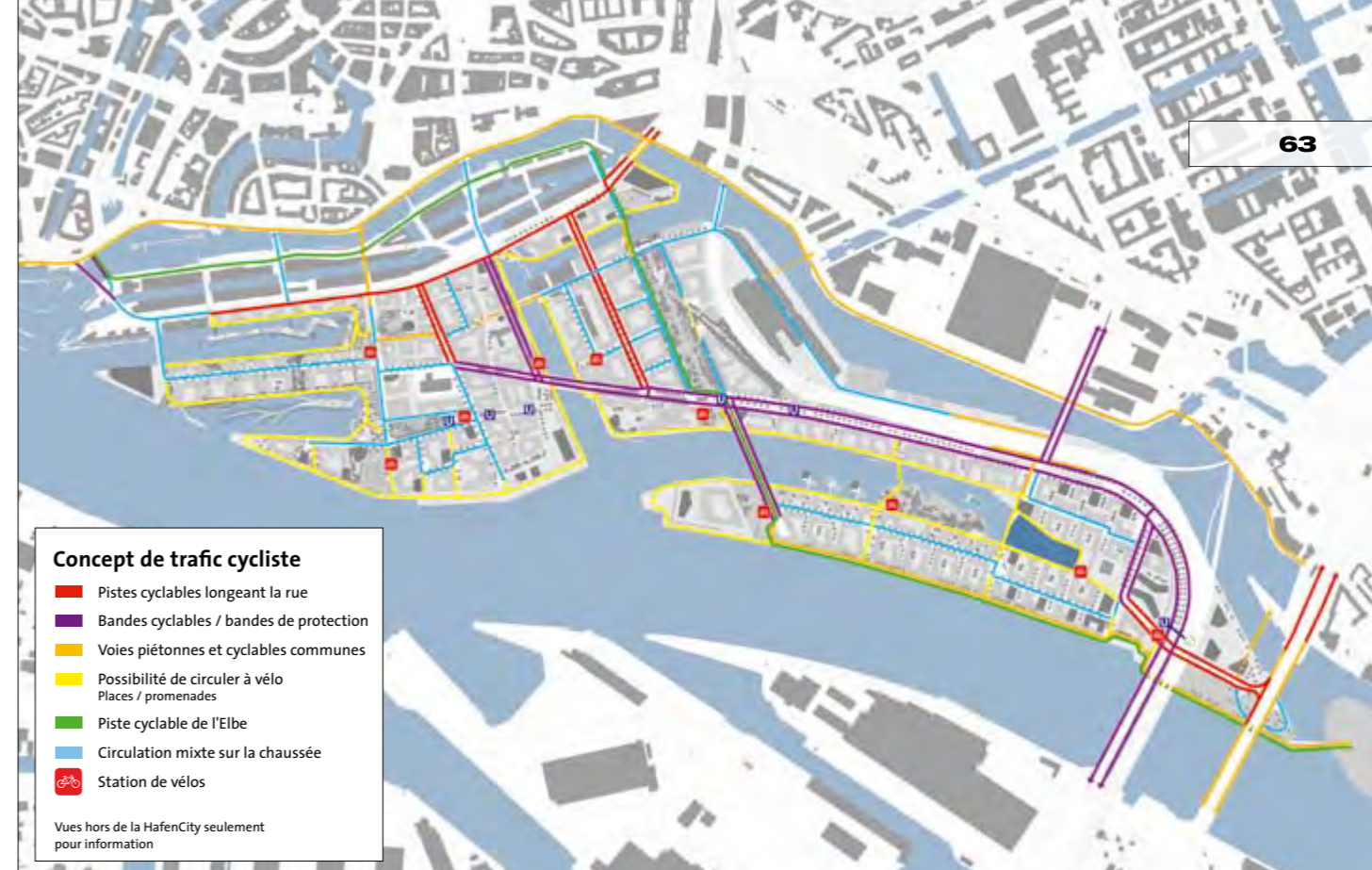
minutes depuis le Jungfernstieg en passant par le Kornhausbrücke et la place de la cathédrale.

Le nouveau pont au-dessus du port de Baakenhafen relie la partie septentrionale du quartier de Baakenhafen à sa partie méridionale. Inauguré en août 2013 et long de 170 mètres, le pont Baakenhafenbrücke marque une étape charnière dans le développement accéléré de l'est de la Hafencity où se poursuivent les travaux de préparation des infrastructures avant la construction du premier bâtiment en 2014.

Durant l'été 2013, une déviation à deux voies de la Versmannstraße a été mise en place afin de réaliser les principales jonctions du quartier, la nouvelle Versmannstraße et le prolongement de la ligne de métro U4 jusqu'à Elbbrücken. Le système de circulation temporaire traverse le pont Baakenhafenbrücke, situé sur l'Elbe, et mène jusqu'au quartier d'Elbbrücken. La voie de circulation sud de la nouvelle Versmannstraße entrera en service en 2017. La circulation pourra alors être rétablie et la rive de l'Elbe (Elbufer) transformée en une large promenade verdoyante. Par ailleurs, de nombreuses voies piétonnes et cyclistes seront aménagées, et à partir de 2017, un pont cycliste et piéton reliera le nord et le sud de la partie orientale de la Hafencity via le parc Baakenpark.

La situation centrale et l'accessibilité de la Hafencity invitent de plus en plus à renoncer à la voiture. En effet, la Hafencity est un lieu idéal pour les cyclistes et les piétons, notamment en raison des courtes distances, et le réseau de chemins très ramifié est exceptionnellement dense. La plupart des voies piétonnes et pistes cyclables sont situées à l'écart du trafic automobile, sur des promenades, des passerelles et des places, dont beaucoup se trouvent directement au bord de

La nouvelle ligne de métro U4 constitue un élément central de la mobilité au sein de la Hafencity. Elle est entièrement en service depuis décembre 2012 (sur l'image, la station Hafencity Universität)



Un dense réseau de voies cyclables composé de bandes et de pistes cyclables s'étire à travers la Hafencity. Les pistes cyclables sont de mieux en mieux reliées au centre-ville actuel

l'eau. Les routes très fréquentées sont automatiquement pourvues de bandes cyclables.

De même, les personnes malvoyantes ou à mobilité réduite se déplacent sans difficultés au sein de la Hafencity. Une foule de mesures garantit l'accessibilité de la majorité des espaces libres. Les principaux passages et voies de circulation sont équipés de rampes pour les personnes handicapées et des signaux sonores peuvent être déclenchés aux feux. Le revêtement des promenades a été réalisé en prêtant particulièrement attention à la qualité de passage et de roulement grâce à de grandes dalles taillées (et donc planes).

SE DÉPLACER DANS LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Un système efficace de transports publics locaux est la condition essentielle pour développer la Hafencity de manière durable avec sa grande mixité fonctionnelle et son taux de fréquentation élevé. En décembre 2012, c'est un élément charnière de la mobilité qui est entré en service avec la nouvelle ligne de métro U4 qui dessert désormais l'Überseequartier et relie la Hafencity directement à la station Jungfernstieg et à la gare centrale. Cet événement fut suivi par la mise en

service de la station Hafencity Universität en août 2013, deux mois après le coup d'envoi festif du prolongement de la ligne U4 jusqu'à Elbbrücken. La dernière section de 1,3 kilomètre, qui devrait être terminée en 2018, s'étendra de la station Hafencity Universität au nouvel arrêt Elbbrücken et desservira efficacement les nouveaux quartiers avec leurs près de 2 800 logements et environ 20 000 postes de travail. L'appel d'offres pour la construction de la station Elbbrücken se déroulera en 2014 ; pour la conception, le jury a déjà choisi le bureau d'architectes hambourgeois von Gerkan, Marg und Partner (gmp) au printemps 2013. L'objectif visé par ce prolongement est de créer une jonction avec le RER en établissant une nouvelle station de RER sur l'Elbbrücken.

De surcroît, la Hafencity bénéficie d'un réseau de stations de bus très dense : le MetroBus 6 mène jusqu'à l'arrêt Auf dem Sande dans la Speicherstadt, tandis que la nouvelle ligne 111, qui longe le port et offre le « tour de la ville le moins cher de Hambourg », traverse la Hafencity en partant du port de pêche (Fischereihafen), et conduira à partir du printemps 2014 jusqu'au port de Baakenhafen. Près de l'Elbphilharmonie, un premier embarcadère de ferrys a également vu le jour. Deux autres devraient suivre près de l'université de la Hafencity et de l'Elbbrücken. À ceux-

ci s'ajoutent plusieurs embarcadères à barques, notamment dans les ports de Magdeburger Hafen et Baakenhafen.

En tant que maître d'ouvrage, la société Hafencity Hamburg GmbH, détenue par la ville de Hambourg, est responsable de la planification et de la construction des infrastructures complexes (excepté sur les terrains privés). Celles-ci sont financées par la vente de terrains dans la zone d'aménagement. La ligne U4 fait figure d'exception : elle est conçue et réalisée par la société Hamburger Hochbahn AG et financée par les fonds municipaux de la ville libre et hanséatique de Hambourg ainsi que par des subventions fédérales. Toutefois, son prolongement est pris en charge par le fonds spécial « Stadt und Hafen ». Néanmoins, le financement des liaisons externes de la Hafencity, du réaménagement prévu de la Deichtorplatz ainsi que de la construction de ponts entre la Hafencity et d'autres quartiers provient une fois encore du budget municipal.

DATES ET FAITS



HafenCity : du port naît une ville



Superficie totale : **157 ha**
d'ancienne zone portuaire et industrielle

Extension de la surface de la ville de Hambourg
de **40 pour cent**

10,5 km de nouvelles promenades le long
de l'eau (y compris les rives de l'Elbe)

3,1 km de « Riverfront » le long de l'Elbe

Distance entre le centre de la HafenCity et
l'hôtel de ville : **800 m**

Utilisation intensive pour les
bureaux, les logements, les commerces de
détail, la formation, la culture et les loisirs

Densité de construction : coefficient d'occupa-
tion du sol de **3,7 à 5,6**

Densité de population moyenne : **95/ha**

Densité de population active moyenne :
357/ha

Surface de plancher brute en surface des nou-
velles constructions : **2,32 millions
de m²**

45 000 postes de travail, dont 35 000 dans
des bureaux

6 000 logements
pour environ **12 000** habitants

Dates et faits

Volume total des investissements pour la Hafencity

env. 10,4 milliards d'euros (estimation provisoire)

Financements privés

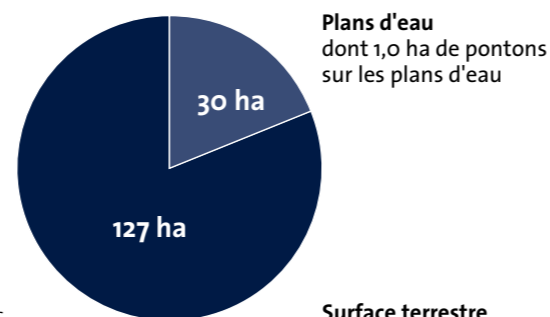


Subventions publiques provenant majoritairement du fonds spécial « Stadt und Hafen » ; la vente des terrains devrait rapporter près d'un milliard et demi d'euros. (fonds spécial « Stadt und Hafen »)

Le fonds spécial ne prend pas en charge la construction du nouveau métro (à l'exception du prolongement jusqu'à Elbbrücken), ni celle de bâtiments publics tels que l'université, les écoles et l'Elbphilharmonie, ni le raccordement des rues externes de la Hafencity (par exemple, la transformation de la place Deichtorplatz et de l'axe de la place de la cathédrale), ainsi que les coûts liés au Musée maritime international (30 millions d'euros)

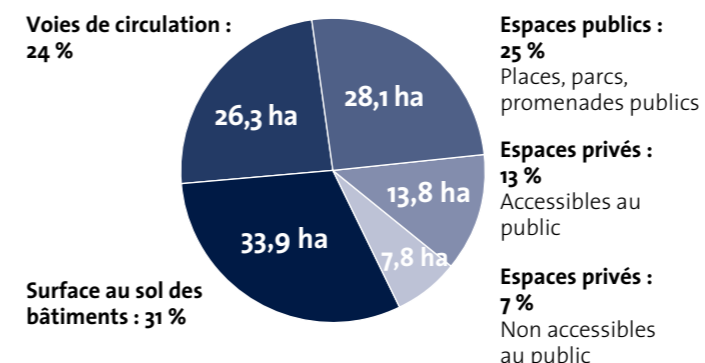
Répartition des utilisations des surfaces terrestres et des plans d'eau

Superficie totale : 157 ha



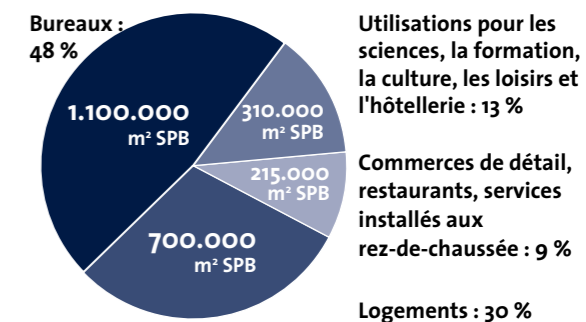
Répartition des utilisations des surfaces terrestres* dans la Hafencity

Au total 127 ha

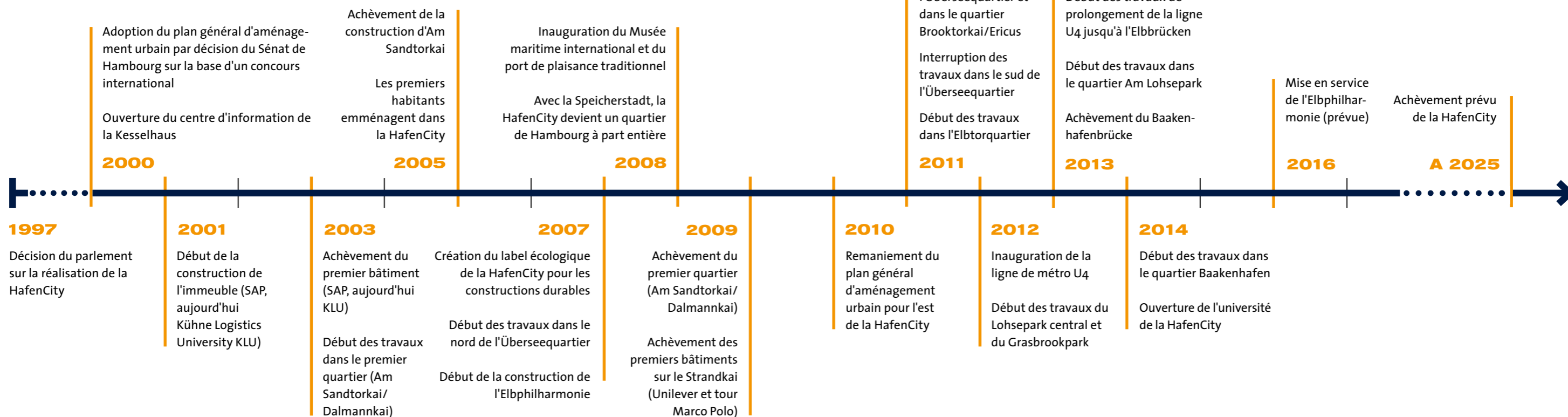


Répartition des utilisations des surfaces des bâtiments

Au total 2,32 millions de m² de surface de plancher brute



Les principales étapes du développement de la Hafencity





Index des rues de la HafenCity

RUES

Am Dalmannkai [D3]
 Am Grasbrookpark [D3]
 Am Hannoverschen Bahnhof [D5]
 Am Kaiserkai [D2]
 Am Lohsepark [D4]
 Am Sandtorkai [D2-3]
 Am Sandtorpark [D3]
 Am Strandkai [E3]
 Baakenallee [E5-6]
 Baakenwerder Straße [E7]
 Brooktorkai [C4]
 Grandeswerder Straße [E5]
 Großer Grasbrook [D3]
 Hong-Kong-Straße [D4]
 Hübenerstraße [D3]
 Kirchenpauerstraße [E7/F7]
 Kobestraße [D4]
 Koreastraße [C4]
 Lucy-Borchardt-Straße [E7]
 Osakaallee [C3/D3-4]
 Poggenmühle [C4]
 San-Francisco-Straße [D3/E3]
 Shanghaiallee [C4/D4]
 Singapurstraße [D3]
 Steinschanze [D4]
 Stockmeyerstraße [C4-5]
 Tokiostraße [D3]
 Überseeallee [D3-4]
 Überseeboulevard [D3]
 Vancouverstraße [E3]
 Versmannstraße [D5-6/E6-7]
 Zweibrückenstraße [F7-8]

PONTS

Baakenhafenbrücke [E5]
 Busanbrücke [D4]
 Ericusbrücke [C4]
 Freihafenelbbrücke [F7]
 Kibbelstegbrücke [C3]
 Magdeburger Brücke [D4]
 Mahatma-Gandhi-Brücke [D1]
 Oberbaumbrücke [C4]
 Oberhafenbrücke [C5]
 Shanghaibrücke [C4]

PLACES ET PARCS

Amerigo-Vespucci-Platz [E7]
 Baakenhöft [D4]
 Baakenpark [E6]
 Ericusspitze [C4]
 Gerda-Gmelin-Platz [D6/E6]
 Grasbrookpark [D3]
 Gretchen-Wohlwill-Platz [E6]
 Liselotte-von-Rantzau-Platz [E6-7]
 Lohsepark [C4/D4-5]
 Lola-Rogge-Platz [E6]
 Terrasses de Magellan [D2-3]
 Terrasses de Marco Polo [D3]
 Platz am 10. Längengrad [D4]
 Sandtorpark [D3]
 Strandhöft [E2]
 Überseeplatz [E4]
 Vasco-da-Gama-Platz [D2]

PROMENADES

Brooktorpromenade [C4]
 Buenos-Aires-Kai [D4-5]
 Elbarkaden [D4]
 Elbtorpromenade [D4]
 Ericuspromenade [C4]
 Störtebeker Ufer [D4]



	Site de la HafenCity		Toilettes publiques		Embarcadère à barcos
	Bâtiments dans la HafenCity en construction / achevés		Métro		Ligne de ferry
	Rue en cours d'aménagement		Bus		Emplacement de stationnement
	Rue existante		StadtRAD		Parking
	Bâtiment existant				

0 100 200 300 400 500 m

© HafenCity Hamburg GmbH / lab3 mediendesign Version : octobre 2013

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Atelier Loidl Landschaftsarchitekten : p. 40, p. 58

BKK-3 Architekten : p. 18 en bas à gauche

Dinse Feest Zurl Architekten : p. 34 en bas à gauche

Bina Engel : p. 5

Fotofrizz : p. 8/9, p. 14/15, p. 16, p. 18 en haut, p. 20, p. 22, p. 24/25, p. 28, p. 32, p. 36, p. 39 en haut, p. 42, p. 47 en haut à droite, p. 66/67

gmp/Gärtner + Christ Gbr : p. 43 en haut

Gewers & Pudewill : p. 35 en bas à droite

HafenCity Hamburg GmbH : p. 46, p. 60/61 toutes, p. 63

HafenCity Hamburg GmbH / Astoc Architects & Planners : p. 12/13

Thomas Hampel / ELBE & FLUT : Titre : toutes, p. 4, p. 6/7, p. 11 en bas, p. 17, p. 18 en bas à droite, p. 19, p. 21 toutes, p. 23 en haut, p. 26 toutes, p. 27 en haut, p. 29 en bas, p. 30 toutes, p. 33 en haut, p. 34 en haut, p. 37 en haut : toutes, p. 38, p. 44/45, p. 48, p. 50/51 toutes, p. 52/53 toutes, p. 54/55 toutes, p. 56/57 toutes, p. 59 toutes, p. 62, p. 64/65, p. 70 toutes

Architectes de KBNK : p. 41 en haut

Martin Kunze : p. 49

Michael Korol : Couverture intérieure, p. 10/11 en haut, p. 23 en bas, p. 27 en bas, p. 29 en haut, p. 33 en bas, p. 37 en bas, p. 39 en bas, p. 43 en bas

Shigeru Ban Architects Europe : p. 41 en bas

Springer Architekten : p. 34/35 en bas au centre

Störmer Murphy and Partners : p. 31

MENTIONS LÉGALES

Éditeur : HafenCity Hamburg GmbH, Osakaallee 11, 20457 Hamburg

Responsable au regard du droit de la presse : Susanne Bühler

Rédaction : André Stark

Traduction: think global, Berlin

Conception : lab3 mediendesign, Hamburg

Impression : Langebartels & Jürgens, Hamburg

20^e édition, Hamburg, octobre 2013, © 2013 Tous droits réservés

Les informations contenues dans cette brochure sont destinées au public ; l'exactitude et l'exhaustivité de ces informations ne sont pas garanties. Elles ne doivent pas être utilisées, en tout ou en partie, afin d'apprécier les risques liés aux décisions d'investissement ou à toute autre décision commerciale en relation avec le projet HafenCity.



Cette publication a été imprimée sur du papier écologique certifié FSC®.

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

HafenCity Hamburg GmbH, Osakaallee 11, 20457 Hamburg
Téléphone : 040 - 37 47 26 - 0, Téléfax : 040 - 37 47 26 - 26
E-mail : info@HafenCity.com, www.HafenCity.com

Centre d'information de la HafenCity dans la Kesselhaus,
exposition et café

Am Sandtorkai 30, 20457 Hamburg, Speicherstadt
Horaires d'ouverture : Mar-Dim 10h00-18h00, fermé le lundi
Téléphone : 040 - 36 90 17 99, Téléfax : 040 - 36 90 18 16

Osaka 9, HafenCity NachhaltigkeitsPavillon (Pavillon de la durabilité)

Osakaallee 9, 20457 Hamburg, HafenCity
Horaires d'ouverture : Mar-Dim 10h00-18h00, fermé le lundi
Téléphone : 040 - 37 47 26 60

Pavillon d'information Überseequartier

Osakaallee 14, 20457 Hamburg, HafenCity
Horaires d'ouverture : Mar-Dim 10h00-18h00, fermé le lundi
www.ueberseequartier.de

APPLICATION HAFENCITY - DÉCOUVRIR LA HAFENCITY EN DÉPLACEMENT VIA UNE APPLICATION

Visites, informations et astuces : l'application HafenCity gratuite est disponible en version Apple et Android



Version Apple



Version Android

WWW.HAFENCITY.COM

HAFENCITY
HAMBURG

