

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

Rubrik: Français

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

As for further original material
visit our website

Trouvez autres textes originaux
sur notre homepage

Altri testi originali si trovano
sulla nostra homepage

Français

Ariane Wilson (pages 16–17)

Le secteur Ville-Port de Saint-Nazaire

De la fierté à l'opprobre, de l'abandon à la renaissance, le port de Saint-Nazaire a suivi le modèle d'évolution des villes portuaires. Mais les facteurs qui ont défini son histoire en font un cas exceptionnel, jusqu'aux choix récents des modalités de sa re-génération.

La ville de Saint-Nazaire naît tardivement lorsque, au milieu du XIX^{ème} siècle, Nantes se dote d'un avant-port à l'entrée de l'estuaire de la Loire. La ville nouvelle s'érige selon un grand axe urbain est-ouest à partir de la darse entourée d'édifices publics. Elle devient le deuxième port transatlantique de France et un important site de construction navale. Le divorce entre ville et port se fait brutalement avec l'arrivée des Allemands en 1941 et la construction, sur le site de la Compagnie Générale transatlantique, d'une immense base de sous-marins. Cible des alliés, le monstre de béton si proche du centre résiste aux bombardements alors que la ville entière est rasée. Lors de sa reconstruction, Saint-Nazaire est détournée du port par un nouvel axe nord-sud et séparée par une «coupure sanitaire», bientôt zone hybride, arrière de la ville et arrière du port. Chantiers navals et industries polluantes investissent la base dont la destruction serait trop coûteuse.

Saint-Nazaire s'enfonce dans une crise économique et identitaire. Les projets de revitalisation des années 1980 affichent pour priorité le renforcement du centre ville (le Centre-République arrête l'hémorragie de commerces et inaugure une politique de maîtrise des espaces publics) mais aussi le maintien et le renforcement de l'économie portuaire. L'une des originalités du projet Ville-Port lancé en 1994 est de reconfigurer la zone portuaire sans en faire totalement un terrain de conquête urbaine, ni totalement un secteur de loisirs, un espace public ou un terrain d'investissements de prestige, mais de prendre en compte la mixité de toutes ces fonctions. Le projet retenu de Manuel de Solà-Morales ose une radicale confrontation d'échelles – celle d'infrastructure et celle de quartier – avec, pour médiateur, la dimension de l'espace public.

La base sous-marine qui constituait un «traumatisme physique et mental» devient le nœud d'une diversification économique. Cinq principes essentiels guident l'appropriation de la base achetée par la Ville. La construction d'une rampe d'accès au toit, premier geste symbolique, fait aboutir une rue existante sur une vue dominant mer et ville. Deuxième principe: la transparence, réalisée grâce à la percée de quatre alvéoles qui font entrer la ville dans la base, à la rencontre du port. Troisièmement, pour créer des espaces qui

intègrent la volumétrie de la base, Manuel de Solà-Morales a orchestré une succession de places qui aboutissent à l'aire de stationnement paysagée au pied de la base. La base sert paradoxalement à renouer avec l'histoire d'avant-guerre: elle est largement occupée par un musée consacré à l'époque des paquebots. Enfin, le projet attire des activités en général éloignées de la ville: le multiplex et le supermarché voisins de la base sont théorisés comme «l'implantation d'activités périphériques dans le centre» – discours représentatif d'un souci de densification urbaine et d'équilibrage fonctionnel.

La base ainsi «déverrouillée» retourne la ville vers son port qui ordonne à nouveau la composition urbaine, comme l'affirmation des immeubles de logements emboîtés sous la rampe. Elle sert aussi de tremplin à la mise en valeur des industries portuaires toutes proches. La ville pénètre ainsi dans le port sans pour autant effacer son caractère générique, car la revitalisation de la zone portuaire s'est faite en acceptant la présence d'industries, de contraintes morphologiques et d'éléments à priori opposés.

Herzog & de Meuron (pages 35–39)

Traduction de l'allemand: Jacques Debains

Une interpénétration entre la ville et la mer

Réaménagement du bassin portuaire de Tenerife par Herzog & de Meuron – Un lieu de rencontre et d'ouverture sur l'Atlantique.

Pour Santa Cruz de Tenerife, Herzog & de Meuron projettent un quai d'accès et une nouvelle suite de places. Ce projet veut être une vision urbanistique proposant une nouvelle manière en vue de relier Santa Cruz à l'Atlantique et, par là, l'île de Tenerife au reste du monde. Le plus grand défi posé pour la concrétisation de cette idée était d'élaborer le plan adéquat pour ce quai d'accès. Dès le départ, il était pourtant clair que ce projet ne pouvait prendre forme que si les exigences techniques, fonctionnelles et économiques étaient prises en compte avec le même sérieux.

L'île de Tenerife est le résultat et l'expression physique d'éruptions volcaniques. Même si l'érosion a aplani certaines parties de l'île, des côtes escarpées et une transition abrupte entre un relief sauvage et l'Atlantique sont une réalité physique marquant depuis toujours l'urbanisation sur le pourtour de l'île. Tenerife n'offre pas les vastes plages plates que l'on connaît dans d'autres villes côtières.

Un geste de rassemblement et d'enveloppement
L'élément qui doit établir le rapport entre la mer et la terre ne sera donc pas construit sous la forme de couches horizontales, mais à l'aide de gestes singuliers comparables à des événements naturels inopinés. Notre projet pour le nouveau

quai d'accès se concentre sur l'idée d'un geste urbanistique unique. Il s'agit d'un geste de rassemblement et d'enveloppement dont l'effet sera de faire s'interpénétrer la ville et la mer. D'une part, la ville entourera la mer et d'autre part, celle-ci réapparaîtra dans la ville de laquelle elle avait été bannie par les interventions d'urbanisme précédentes.

Rassembler et envelopper signifie créer un nouvel espace urbain et pas seulement un objet ou une surface en surcharge sur la ligne côtière. Le quai d'accès projeté n'est ni un plan horizontal particulier, ni un objet bâti devant le front marin actuel, mais un nouvel espace public où les hommes pourront se rencontrer.

Une succession d'espaces publics

Si l'on s'en approche en venant de la ville, «Marina», le plan d'eau délimité par le nouveau quai, se présentera comme un espace ouvert imposant. Il fera partie d'un grand ensemble fait d'une succession de zones publiques ayant chacune une qualité particulière: Plaza Candelaria – Plaza de España – Arena – Marina. La nouvelle Arena et Marina rapprocheront de la mer le centre de gravité de la vie urbaine et publique de Santa Cruz. La nouvelle enveloppe sera conçue comme un paysage artificiel qui, pour ainsi dire, découpera Marina dans l'Atlantique. Si l'on s'en approche depuis la mer, l'enveloppe de Marina rappellera un jardin magique placé en avant de la ville et des pentes montagneuses. Pour l'observateur, elle aura l'attraction d'une oasis dans la mer.

L'enveloppe et le plan d'eau

La nouvelle enveloppe sera constituée par les digues déjà existantes et par des plates-formes faites de volumes bas à un ou deux niveaux complétés de palmiers. Elle sera conçue comme un paysage artificiel, comme un lieu de rencontre et moins comme une composition architecturale. Ces bâtiments bas seront intégrés sans césure à l'enveloppe dont ils formeront une partie accueillant activités et habitants. Tels un collier, ils épouseront la forme de Marina. Les piétons se promèneront sur les toitures de ces bâtiments

enveloppants d'où ils pourront jouir d'une vue magnifique sur la mer, sur Marina et sur la silhouette de la ville en arrière-plan.

Les bâtiments comporteront des cours et des rampes reliant les niveaux supérieur et inférieur. Des restaurants, des commerces, des clubs et des installations similaires pourront donc disposer d'accès communs ou séparés depuis le niveau piétons en toiture ou le niveau inférieur de Marina. Marina sera elle-même prévue pour 600 bateaux à moteur et voiliers. Son équipement technique sera des plus modernes et on y trouvera des installations spécialisées tels que clubs et magasins d'articles nautiques; un accès distinct pour les voitures est prévu depuis la rue du port.

L'enveloppe, les bâtiments bas et l'architecture paysagée (une zone verte avec palmiers) pourront être réalisés par étapes. Ce principe progressif autorisera la construction de la nouvelle Marina en fonction des besoins économiques et fonctionnels.

Deux boulevards piétonniers inclinés et Arena

Par ses extrémités sud et nord, l'enveloppe de Marina se prolongera par des rampes inclinées généreuses reliant le niveau piétonnier d'Arena et de Marina à l'Avenida Maritima. Depuis ces larges rampes paysagées et meublées de bancs, ainsi que de petits kiosques et pavillons, on pourra contempler l'ensemble du bassin portuaire. Outre ce rôle de boulevards attrayants, ces rampes auront aussi une fonction pratique: Elles recouvriront les grands parkings aménagés aux extrémités sud et nord de Marina.

Arena est une nouvelle plaza qui prolongera la chaîne centrale d'espaces ouverts situés entre la Calle del Castillo, la Plaza Candelaria et la Plaza de España et s'ouvrira largement sur Marina et la mer. Lieu d'une importance publique éminente, elle accompagnera en quelque sorte le château fort historique qui, pour Santa Cruz, n'a pas seulement eu en son temps, une importance militaire, mais aussi une valeur symbolique. Ce château fort avait par ailleurs un rôle urbanistique d'articulation pour l'identité du lieu. La nouvelle

Arena élargira littéralement ce rôle d'identification locale et sera la bienvenue pour un grand nombre de gens de Santa Cruz, en particulier pendant le carnaval et les concerts de Noël. Tout comme le port est conçu comme un lieu de communication avec le monde, Arena est conçue comme un lieu de relations entre les hommes, un point de rencontre. Sa forme ronde souligne sa fonction générale et publique.

La zone de desserte de Los Llanos et le lit fluvial

La zone industrielle de Los Llanos offre une excellente occasion pour une extension urbaine future. Dans une première phase, l'espace entre la nouvelle Marina et l'embouchure du Barranco de Santos sera libéré de toute utilisation portuaire. La proposition ayant trait à ce nouveau territoire permettra le développement successif de structures fonctionnelles mixtes. Les bâtiments à y ériger devront présenter divers styles architecturaux et typologies et correspondre sans exception à l'idée d'objets autonomes isolés ou en grappes, ceci pour éviter tout front construit fermé vers la mer. Divers architectes de niveau local, national et international pourront et devront participer à la création de ce nouveau quartier vivant et attrayant dans Santa Cruz.

Le lit naturel du Barranco de Santos représente un espace intéressant qui pourrait améliorer durablement la qualité urbaine de la vieille ville groupée autour du quartier des musées et de l'Iglesia de la Concepción. Hormis environ trois jours par an, le lit du Barranco reste sec et vide. Un nouveau concept d'architecture de paysage et d'éclairage transformera le Barranco en une zone verte pleine d'attrait. Celle-ci améliorera aussi la liaison avec le futur quartier dans l'ancienne zone des docks.

Plaza de España, Santa Cruz de Tenerife

La totalité du territoire de la Plaza de España à réorganiser et de la nouvelle Plaza de las Islas Canarias sera projetée comme un espace public d'un seul tenant fonctionnant sur deux niveaux. Le plan inférieur où l'on trouvera un trafic automobile dense, les futures voies ferrées et une



surface de parking et un plan supérieur qui reliera le niveau piétonnier de la ville au nouveau port Marina et à la mer. Rien de nouveau donc; un modèle qui a été utilisé en maints endroits avec plus ou moins de succès, mais aussi exigé ici, avant tout par les politiques, comme solution pour la circulation.

Une crôte plutôt topographie qu'architecture. Où est la nouveauté, la spécificité élaborée pour Santa Cruz de Tenerife? De larges parties de la Plaza de España actuelle et de la Muelle de Enlace avec les aires de manutention du port sont des territoires remblayés à l'aide de matériaux très divers coûteusement ancrés sur la côte en forte déclivité du rivage atlantique. Tout ce qui est construit là est pour ainsi dire une couverture, une sorte de crôte venant doubler ces remblais déjà existants. Ce qui sera nouvellement bâti devra donc avoir une autre expression architecturale que la ville actuelle érigée sur le sol naturel et se présentera plutôt comme un paysage et une topographie: La nouvelle Plaza de España et la Plaza de las Islas Canarias se glisseront comme une crôte paysagée au dessus du flot de circulation souterrain vers le nouveau port Marina et la mer. En superficie, cette crôte sera organisée comme une nature artificielle rappelant une coulée de lave ou une grande plage, la nouvelle plage de Santa Cruz avec nombre d'installations urbaines et de lieux d'agrément tels que cafés, bars, kiosques, pavillons, points de rencontre, ainsi que remises et aires de dépôt pour les grandes fêtes de la ville.

Eruption et grains de lumière

Tous ces aménagements seront conçus comme des pavillons insérés dans la crôte de la plaza et différemment mis en forme. Ils auront pourtant toujours une certaine parenté avec des formes naturelles, sans pourtant imiter ces dernières. Cette parenté se rapporte plutôt à des phénomènes plastiques tels qu'éruption ou érosion qui marquent si fortement le monde aux formes bizarres propre aux îles Canaries. De nombreux bassins circulaires de grandeurs, de profondeurs et

de tonalités différentes seront un élément de composition important dans la crôte de cette plaza. Une part de ces bassins servira de patageoires pour les enfants et les adultes ou formera biotopes pour la flore et la faune. Certains bassins seront souterrainement reliés à la mer, de sorte que le rythme des marées deviendra sensible et visible jusque dans la ville.

La crôte construite sera également semée de petites ouvertures rondes qui, tels les grains d'une photo agrandie, formeront des images différentes selon la densité de leur répartition et laisseront entrer plus ou moins de lumière dans les pavillons, les rues couvertes et les surfaces de parking.

La nuit, la lumière artificielle et colorée s'échappera de ces grains ouverts dans la crôte de la plaza et, lors de l'arrivée en avion, une image de ce paysage de plage pourra être perçue comme une vue photographique. Au niveau concret des Plaza de España, et de las Islas Canarias, cette lumière inédite et variée exprimera la nouvelle vie urbaine de Santa Cruz qui pourra enfin s'étendre librement vers la mer.
H&DM/Red.

Annette Spiro (pages 40-43)
Traduction française : Paul Marti

De la baie à l'espace urbain

Un projet de Paulo Mendes da Rocha pour la baie de Montevideo

D'après la représentation de Paulo Mendes da Rocha, la relation entre la ville, le port et l'eau serait à l'avenir inversée à Montevideo et la ville recevrait un nouveau centre. Lors d'un séminaire international d'architecture à Montevideo, l'architecte brésilien élabore une organisation nouvelle et surprenante de la baie. Une intervention unique qui modifie sa forme et redéfinit les paramètres du développement urbain. Le projet, caractéris-

tique de l'architecture de Paulo Mendes da Rocha, surprend en raison des moyens inhabituels qu'il met en œuvre. Il propose une vision de l'espace qui est au fond l'instrument authentique de l'architecte.

Lorsque vous avez faim à Montevideo, vous montez dans le premier autobus à destination d'«Aduana». Vous vous retrouverez devant un des grands grills à charbon de bois, au centre de la ville, au port de Montevideo. Peu de villes ont autant intégré leur port que la capitale de l'Uruguay. Il est une partie intégrante du corps urbain.

Durant la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, Montevideo croît en raison d'une immigration massive et devient le plus grand port d'exportation de viande, de textile et de cuir. Ceci et la situation sur la voie navigable internationale vers le Rio de la Plata en font un des ports les plus importants du continent. La topographie est plane et la baie n'a en moyenne que deux mètres de profond. Le port et le chenal doivent donc constamment être dragués. La petite baie s'ouvre sur le grand estuaire du Rio de la Plata. Le dispositif orthogonal de l'ancien centre ville et du port se développe sur une bande de terre en position avancée. Les extensions urbaines du siècle précédent furent réalisées le long de la côte et autour de la baie. Les quartiers plus récents et la vie urbaine s'orientent toutefois davantage sur la vieille ville que sur la baie. Le problème est manifeste: parce que l'on est obligé de contourner toute la baie, celle-ci est dégradée au rang d'obstacle et l'accès à l'ancien centre ville devient un goulet d'étranglement.

La baie : un nouveau centre

C'est dans ce contexte que Paulo Mendes da Rocha conçoit, avec un groupe d'étudiants et alors qu'il est hôte d'un séminaire d'architecture, son projet pour la baie de Montevideo. La situation de départ livre la solution du problème; l'obstacle présumé devient l'élément de liaison central de la ville. Les mesures sont simples et efficaces. Paulo Mendes da Rocha modifie la forme du rivage. Trois fronts rectilignes font de la baie circulaire une place carrée formée d'eau.



Lista QUB: Modulares Schrank-Wandsystem mit Schallschutz
design: greutmann bolzern
www.lista-qub.ch
Lista AG, CH-8586 Erlen
++41 (0)71 649 21 11

LISTA
MAKING WORKSPACE WORK®

Une flotte de bateaux transporte les passagers et soulage le trafic routier. Pour un architecte de São Paulo, une ville de vingt millions d'habitants, ceci constitue moins une utopie qu'une nécessité impérieuse. Il tire parti du chenal existant et agrandit le port en le bordant d'un long môle, il double ainsi la longueur de la berge et les places d'arrimage pour les bateaux. La «place d'eau» est bordée sur trois côtés de jardins, de places, de théâtres, de cinémas, d'hôtels, de cafés et de restaurants. Sur le quatrième côté, la baie s'ouvre sur le Rio de la Plata. Une petite île dans la partie ouest de la baie est transformée en théâtre: «La vision de cette île a fait naître en moi l'idée d'un théâtre, d'un espace vénitien complètement artificiel. Si l'on change cette île, si l'on complète les quelques pierres sans véritable forme qui émergent de l'eau, on parvient à renforcer le caractère du territoire. Transformez cette île en théâtre et la surface d'eau devient une place sur laquelle on peut se promener même s'il faut pour cela un bateau. Comme les marchés sur le Jang-tse-Kiang ou la Venise festive où il y a tellement de bateaux que l'on ne sait plus qui est sur l'eau et qui est sur la place.»¹

Poser une forme

Cette esquisse de projet surprend par sa simplicité et son efficacité, mais aussi en raison de «l'outil» avec lequel elle opère: la forme. Une forme géométrique se substitue à la configuration aléatoire de la baie. C'est une mesure inhabituelle pour un plan d'urbanisme à cette échelle.

Mendes da Rocha «fait» d'abord la forme. C'est elle qui produit les développements ultérieurs. La forme ne résulte donc pas ici d'une stratégie, mais constitue, pour ainsi dire, la stratégie en elle-même. Les propositions caractéristiques des tendances récentes de l'urbanisme définissent des paramètres générateurs de formes. Mendes da Rocha produit au contraire de la forme. De manière tout aussi nette, sa démarche se distingue du plan directeur classique qui va loin dans la définition morphologique. Nous ne sommes pas en présence non plus de la confrontation entre nature et bâti telle que nous la connaissons du Mouvement moderne et telle que Le Corbusier la propose dans son projet pour Montevideo. Dans son esquisse, les bras d'un système axial défini par d'immenses constructions pénètrent dans la baie. Le projet de Paulo Mendes da Rocha semble en être l'antithèse. Sa proposition ne se concentre précisément pas sur la masse de la ville construite mais sur l'espace vide, sur la surface inconstructible de la baie. Au centre du projet ne se trouve pas un objet mais un espace vide.

Le plan d'eau n'est pas construit à la différence du projet de Kenzo Tange pour la baie de Tokyo où l'analogie avec Venise est en apparence plus grande que dans le projet pour la baie de Montevideo. Mendes da Rocha ne dessine ni bâtiment ni plan de construction, malgré ou précisément à cause de cela, la proposition revêt un caractère éminemment architectonique: son idée centrale est une vision spatiale.

Le continent américain

En transformant l'aspect naturel de la baie et en conférant une géométrie précise au plan d'eau, celui-ci devient une «place». Un seul bâtiment public suffit pour faire de cette surface un espace résolument urbain. Pas seulement l'image du teatro scientifico de Rossi revient en mémoire, la constellation théâtre – eau – ville rappelle également l'opéra de Sydney: le concept de plateforme développé par Utzon contient aussi l'idée d'un territoire transformé. Par là, la proposition revêt également un caractère profondément technique car la reconfiguration de la géographie est au fond un acte de civilisation. La technique est pour l'architecte un acte de perception de la nature, une manière de voir qui transforme l'objet. Il est question d'urbanisation de la nature, d'appropriation du territoire par les hommes, de l'urbain en tant que tel. L'aménagement du territoire est une question particulièrement importante sur le continent américain. La découverte d'un continent, la fondation de villes nouvelles comme Brasilia mais aussi la colonisation: «La simple prise de possession porte toujours la marque du rapt, de la destruction. Par opposition, l'architecture devrait s'engager pour le nouveau continent, organiser le territoire, rendre habitable la géographie au-delà du simple bâtiment»² comme le dit Mendes da Rocha. Sous cet angle, l'allusion à Venise paraît sous un autre jour. Comprise ainsi, précisément cette ville est en première ligne une œuvre technique.

Le projet de Paulo Mendes da Rocha acquiert aussi une dimension continentale. Ceci non pas à l'échelle de l'intervention mais de la pensée. Il reconnaît en Montevideo le potentiel d'une ville de port qui dessert tout un continent en développant le transport intérieur sur le système fluvial Tocatin/Uruguay, du bassin de l'Amazone jusqu'au Rio de la Plata. Et il dit à propos du théâtre sur la petite île: «Une mélodie indécidable pourrait, une nuit, entrer dans la ville. Qui sait peut-être l'Amazônica de Villa-Lobos...»³. Dans cette phrase se cache, au-delà d'une allusion poétique, la vision d'un architecte qui assimile le lieu à une partie d'un ensemble plus important. Les Amériques en tant que continent. «As Americas» comme on dit en brésilien.

1 Annette Spiro, Paulo Mendes da Rocha, entretien avec l'architecte, Niggli Verlag, Sulgen 2002

2 Ibid.

3 Texto elaborado para publicação, Paulo Archias Mendes da Rocha, 1999/2000, São Paulo

English

Ariane Wilson (pages 16–17)

The Ville-Port quarter in Saint-Nazaire

From pride to fall, from neglect to rebirth, the port of Saint-Nazaire has followed the classic port pattern. But the factors that determined its history render it exceptional, as do the choices made in its renewal.

Saint-Nazaire was created quite recently, in the mid-19th century, as the sea port of Nantes at the mouth of the Loire estuary. The new town was constructed on a grand east-west axis starting from the dock round which the civic buildings were grouped. It became France's second transatlantic port and an important centre of shipbuilding. The split between town and port was imposed brutally: the invading Germans built a colossal submarine base on the site of the Compagnie Générale Transatlantique, the ship-owning company. Though targeted by the allies, the concrete monster resisted bombing while the town was razed to the ground. Reconstruction turned the town away from its port along a new north-south axis and interposed a buffer zone, soon to become the backyard of both city and port. Shipyards and pollution emitting industries took over the base, which was too expensive to demolish.

Saint-Nazaire later sunk into crisis, as its economy and identity changed. In the 1980s, one priority of urban renewal was to strengthen the town centre (the "Centre-République" project stopped the drain of commercial activity towards the periphery and initiated a coherent design policy for public spaces). Another was to maintain and bolster up the port economy. The original feature of the "Ville-Port" scheme, launched in 1994, was that it restructured the port area without turning it into just one more projection of urban form, a leisure district, a public space or a site for prestigious investments, but made it into a mixture of all these. In his winning plan, Manuel de Solà-Morales dared to confront the opposing scales of infrastructure and of housing with each other, using public space to reconcile them.

The submarine base, the town's "physical and mental trauma", became the pivot of Saint-Nazaire's economic diversification. Five ideas guided the integration of the base, once it had been acquired by the city. Access: the construction of a ramp extending an existing street to the roof of the base, so creating a vantage point that dominates town and sea – a first symbolic gesture. Second, transparency: the opening of four bays, allowing the city to enter the base and meet the waterfront. Third, including of the vast vol-