La traduction Française suit le texte Anglais

**Sea and the city**

From Haaretz 16.09.10

Revitalizing Haifa's waterfront would be a much-needed change in the city's orientation.

By Noam Dvir

The new plan to build up Haifa's shorefront (shops, entertainment venues along the waterfront ) seeks to atone for an historical obstacle and create a genuine connection between the city and its shore. Since the British built the port some 70 years ago, the Haifa beachfront has filled up with heavy industry and transportation infrastructure. Instead of evolving as a vibrant, Mediterranean coastal city, Haifa climbed up the Carmel range and left the shore to become the backyard. Now, Mayor Yona Yahav and the Interior Ministry's planning administration seek to reposition Haifa - this time facing the sea.

The city shorefront development is one of the biggest plans for the north with construction to be completed in five to 10 years near the western port, at the edge of Ben-Gurion Boulevard and extended from the iconic route of the Baha'i Gardens and the German Colony.

This is Haifa's most sensitive meeting point of panorama and city but it's blocked by a truck parking lot of the Dagon Granaries and a rail line. Instead of "spilling" into the sea, Haifa remains stuck behind immense barriers.

Adapting ports for other uses has become an international phenomenon over the last 20 years with maritime commerce changing and continuing growth in ship dimensions, making many ports outdated. Port cities saw an opportunity for a new urban attraction, while making use of existing hangars and infrastructure.

A notable case, says planner Ami Shinar of Amir Mann- Ami Shinar, is Barcelona, with three different development projects undertaken along the urban shoreline. The Spanish city's renewed connection to the sea was a central planning principle for the 1992 Olympics there.

"Haifa became what it is thanks to the port activities, which drew a lot of industries and infrastructure facilities," says Shinar. "On the other hand, the port today can save Haifa. Improve its status; attract people from all over the country. This is a project that can lift up the lower city."

The western part of the port, built during the Mandate, will become a huge complex with commercial buildings and open public spaces. Along the shoreline, a 2.2 kilometer promenade will be built and create a continuum of urban activity alongside walking paths. Five currently empty hangars will be transformed for the benefit of the public, including Warehouse 51, a 10,000 square meter, concrete, Mandate-era building with "an amazing inside space," as Shinar puts it. The plan also calls for 10 two-story buildings. The ground floor total will be around 50,000 sq. meters, with another 50,000 for businesses and other uses on the upper floors.

Seven passages

The new shorefront will be linked to Haifa via seven passages above and below the railroad tracks. At the central link, at the end of Ben-Gurion Boulevard, two commercial centers will be built with escalators symbolizing a kind of gate from the sea leading to the city of Haifa and from the city outward. There are also plans for a maritime museum and someday an aquarium.

Underlying the plan is the important principle of the port continuing to function for both cargo ships and passenger ships. "The big difference between the Haifa shorefront and the Tel Aviv Port is that there's a real port," says Shinar. "People will continue to work at the Dagan Granaries, and the people will pass beneath the wheat conveyers. I also expect a substantial increase in passenger ship traffic. You have to remember that each ship is like three jumbo jets." He notes that ships anchor in Haifa mostly on the weekends, the tourists disembark and take buses to Nazareth or Jerusalem. "Haifa has nothing to offer them," he says. "I think the shorefront project will really help incoming tourism to the city."

As part of the plan, a new promenade will link the Bat Galim neighborhood and the Hof Hashaket, all with the army's consent and in coordination with it. On the breakers opposite, the navy's controversial base is now under construction and it, too, was redesigned by the office of Mann-Shinar with the goal of a future civilian purpose.

Ariel Waterman, the city engineer, says: "This is an historic event in Haifa's evolution, the amendment of a planning error dating back 70 years. The port will have a dramatic impact on the lower city and on Haifa as a whole. It will give the public an asset it deserved long ago."

The plans certainly will create a new commercial and public hub. But difficulties lie ahead.

The shorefront to city link will be via tunnels or bridges over the railroad tracks, because recessing the tracks is too expensive and complex.

It's also unclear Haifa even needs such extensive commercial space, when the Checkpost junction, six kilometers west as the crow flies, offers several commercial centers and giant malls. And it's unclear whether Haifa can create a vibrant urban feel along the shorefront when it never really developed a genuine beach culture.

The biggest obstacle to implementing the plan is the Haifa Port Corporation. It has a lease on the land for the next 49 years and is in no hurry to vacate. CEO Mendy Saltzman says: "The western section of Haifa port currently handles 30 percent of our operational activities. When the shorefront plan is presented without offering an alternative for the port, the question arises as to where exactly these operations will take place."

Saltzman adds: "The municipality also wants to appropriate land from us and to crowd operations into existing piers. That's unreasonable and illogical."

Saltzman says the city's wrong, that the western section is very active and receives foreign fleets, small commercial ships and general cargo. The large hangars are indeed not active, he says, but the entire western part of the port has been defined as sterile space.

No economic feasibility study

Saltzman questions the financial benefit of transforming an active port into a commercial-civilian area.

"No one has yet presented me with an economic feasibility study because even 10 cafes on two floors don't earn in a week what a crane earns with one hoist. In the end, we need efficient things and not just things that look nice. Let's say the port is quickly removed. What will the experience there be like? Visitors will see the navy's operations, which are really something, inhale the dust from the Dagon grain processors and drink cappuccinos with pigeon droppings. The municipality is portraying us as killjoys. If we were asked today to build a port in the Haifa area, it's almost certain we would not sprawl across the entire bay. But given that the port exists, you cannot move the mountain and the sea and make plans for cafes and all kinds of amusement parks. It's hard for me to see a realistic grasp in these plans."

As the CEO of the port, you oppose the plan, but as a resident of Haifa can you appreciate its contribution to the city?

"I'm a city booster no less than the mayor. I think the city's welfare is not just walks along the promenade but also earning a living. You don't take the city's No. 1 income generator and throw it away. This city's campaign is making things very difficult for us."

What does the city say?

"We are not questioning the port's grip on the space," responds Waterman, "but from a municipal perspective this is the right plan. Even the state saw fit to promote the plan and all the parties are now convening to move the process forward. In every other place around the world that has undergone a similar process, there were port workers and a solution was found. We cannot continue to have this impossible situation of a city that is blocked from reaching the sea."

At the beginning of the month, there was another meeting in a series including residents to involve them in implementing the plan. The planning team wants the public's support and that of green organizations.

As for licensing, the area has been designated an urban front in national master plan 13/3 and so the detailed plan required the approval of the local committee.

If all the parties can agree on a compromise, says Waterman, the planning will be completed in a year or two and construction will start within five years.

**La Mer et la Ville**
La revitalisation du secteur riverain de Haïfa serait un changement plus que nécessaire dans l'orientation de la ville.
par Noam Dvir

Le nouveau plan pour développer le front de mer à Haïfa (commerces, lieux de divertissement) cherche à corriger un obstacle historique et à créer un lien réel entre la ville et ses rivages. Étant donné que les Britanniques ont construit le port il y a environ 70 ans, le front de mer de Haïfa est rempli d'industrie lourde et d'infrastructures de transport. Au lieu d'évoluer de façon dynamique en ville de la Méditerranée, Haïfa gravi la chaîne du Carmel et a abandonné les rives pour devenir une arrière-cour. Maintenant, le maire Yona Yahav et l'administration de planification du Ministère de l'Intérieur visent à repositionner Haïfa - cette fois face à la mer.

Le développement du front de mer est l'un des plus grands plans pour le Nord. La construction devrait être achevée dans les cinq à dix ans à proximité du port Ouest, au bord du boulevard Ben Gourion, et être étendu de l'itinéraire emblématique des jardins Bahai et de la Colonie Allemande.

C'est le point de rencontre le plus sensible du panorama et de la ville, mais il est bloqué par un parc de stationnement de camions du silo Dagon et par une ligne ferroviaire. Au lieu de "couler" dans la mer, Haïfa reste coincée derrière des barrières immenses.

Adapter les ports à d'autres usages est devenu un phénomène international au cours des 20 dernières années, avec l'évolution du commerce maritime et la croissance continue des dimensions des navires, rendant de nombreux ports obsolètes. Les villes portuaires y ont vu une opportunité pour créer une nouvelle attraction urbaine, tout en faisant usage de hangars et d'infrastructures existantes.

Un cas remarquable, dit le planificateur Ami Shinar du bureau Amir Mann-Ami Shinar, est Barcelone, avec trois différents projets de développement entrepris le long du littoral en milieu urbain. La reconnexion de la ville espagnole à la mer a été un principe central de planification pour les Jeux olympiques de 1992.

«Haïfa est devenue ce qu'elle est grâce aux activités portuaires, qui ont attiré beaucoup d'industries et d'infrastructures», dit Shinar. "D'autre part, le port aujourd'hui peut sauver Haïfa, améliorer son statut, attirer des gens de tout le pays. C'est un projet qui peut renouveler le bas de la ville."

La partie Ouest du port, construite durant le Mandat Britannique, va devenir un énorme complexe d'édifices commerciaux et d'espaces publics. Le long du rivage, une promenade de 2,2 km sera construite et créera un continuum d'activité urbaine aux côtés de sentiers de randonnée. Cinq hangars vides seront transformés au profit du public, y compris le Warehouse 51, un carré de 10.000m2, en béton, de l'époque du Mandat avec "un espace incroyable à l'intérieur», comme le dit Shinar. Le plan prévoit également la construction de 10 bâtiments de deux étages. La surface totale sera d'environ 50.000 m2, avec encore 50.000 m2 pour les entreprises et les autres utilisations dans les étages supérieurs.

Sept passages

Le nouveau front de mer sera lié à Haïfa par sept passages au-dessus et en dessous de la voie ferrée. Sur le lien central, à la fin du Boulevard Ben-Gourion, deux centres commerciaux seront construits avec des escaliers qui symboliseront une sorte de porte vers la mer menant à la ville de Haïfa et de la ville vers l'extérieur. Il existe également des plans pour un musée maritime et un jour, un aquarium.

Le principe important que le port continuera de fonctionner pour les cargos et les navires à passagers reste sous-jacent au plan. «La grande différence entre la côte à Haïfa et au port de Tel Aviv est qu'ici il y a un vrai port», dit Shinar. «Les gens continueront de travailler au silo Dagan, et les gens de passer sous les convoyeurs de blé. Je m'attends également à une augmentation substantielle du trafic maritime de passagers. Il faut se rappeler que chaque navire est comme trois avions jumbo." Il note que les navires ancrent à Haïfa surtout le week-end, les touristes débarquent et prennent le bus pour aller à Nazareth ou Jérusalem. «Haïfa n'a rien à leur offrir», dit-il. "Je pense que le projet aidera vraiment à la réception des touristes dans la ville."

Dans le cadre du plan, une nouvelle promenade reliera le quartier de Bat Galim et le Hof Hashaket, avec le consentement de l'armée et en coordination avec elle. En face des jetées, la base de la Marine de la controverse est actuellement en construction. Les plans en ont été remaniés par le bureau de Mann-Shinar dans l'optique d'un futur usage civil.

Ariel Waterman, l'ingénieur de la ville, dit: «C'est un événement historique dans l'évolution de Haïfa, la modification d'une erreur de planification datent de 70 ans. Le port aura un impact dramatique sur la ville basse et sur Haïfa dans son ensemble. Le public recevra un atout qu'il méritait depuis longtemps. "

Les plans créeront certainement une nouvelle activité commerciale et publique. Mais les difficultés ne manquent pas.

La liaison de la côte à la ville se fera par des tunnels ou des ponts au-dessus de la voie ferrée, car la création d'un tunnel est trop coûteuse et complexe.

Il n'est pas clair que Haïfa ait besoin même de telles surfaces d'espace commercial, alors que le Check Point a six kilomètres à l'Ouest à vol d'oiseau, offre plusieurs centres commerciaux et malls géants. Et il ne sait pas si Haïfa peut créer une atmosphère dynamique urbaine le long de la côte alors qu'elle n'a jamais vraiment développé une véritable culture de plage.

Le plus grand obstacle à l'exécution du plan est la Corporation du port de Haïfa qui a signé un bail sur les terres pour les 49 prochaines années et n'est pas pressée de quitter les lieux. Le directeur Mendy Saltzman déclare: « Actuellement 30 pour cent de nos activités opérationnelles sont gérées dans la partie Ouest du port de Haïfa. Lorsque le plan est présenté sans alternative pour le port, la question se pose de savoir exactement où ces opérations auront lieu."

Saltzman ajoute: «La municipalité veut aussi utiliser des terres qui nous appartiennent et concentrer l'exploitation sur des quais existants. C'est déraisonnable et illogique."

Saltzman explique que la Municipalité a tort, que la partie Ouest est très active et reçoit des flottes étrangères, des petits navires commerciaux et des navires de marchandises diverses. Les grands hangars ne sont en effet pas actifs, dit-il, mais toute la partie Ouest du port a été définie comme espace stérile.

Aucune étude de faisabilité économique

Saltzman questionne les avantages financiers qu'il peut y avoir à transformer un port actif en une zone commerciale et civile.

"Personne ne m'a encore présente une étude de faisabilité économique, car même 10 cafés répartis sur deux étages ne gagnent pas en une semaine ce que gagne une grue avec un treuil. En fin de compte, nous avons besoin des choses efficaces et pas seulement de choses jolies. Disons que le port est rapidement éliminé. A quoi l'expérience va ressembler? Les visiteurs pourront voir les opérations de la Marine, qui sont vraiment impressionnantes, respirer la poussière des grains du Dagon et boire des cappuccinos avec les fientes de pigeon. La municipalité nous présente comme des rabat-joie. Si on nous a demandé aujourd'hui de construire un port dans la région de Haïfa, il est presque certain que nous n'étalerions pas sur toute la baie. Mais étant donné que le port existe, vous ne pouvez pas déplacer la montagne et la mer et faire des plans pour les cafés et toutes sortes des parcs d'attractions. Il est difficile pour moi de voir une compréhension réaliste dans ces plans. "

Comme directeur du port, vous vous opposez à ce plan, mais comme résident de Haïfa pouvez-vous apprécier sa contribution à la ville?

«Je suis un promoteur de la ville, pas moins que le maire. Je pense que le bien-être des habitants de la ville n'est pas seulement de se promener le long de la cote, mais aussi de gagner leur vie. Vous ne prenez pas générateur de revenu n ° 1 de la ville pour le jeter. Cette campagne de la ville nous rend les choses très difficiles. "

Qu'est-ce que la ville dit?

«Nous ne contestons pas l'emprise du port sur l'espace", répond Waterman, mais du point de vue municipal c'est le bon plan. Même l'Etat a jugé bon de promouvoir le programme et toutes les parties sont maintenant appelles à faire avancer le processus. Dans tous les autres lieux à travers le monde qui a subi un processus similaire, on a trouvé des solutions pour les travailleurs du port. Nous ne pouvons pas continuer à avoir cette situation impossible d'une ville qui est bloquée et ne peut pas atteindre la mer ».

Au début du mois, il y a eu une autre réunion d'une série qui comprennent les résidents et les impliquent dans la mise en œuvre du plan. L'équipe de planification veut le soutien du public et des organisations écologiques.

En ce qui concerne les licences, la zone a été désignée un front urbain dans le plan directeur national 13 / 3 ce qui implique que le plan détaillé requiert l'approbation du comité local.

Si toutes les parties peuvent s'entendre sur un compromis, dit-Waterman, la planification sera terminée dans un an ou deux, et la construction pourra commencer dans les cinq ans.