Étude d'opportunité concernant la mise en valeur des installations portuaires et industrielles situées dans les paysages d'intérêt métropolitain de la CMQ

Étude de cas sommaire de mise en valeur globale de différents patrimoines industriels

Rapport final

10 septembre 2012

Groupe GID Design respecte l'environnement et

favorise l'utilisation du transport actif (marche, vélo) pour les déplacements vers le lieu de travail;

offre annuellement un prix à l'employé s'étant le plus démarqué par l'utilisation du transport collectif (covoiturage, autobus) ou actif (vélo, marche);

incite ses employés à rapporter au travail tout matériel informatique usagé ou toute pile/batterie usagée afin de diriger ces déchets vers les écocentres de la ville;

composte, durant l'été, tout déchet biodégradable produit à la cafétéria;

laisse sur son terrain les résidus d'herbe afin de fertiliser son sol;

utilise du papier écologique Rolland ENVIRO 100 pour l'impression de ses documents;

a opté pour l'achat d'un véhicule au diesel pour les déplacements relatifs à l'exécution de ses mandats;

etc. !

Votre chargé de mission : Charles Méthé

Groupe GID Design
Siège social
7460, boulevard Wilfrid-Hamel
Québec (Québec)
G2G 1C1

Téléphone 418 877-3110, poste 230
Télécopieur 418 877-3741
Courriel info@gidweb.com
Site Internet www.gidweb.com

Groupe GID Design
Centre d'expertises industrielles de New Richmond
190, rue Armand-Lelièvre, bur. 123
New Richmond (Québec)
G0C 2B0

Téléphone 1 877 977-3110, poste 230
Télécopieur 418 877-3741
Courriel info@gidweb.com

Table des matières

Mise en contexte	5
Une idée de port	6
Le port de Québec	8
En résumé	12
D'autres secteurs industriels de Québec	13
Une analyse de la relation Ville-Port	13
Sélection de ports pour l'étude de cas	15
Quelques «Non-cas»	17
Les cas d'intérêt	19
Fiches-Projets	20
Conclusion	64
Bibliographie et médiagraphie	65

Mise en contexte

Dans le cadre de la réalisation des plans directeurs de paysage concernant quatre secteurs prioritaires, la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) a octroyé un mandat à la firme Groupe GID Design afin de présenter des cas inspirants de valorisation d'installations portuaires et industrielles. Un secteur prioritaire visé par les plans directeurs de paysage concerne les installations du Port de Québec et les chantiers maritimes Davie à Lévis. Cette étude s'inscrit dans une entente de partenariat entre la CMQ et le ministère de la Culture et des Communications concernant la mise en valeur des paysages métropolitains.

Une idée de *port*

Au delà de sa définition et de quelques notes de couleur et de nuance [1],

> *Lieu servant d'abri naturel ou artificiel pour les navires, aménagé pour permettre les différentes opérations de chargement et de déchargement, le ravitaillement et, éventuellement, les réparations ou les travaux de carénage.*
>
> > *La partie de la ville avoisinant les bassins et comprenant les divers docks à marchandises, les cales sèches et toutes les installations nécessaires aux opérations commerciales ou aux réparations de navires, s'appelle aussi le port.*
> >
> > *Ensemble fonctionnel et technique assurant le transit des marchandises acheminé par navigation maritime ou fluviale, tout port comporte certaines installations destinées à l'accueil des navires. Ses bassins sont bordés d'entrepôts destinés au stockage des marchandises générales ou d'installations spécialisées pour l'entreposage de denrées particulières, tels des silos à grains. Divers appareils de levage et de manutention, des ateliers de réparation et une cale de radoub complètent ses installations.*
> >
> > *Un port ne saurait toutefois fonctionner adéquatement sans un réseau de relations qui permette l'interpénétration des moyens de transport terrestres et maritimes. Certains ports spécialisés, tels les ports pétroliers, peuvent accueillir des bâtiments de très fort tonnage.*

un schéma simple résume toutefois mieux que n'importe quelle définition ce que représente le port dans son essence, l'idée de port.

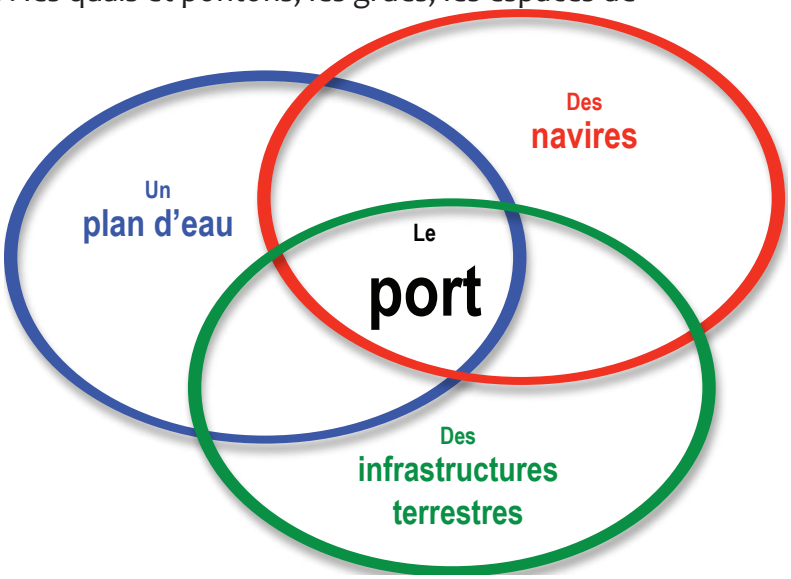
Trois composantes matérielles sont essentielles pour qu'existe le port. L'observateur reconnaitra sans peine, si toutefois on lui pointe du doigt, les trois composantes de l'objet «port» **: les infrastructures à terre** ; un **plan d'eau** et des **navires**. Notons que la dimension humaine n'est pas spécifiée ici, notamment en termes d'activité, d'emplois et de diversité d'utilisateurs ou de non-utilisateurs.

---

[1] http://www.granddictionnaire.com/

Chacune des composantes a son identité, **l'eau**, **les navires** et **la terre**, de même que le résultat de leur somme, **le port** lui-même, et chacune des rencontres, des interfaces entre les unités pourrait aussi être caractérisée, au besoin, en termes de forces et de faiblesses, des apports et des contraintes au port lui-même et à sa ville.

- Entre **l'eau et la terre** : des quais, des pontons, des plages, des promenades, des friches, des enrochements, des barrières, des zones intertidales, etc. ;
- entre **les navires et la terre** : les quais et pontons, les grues, les espaces de radoubs, les échouages et stationnements de bateaux, les rampes de mise à l'eau, les aides à la navigation ;
- entre **les navires et l'eau**, tout le spectaculaire ballet des mouvements maritimes incessants, quotidiens et saisonniers, ponctuels ou répétitifs, de toutes tailles, de toutes formes et de toutes couleurs, qui sont la vie même du port et qui font qu'une ville a qualité portuaire, maritime.



Les interventions de mise en valeur peuvent s'intéresser à l'une ou l'autre des composantes, à l'une ou l'autre des interfaces, et même à toutes ces dimensions, chacune à sa manière, pour des clientèles différentes, avec des résultats différents.

Le port de Québec

Un plan d'eau

En amont, la limite du port va du cap Rouge sur la rive nord à Saint-Nicolas sur la rive sud. Sa limite aval est de part et d'autre de l'ile d'Orléans. Au nord, la ligne va de la rivière Montmorency à la rive nord-ouest de l'ile ; au sud, la limite est une ligne entre Saint-Jean à l'ile d'Orléans et Saint-Michel-de-Bellechasse.

Ceci représente une distance d'environ une cinquantaine de kilomètres. Le fleuve ayant à cette hauteur une largeur moyenne d'un peu moins de trois kilomètres, nous voici en présence d'un plan d'eau de près de 140 kilomètres carrés navigables.

Des infrastructures terrestres

Les terrains portuaires sont répartis sur les rives nord et sud, avec une très nette concentration au nord et une polarisation autour de sept secteurs qui totalisent 2,1 kilomètres carrés[2] .

Le port de Québec gère 30 postes à quais, abrite cinq marinas à même et « en périphérie ». D'autres quais, postes et installations sont gérés par des partenaires nombreux.

Le port de Québec, qualifié « grand port de mer » (Seaport, Large) par les observateurs mondiaux[3] est essentiellement un port de vrac : 24,5 Mt ont été manutentionnées en 2010.

Des navires

Selon les données publiées, en 2009 le port de Québec a accueilli 1938 mouvements de navires, dont un peu plus de mille internationaux, et 1172 mouvements en 2010, soit des navires entrés et sortis, incluant les navires de croisière.

---

[2] Port de Québec. *Rapport annuel 2010*, page 29
Autres sources officielles de l'Administration portuaire de Québec sur www.portquebec.ca.

[3] http://www.worldportsource.com/ports/CAN_Port_of_Quebec_134.php

Outre ses propres mouvements, le port voit passer à l'aller et au retour les 2000 transitaires des ports québécois en amont et tous ceux des destinations canadiennes et américaines de la Voie maritime du Saint-Laurent, soit près de 4000.

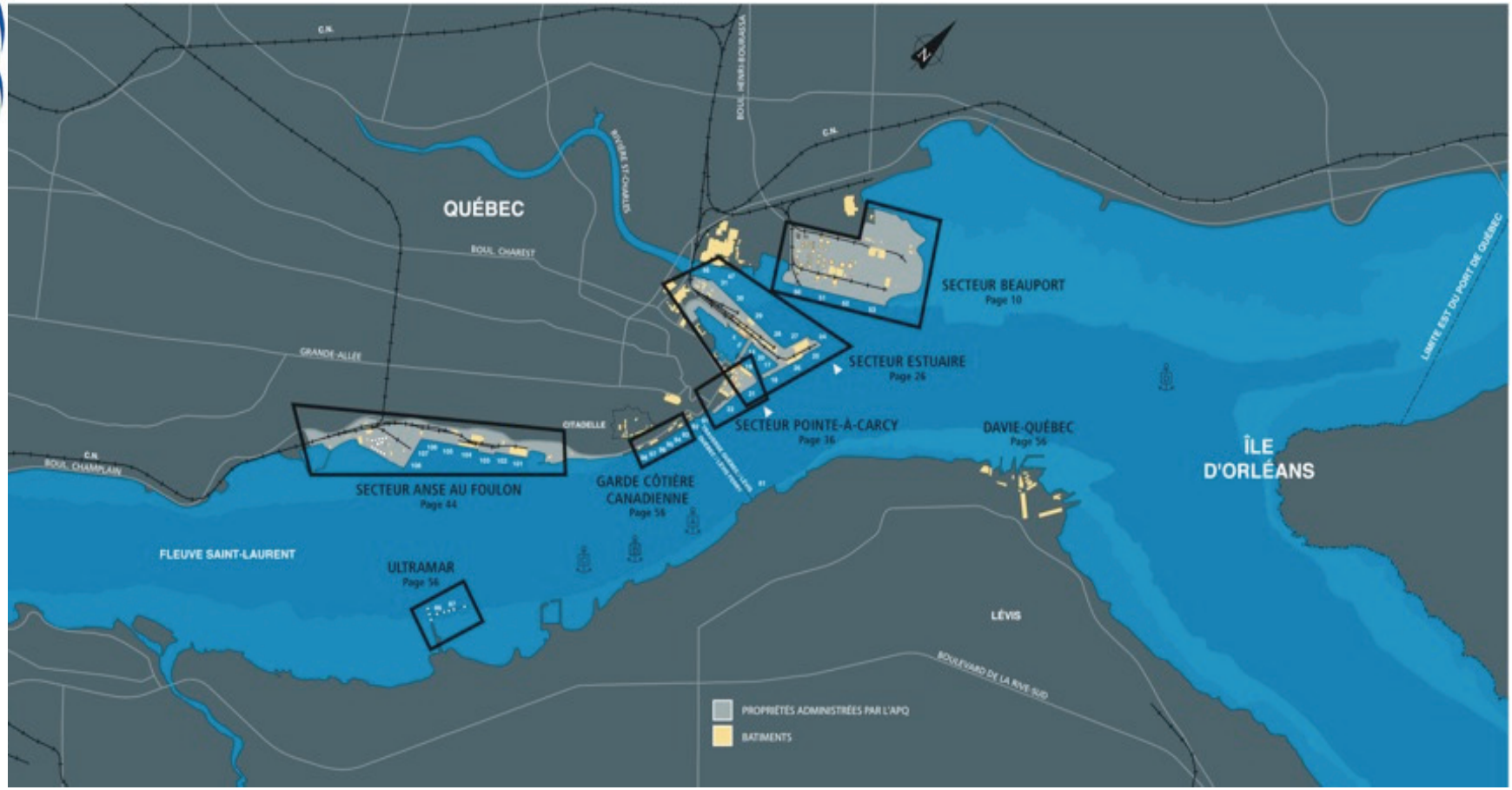
Une administration

Le port de Québec est géré par l'Administration portuaire de Québec (APQ, un organisme fédéral autonome) depuis 1999. Son conseil d'administration est composé de sept membres[4] .

Secteurs et autres divisions

ULTRAMAR

Le secteur dessert la raffinerie située à Lévis (Saint-Romuald). Il possède un quai en eau profonde accessible à l'année pouvant accueillir des pétroliers de plus de 80 000 tonneaux de jauge brute. Le vrac liquide pétrolier représente plus de la moitié de la marchandise manutentionnée au port.



Les secteurs du port de Québec.
www.portquebec.ca

DAVIE

Le secteur Davie est composé des installations du Chantier Davie Canada – quais, cales sèches, ateliers, etc. –, les plus importantes du l'est du Canada.

ANSE AU FOULON

Six opérateurs industriels sont actifs dans ce grand secteur, le plus à l'ouest sur la rive nord. Ils y transbordent essentiellement des vracs solides : engrais, grains de provende, minéraux en vrac, sel d'épandage, sucre, de même que des marchandises générales et quelques conteneurs.

PÊCHES ET OCÉANS CANADA / SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

Les quai de la vieille ville basse sont utilisés par un croisiériste, la traverse de la Société des traversiers du Québec et les navires de la Garde côtière canadienne de Pêches et Océans Canada.

POINTE-À-CARCY

Les quais de la pointe à Carcy sont la fenêtre privilégiée des visiteurs sur le fleuve. Les navires de croisière y font escale. Le terminal de croisière, l'Espace Dalhousie, l'agora et les musées y sont concentrés, à peu de distance du coeur de la vieille ville de Québec.

ESTUAIRE

Ce secteur inclut le Bassin Louise extérieur et le bassin intérieur et la partie estuaire de la rivière Saint-Charles, très industrielle. Elle accueille en rive droite de très grands navires, domestiques et internationaux, notamment aux élévateurs à grain, et sert de port d'hivernage.

BEAUPORT

Sept opérateurs se partagent les quais du terminal de vracs solides sur la rive gauche de l'estuaire, où transitent des métaux usagés et des minerais mais aussi des vracs liquides pétroliers et chimiques. Ce secteur jouxte les installations de la baie de Beauport et l'usine de papier.

AUTRES « NON-SECTEURS » DU PORT

En rive sud, de la rivière des Etchemins à la plage Gilmour de Pointe-Lévis, on passe par la marina du Parc nautique Lévy et l'ancien chantier Davie. En rive nord, de Saint-Augustin-de-Desmaures au parc de la Chute-Montmorency sur près de 50 kilomètres, on passe par la Promenade Samuel-de Champlain, la marina du Yacht Club de Québec, le Bassin Brown, la vieille Basse-Ville, le Vieux-Port et la baie de Beauport.

En résumé, le grand port de mer de Québec est composé de

Trois éléments :

- Son plan d'eau de 140 kilomètres carrés entre la cap Rouge et la chute Montmorency au nord et Saint-Michel-de-Bellechasse au sud ;
- Ses 210 hectares de terrains portuaires divisés en sept secteurs, concentrés sur la rive nord.

    En rive sud :

        Ultramar

        Davie

    En rive nord :

        Anse au Foulon

        Pêches et Océans Canada / Société des traversiers du Québec

        Pointe-à-Carcy

        Estuaire

        Beauport

- Ses navires domestiques et ceux à destination et de passage, environ 7000 mouvements, incluant près d'une centaine d'escales de bateaux de croisières.

D'autres secteurs industriels de Québec

L'intitulé de cette étude d'opportunité inclut les *autres installations industrielles dans le paysage de Québec.*

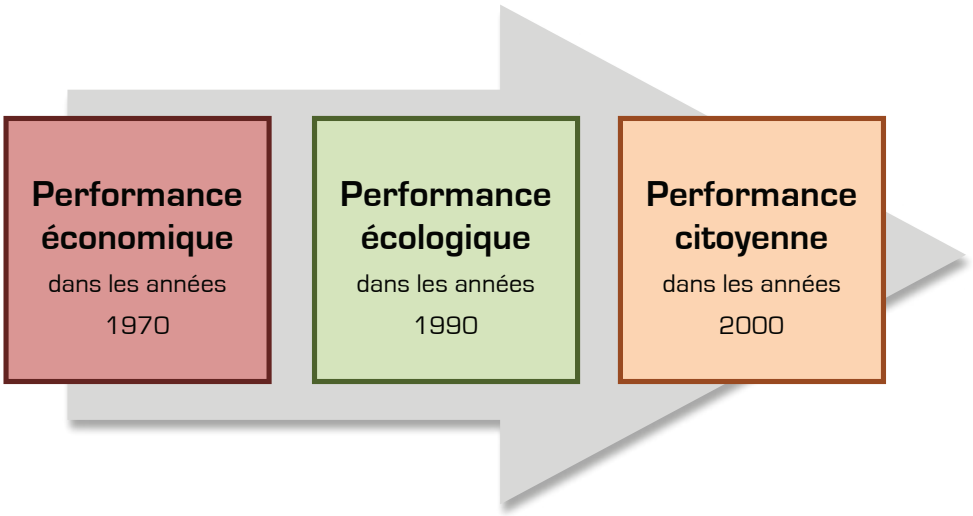
Sans ignorer les zones et parcs industriels, de haute technologie et aéroportuaire ni dénigrer l'apport économique et identitaire de ces secteurs d'industrie, nul ne saurait nier que Québec est d'abord et avant tout, et depuis sa fondation une ***ville maritime***, une ***ville-port***.

Les trois grandes entreprises visibles, Ultramar, White Birch, Davie, sont elles-mêmes intimement liées à l'activité maritime.

Une analyse de la relation Ville-Port

Nous éviterons ici l'histoire ancienne des ports et des villes portuaires, en exposant simplement les effervescents développements du regard posé sur les ports, depuis une trentaine d'années :

Le Port doit démontrer sa



[5] AIVP. Port Center, page 3

Nous contournerons également toute la très complexe réflexion récente autour des fronts de mer, les waterfronts en rappelant seulement le dernier congrès de l'association Waterfront Center, tenue en octobre 2011 à New-York[6].

Quatre notions structurantes ont solidement traversé 30 ans d'action des engagés et sont toujours d'actualité, particulièrement en cette période de « performance citoyenne » :

- *Connectivity*, c'est-à-dire la nécessité de redonner et préserver au public l'accès à l'eau ;

- *Community*, à la fois l'aménagement pour la communauté mais aussi la création d'une communauté d'acteurs pour aménager ;

- *Sense of Place*, soit la recherche et le maintien d'un sens historique, d'une « archéologie » du front de mer, qui rappelle les essentielles origines industrielles de ces endroits souvent intimement associées aux origines coloniales, et enfin

- *Identity*, qui souligne la nécessité de créer une identité personnelle aux espaces de front de mer aménagés, pour éviter toute standardisation, en recourant par exemple à l'art urbain et en puisant profondément aux sources de la communauté locale.

[6] The Waterfront Center, www.waterfrontcenter.org

Sélection de ports pour l'étude de cas

S'il est impossible dans le cadre de cette étude de recenser les villes portuaires du monde, on devine toutefois qu'elles sont extrêmement nombreuses. Nous en avons visité près d'une centaine :

Océan Pacifique

Bangkok, Thaïlande
Buenaventura, Colombie
Busan, Corée du Sud
Callao, Chili
Guayaquil, Équateur
Hengqin, Chine
Melbourne, Australie
Nouméa, Nouvelle Calédonie
San Antonio, Chili
San Francisco, États-Unis
Seattle, États-Unis
Tokyo, Japon
Valparaiso, Chili
Vancouver, Canada

Mer Méditerranée

Ajaccio, France
Barcelone, Espagne
Beyrouth, Liban
Gènes, Italie
Livourne, Italie
Lyon, France

Océan Atlantique

Aarhus, Danemark
Aberdeen, Écosse
Amsterdam, Pays-Bas
Anvers, Belgique
Basse-Terre, Martinique
Bilbao, Espagne
Bordeaux, France
Boston, États-Unis
Boulogne-sur-Mer, France
Brest, France
Bruxelles, Belgique
Buenos-Aires, Argentine
Chicago, États-Unis
Copenhague, Danemark
Dakar, Sénégal
Dublin, Irlande
Dunkerque, France
Dun Laohghaire, Irlande
Gijon, Espagne
Gloucester, États-Unis
Halifax, Canada
Hamburg, Allemagne
Helsinki, Finlande

Mer Méditerranée (suite)

Marseille, France
Naples, Italie
Port-Saint-Louis, France
Rijeka, Croatie
Tarragone, Espagne
Tel-Aviv, Israel
Toulon, France

Océan Indien

Aqaba, Jordanie
Dubai, Émirats Arabes Unis
Durban, Afrique du Sud
Ehoala, Madagascar
Jakarta, Indonésie
Perth, Australie
Le Port, La Réunion

Océan Atlantique (suite)

Le Havre, France
Leixoes, Portugal
Lille, France
Lisbonne, Portugal
Londres, Angleterre
Lorient, France
Morlaix, France
Montréal, Québec
Nantes, France
New-York, États-Unis
Oslo, Norvège
Philadelphie, États-Unis
Pittsburgh, États-Unis
Recife, Brésil
Rio de Janeiro, Brésil
Rotterdam, Pays-Bas
Rouen, France
Setubal, Portugal
Stockholm, Suède
Toronto, Canada
Trois-Rivières, Québec
Windsor, Canada

La recherche nous a menés essentiellement sur des réalisations et projets en Atlantique Nord, et plus particulièrement à l'Est, en Europe. La question s'est présentée sur une telle concentration géographique occidentale et européenne : une visite même sommaire du reste du monde s'imposait pour mieux comprendre.

Quelques «Non-cas»

Il a semblé nécessaire de présenter en introduction de ce chapitre quelques « non-cas » de développement en matière de relation Ville-Port.

Océan Indien
La relation Ville-Port dans les villes portuaires de l'Océan Indien n'est qu'une préoccupation très marginale et fort récente. Deux exemples :

Durban, Afrique du Sud
Grand port de commerce, essentiellement de conteneurs, peu d'activité touristique, peu d'aménagements, développements à l'étude pour la croisière et le front de mer.

Ehoala, Madagascar
Essentiel mais minuscule port de Madagascar, loin de la ville de Taolagnaro, à l'extrême pointe sud de l'ile. Aucun aménagement.

Océan Pacifique NW
En général, les villes portuaires d'Océanie s'inquiètent davantage de leur surpopulation et du risque extrêmement élevé d'inondation, en raison de la remontée du niveau des océans.

Bangkok, Thaïlande
Le grand projet maritime au port de Bangkok actuellement à l'étude est la construction d'une ville flottante pour anticiper sur la hausse du niveau de l'eau et la surpopulation.

Tokyo, Japon
Le port de Tokyo, comme tous ceux d'importance du Japon, est préoccupé par son positionnement national et international. La relation Ville-Port n'est pas un enjeu.

Océan Pacifique SW
Le Pacifique Sud-Ouest est fort peu peuplé, constellé de minuscules iles et d'un grand continent, l'Australie. Seuls deux projets à l'étude ont été identifiés dans cette région du monde.

Melbourne, Australie
Le très grand port de commerce de Melbourne, deuxième en importance au pays et

premier port de commerce conteneurisé, a initié en 2010 un vaste projet de remise à niveau des interfaces Ville-Port, actuellement à l'abandon et en très piteux état.

Nouméa, Nouvelle-Calédonie
Le port de taille moyenne de Nouméa est quand même un géant en Pacifique insulaire. Consacré à l'expédition du nickel et à la réception de produits de consommation, le port a entrepris fin 2010 les préliminaires d'un aménagement de son front de mer.

Océan Pacifique NE
Aussi surprenant que cela puisse paraître, la façade Pacifique de l'Amérique du Nord, avec ses communautés innovatrices de réputation mondiale, offre peu ou pas d'exemples de relations nouvelles ou originales entre le Port et la Ville. On y travaille…

San Francisco, États-Unis
Le très grand port de San Francisco, en réaménagement depuis le début des années 1990, offre encore peu d'exemples d'intégration Ville-Port, alors que tout est à l'étude ou en chantier. Quelques secteurs sont déjà ouverts au public, dont le Ferry Building.

Vancouver, Colombie-Britannique
Seuls le terminal de croisières (1986), le Discovery Centre et un important programme de commandites semblent faire office de lien entre le port et la communauté. La Ville pilote un projet d'intégration de transports dans un petit secteur près du terminal.

Océan Pacifique SE
Seuls quatre pays composent le front de mer du Pacifique sud-est : la Colombie, l'Équateur, le Pérou et le Chili. Les grands ports de Buenaventura (Colombie), Guayaquil (Équateur), San Antonio et Valparaiso (Chili) et Callao (Chili), regroupés en association (COPASUD) n'ont de préoccupation que pour l'efficacité de leur commerce.

Valparaiso, Chili
Ce port a entrepris en 2011 un grand projet de modernisation sur trois ans qui ne semble pas tenir compte de la relation Ville-Port.

Les cas d'intérêt

Nous avons retenu dix-sept projets et réalisations dans quinze ports de l'Atlantique NW et NE et en Méditerranée, soit pour leur analogie générale avec le port de Québec, soit pour un projet spécifique d'intérêt transposable.

Près de la moitié de tous ces projets se déroule en France : la façade maritime de ce pays fort peuplé est très longue et les littoraux sont des enjeux publics importants ; le pays est particulièrement attentif à son urbanisme.

Les projets peuvent être classés en sept groupes, selon la nature de l'intervention. Notons que la plupart de ces interventions, sinon la totalité, pourraient être inclus dans plus d'un groupe.

Requalification :
1. Trois-Rivières, Québec
2. Toronto, Canada
3. Philadelphie, États-Unis
12. Nantes/Saint-Nazaire, France

Réaménagement :
4. Helsinki, Finlande
9. Rouen, France

Accessibilité :
5. et 6. Rotterdam, Pays-Bas
7. Anvers, Belgique
14. Barcelone, Espagne
17. Gênes, Italie

Porosité Ville-Port :
15. Marseille/Fos, France

Mitigation :
8. Le Havre, France

Concertation :
9. Rouen, France
10. Morlaix, France
13. Bordeaux, France

Valorisation :
11. Brest, France
13. Bordeaux, France
16. Marseille/Fos, France
18. Saint-Nazaire, France
19. Hambourg, Allemagne
20. La Rochelle, France
21. Saint-Nazaire, France

Pour chacun des cas d'intérêt, nous avons attribué une catégorie de mise en valeur.

Les projets de type « Valorisation douce » présentent des actions de mise en valeur qui n'apportent aucun changement dans la vocation du site et qui ne comportent pas d'aménagements particuliers. Ces projets sont surtout de nature événementielle.

Les projets de type « Valorisation intermédiaire » impliquent des aménagements qui permettent une mise en valeur légère du site et une meilleure accessibilité. Ils peuvent également introduire des mesures de mitigation et d'intégration traitant l'interface avec la ville.

Les projets de type « Valorisation élevée » développent des aménagements et des interventions visant un changement de vocation du site. Ils impliquent notamment des travaux majeurs et une concertation à grande échelle.

1. Océan Atlantique NW

REQUALIFICATION
Valorisation élevée

TROIS-RIVIÈRES, Québec

Projet d'amphithéâtre extérieur avec vue sur le port

Projet de 10 000 places, largement ouvert sur le fleuve et constituant l'une des pièces maîtresses de la requalification des berges du Saint-Laurent et de l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, conjointement au projet *Cap sur 2020* de modernisation du port.

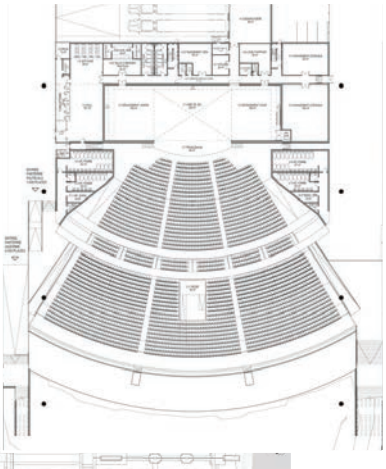
> *« Inauguré en 1988, le parc portuaire* [dans le centre-ville] *est rapidement devenu un endroit privilégié de la population régionale et des visiteurs. Ses trois niveaux de terrasses aménagées sont des sites recherchés pour une balade et l'observation du fleuve Saint-Laurent. Le parc portuaire comprend un restaurant, une agora, un stationnement pour autocars et automobiles ainsi que le Centre d'exposition sur l'industrie des pâtes et papiers.*
>
> *L'Office du tourisme et des congrès de Trois-Rivières estime que ce site accueille annuellement plus de 200 000 visiteurs. Il est cependant difficile d'évaluer la fréquentation réelle puisque le parc portuaire est un vaste espace ouvert qui permet une très grande circulation.*
>
> *Cet aménagement public sur les berges du fleuve est fort apprécié de la clientèle touristique. Il va sans dire que l'ajout, entre autres, d'une promenade le long de la rivière Saint-Maurice* [à même l'aménagement général du grand projet Trois-Rivières-sur-Saint-Laurent] *complètera l'accès aux rives du confluent pour tous ».*
>
> Ville de Trois-Rivières, 2005

TROIS-RIVIÈRES, Québec
Projet d'amphithéâtre extérieur avec vue sur le port















10 septembre 2012

2. Océan Atlantique NW

REQUALIFICATION
Valorisation élevée

TORONTO, Ontario

Réfection complète du secteur riverain

Le front de mer de Toronto est en complète reconquête d'usage. Le port commercial est désormais concentré au sud-est de la zone ; tous les anciens terrains du nord du *Inner Toronto Harbour* font l'objet de cette revitalisation.

> *« Il s'agit du plus gros projet de renouveau urbain en Amérique du Nord et de l'un des plus importants projets de revitalisation du secteur riverain au monde.*
>
> - *Plus de 800 hectares au total ;*
> - *Création de 40 000 unités résidentielles ;*
> - *Un million de mètres carrés d'espaces commerciaux ;*
> - *300 hectares de parcs ;*
> - *1,5 milliards de dollars.*
>
> *Le gouvernement du Canada, celui de l'Ontario et la Ville de Toronto ont ensemble créé Waterfront Toronto en 2001, à titre de développeur principal et de planificateur général, dans le cadre d'une vision audacieuse qui va au-delà des briques et du mortier, du développement traditionnel de l'immobilier et de l'infrastructure.*
>
> *Il s'efforce de rétablir les liens entre la ville et le lac grâce à la conception et à la construction d'une série de communautés dynamiques et durables, de parcs magnifiques et d'espaces publics accessibles qui, ensemble, constituent notre nouvelle bordure bleue ».*

Adapté de *Notre nouvelle bordure bleue*, 2010.

TORONTO, Ontario
Réfection complète du secteur riverain

Exemple : East Bay Front









3. Océan Atlantique NW

REQUALIFICATION
Valorisation élevée

PHILADELPHIE, États-Unis

Réfection totale du front fluvial sur la Delaware

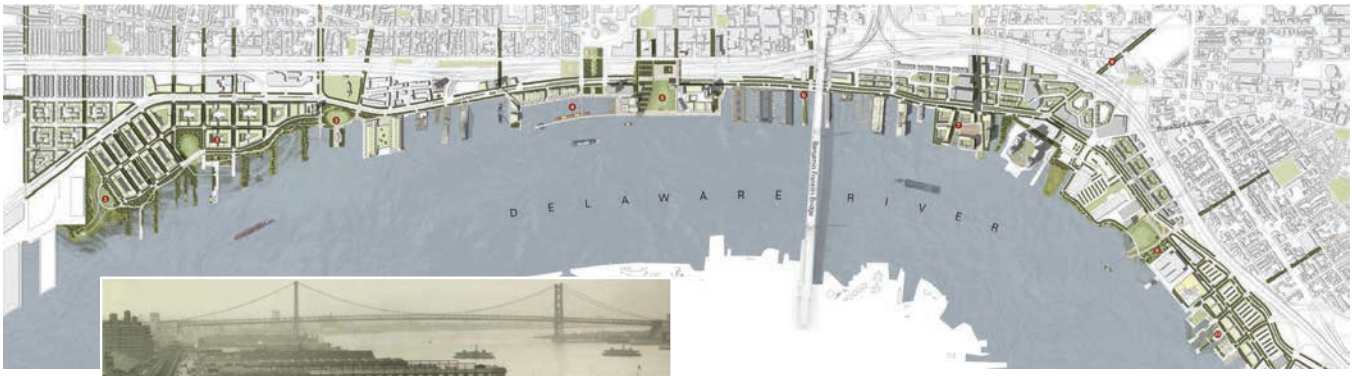
Sur un horizon de 25 ans, réfection complète de la rive gauche autour de 13 unités de parcs, avec liens Ville-Port. Logement, bureaux, quais, transport, espaces récréatifs, accès à la rivière, etc.

> *Les récentes années ont vu l'industrie « à cheminées » quitter le centre pour la périphérie, créant des friches et des champs d'entrepôts abandonnés. Cette industrie de production a été remplacée par une économie de services, laissant derrière elle l'occasion de recréer un front fluvial mieux équilibré, à la fois industriel, ludique et plus écologique.*
>
> *Le 21e siècle a aussi offert à Philadelphie un énergie nouvelle pour planifier une ville par le biais de grands travaux : Greenworks plan, Philadelphia 2035 Citywide Vision Plan, Green 2015 plan et des projets spécifiques en gestion des eaux.*
>
> *Les rives de la rivière Delaware ont autrefois apporté travail et richesse. Alors que les industries et les activités portuaires ont changé, les espaces du front de mer sont devenus désuets, abandonnés et détériorés.*

Traduit du livret de présentation du plan directeur
Transforming Philadephia's Waterfront, 2011

PHILADELPHIE, États-Unis

Réfection totale du front fluvial sur la Delaware





L'avenue Delaware, le long de la rivière, au début du XXe siècle



Rendu artistique du projet



Mesure de mitigation pour enjamber l'autoroute qui coupe le lien ville – port

4. Océan Atlantique NE

RÉAMÉNAGEMENT
Valorisation élevée

HELSINKI, Finlande

Réaménagement du port Sud

La capitale de la Finlande possède le plus grand port du pays, divisé en trois secteurs :

- Le grand port commercial (conteneurs et roulier) de Vuosaari, à l'est de la ville ;
- Les deux terminaux de traversiers et croisières de l'Ouest (West Port) et du Sud (South Port).

Ces deux derniers sont situés à proximité de la vieille ville.

La Ville pilote actuellement un projet de réaménagement du South Port, ouvert à la compétition internationale. Plus de 200 propositions ont été reçues à ce jour. Le projet couvre les 23 hectares de cette carte de visite mondiale et porte d'entrée qu'est le vieux port.

> *« Décrivant le défi de créativité requis des participants au concours, Tuomas Rajajärvi, le directeur de la Planification urbaine de la Ville d'Helsinki explique :*
>
> > *"Beaucoup de projets de fronts de mer concernent des espaces portuaires ou industriels abandonnés. Nous planifions actuellement le cœur même de la capitale, un lieu de grande valeur utilisé intensivement par la population citadine et qui abrite un port de croisière très actif. Une grande partie de cet espace est actuellement interdit d'accès au public et beaucoup est utilisé en stationnements" ».*

Traduit du site Internet www.southharbour.fi,
qui expose les détails et les résultats
de ce concours international.

HELSINKI, Finlande

Réaménagement du port Sud



5. Océan Atlantique NE

ACCESSIBILITÉ
Valorisation intermédiaire

ROTTERDAM, Pays-Bas

Accessibilité aux espaces industriels par voies cyclables

Les installations portuaires de Rotterdam, les plus grandes d'Europe, sont accessibles via 250 kilomètres de pistes cyclables, pour une expérience incomparable de contact.

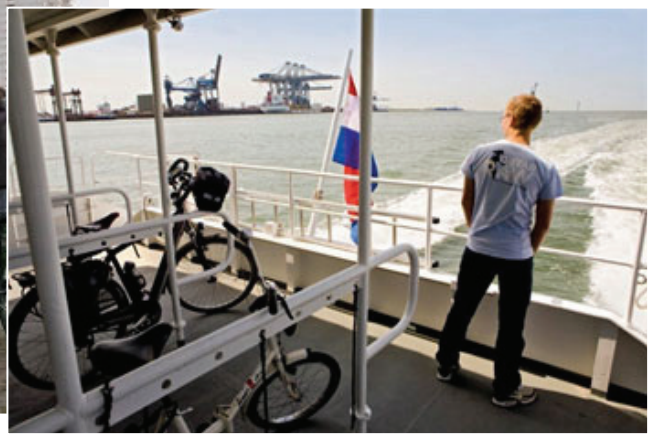
Il ne s'agit pas d'une offre portuaire officielle mais l'administration portuaire de Rotterdam encourage la circulation des cyclistes sur toutes les voies d'accès au port, à la fois pour réduire la circulation automobile et pour faciliter la découverte des espaces industriels.

L'offre touristique de Rotterdam inclut une route thématique portuaire, proposée aux cycliste désireux de découvrir cette facette inusitée mais omniprésente de la ville.

Des navettes, à bord desquelles les cyclistes sont bienvenus, permettent également de se déplacer sur la Meuse.







6. Océan Atlantique NE

ACCESSIBILITÉ
Valorisation intermédiaire

ROTTERDAM, Pays-Bas

Centre d'information *FutureLand*

Le mégaprojet de développement du port gagné sur la mer, Maasvlakte 2, est expliqué et détaillé dans un centre d'information, désignés *Port Centre* par l'AIVP.

> *Depuis le 1er septembre 2008, les Pays-Bas s'agrandissent. La plaine* Maasvlakte 2 *sort progressivement des flots. FutureLand, le centre d'information interactif sur la Maasvlakte 2, a été aménagé dans le nouveau port. FutureLand intéressera les marins d'eau douce comme les vieux loups de mer, les amoureux des ports et les passionnés de jeux vidéo, en famille ou en groupe.*
>
> *Découvrez la Maasvlakte 2 vue du ciel en 2033. Rasez les bateaux, les ports, les grues à conteneurs dans le vol Future Flight Experience. Découvrez sous le globe terrestre grandeur nature pourquoi le port de Rotterdam doit s'agrandir, ou prenez les commandes et voyez comment le sol fait surface ! Vivez au FutureLand ce qui demain sera l'histoire!*
>
> Site Internet de Rotterdam Info, l'Office du Tourisme de la ville

Les *Port Centres* sont particulièrement en vogue en Europe. Ces équipements d'information et d'interprétation, souvent très élaborés, assurent la transmission d'informations à jour et dynamiques sur les activités du port, à long terme et au jour le jour.

Les administrations portuaires rendent ainsi accessibles, d'une certaine manière, des espaces et des données qui permettent aux citoyens de mieux comprendre la relation Ville-Port qui les concerne.

ROTTERDAM, Pays-Bas

Centre d'information

Le port de Rotterdam et le nouvel espace portuaire Maasvlakte 2.
Le *Port Centre* y est installé.



7. Océan Atlantique NE

ACCESSIBILITÉ
Valorisation intermédiaire

ANVERS, Belgique

Centre portuaire Lillo, MAS et Information Ring

L'administration portuaire d'Anvers et ses partenaires (le Centre Lillo, le MAS, l'Office de Tourisme et de Congrès) multiplient les lieux et actions de communication pour informer et impliquer habitants et partenaires et accroitre leur soutien au développement du port.

Le port d'Anvers est le deuxième plus actif d'Europe, notamment en vracs et pétrochimie.

Le Centre portuaire Lillo

> *C'est en 1988 que la province d'Anvers a mis sur pied un centre éducatif, le Centre Portuaire Lillo, qui est aujourd'hui connu au-delà de nos frontières comme le centre d'information destiné aux visiteurs du port. […] Le Centre Portuaire accueille chaque année 40 000 visiteurs répartis en 1 500 groupes. La mission du centre consiste à informer la population au sujet du port en tant que moteur de prospérité, afin d'instruire les jeunes, de renforcer la portée sociale et de soutenir autant que possible les entreprises portuaires.*

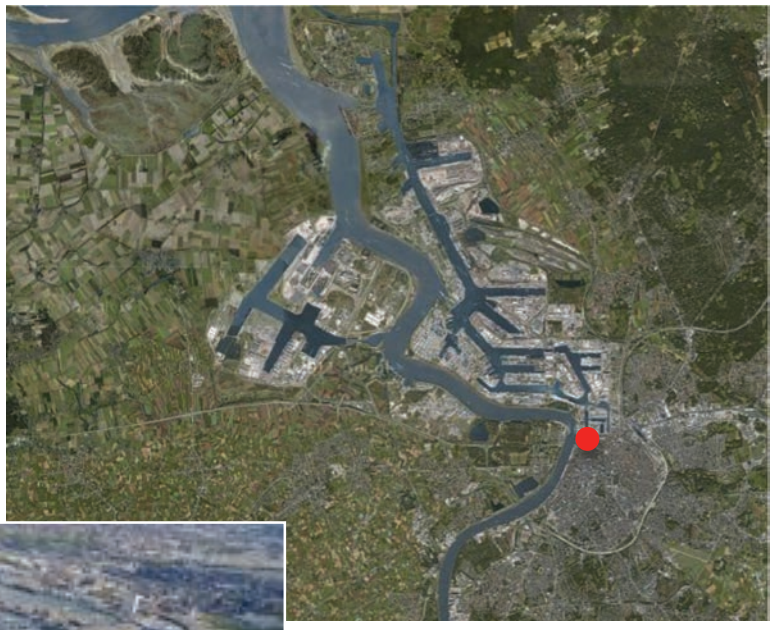
Port Information Ring et le MAS

> Son nom réfère au concept du *Ring*, boulevard qui ceinture la ville d'Anvers.
>
> *Il s'agit d'un circuit de découverte (vélo, voiture, bus, etc.) sur les 13 000 hectares du port, d'un secteur à l'autre. Le départ se fait du MAS (*Museum aan de Stroom *– le Musée sur le fleuve), institution iconique d'Anvers, où l'on découvre la ville, le fleuve et le port.*
>
> *Le circuit inclut la nouvelle Maison du Port (2014), le Centre portuaire Lillo, le Centre de coordination d'Anvers et le Centre d'information sur la nouvelle écluse.*

Adapté des sites Internet de
la Province d'Anvers et de Green Port

ANVERS, Belgique

Port Center et stratégie Information Ring



Le port d'Anvers et le MAS
(point rouge sur la photo satellitaire)







Le *Museum aan de Stroom*

8. Océan Atlantique NE

MITIGATION
Valorisation douce

LE HAVRE, France

Plan de jalonnement poids lourds de la zone industrielle portuaire

Le port du Havre est engagé depuis plus de dix ans dans une démarche de vitalisation de sa relation Ville-Port.

Aux initiatives plus spectaculaires de réhabilitation et reconquête d'espaces portuaires abandonnés au profit des citoyens, cette opération d'optimisation des flux routiers et dessertes de poids lourds dans la zone portuaire industrielle propose sa grande simplicité et son efficacité depuis 2009. Ses objectifs étaient de

- *faciliter le repérage pour une meilleure fluidité des déplacements sur l'ensemble de la Zone Industrielle et Portuaire havraise ;*
- *apporter une meilleure lisibilité donc une sécurisation accrue de la desserte routière de cette zone ;*
- *éviter les flux routiers « parasites » hors domaine portuaire (poids lourds égarés) dans les communes du nord de l'estuaire.*



Concrètement, en complément de l'adresse postale habituelle d'un établissement, va s'ajouter la référence "Port du Havre", accompagnée d'un numéro à quatre chiffres correspondant à une localisation précise dans un des quatre secteurs géographiques de la circonscription portuaire havraise.

Simple et universel, ce dispositif nouveau en France a fait ses preuves dans de grands ports comme Anvers, Rotterdam, Amsterdam. Il a récemment été mis en place à Dunkerque.

9. Océan Atlantique NE

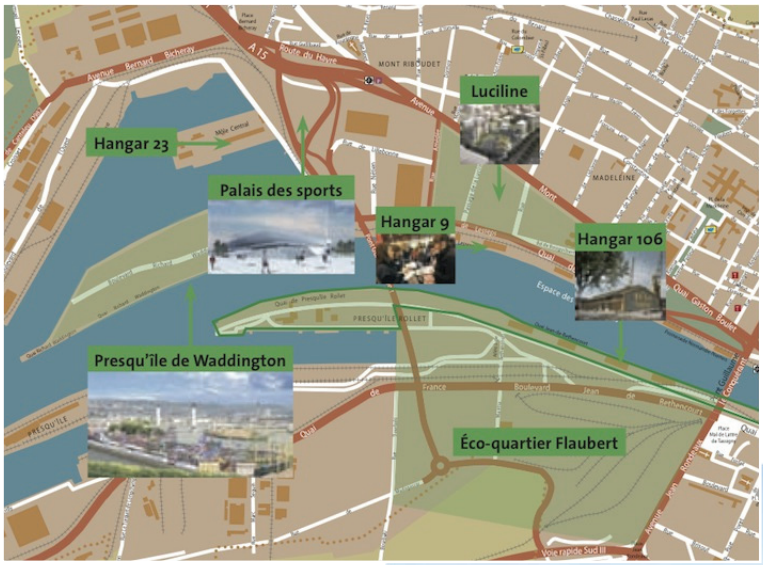
REQUALIFICATION / CONCERTATION
Valorisation intermédiaire

ROUEN, France

Réaménagement d'un quai sur la rive gauche de la Seine en parc urbain

Petit projet, à échelle locale, bien intégré. Espaces verts, jardins, espaces de jeux, promenade, tour d'observation, lumière. Reprise de contact avec le fleuve.

La ville de Rouen pilote son vaste projet de reconquête des quais sur la Seine et de certains secteurs portuaires désaffectés, en complément et en collaboration très étroite avec les autres projets de nombreux partenaires : le Grand Port de Rouen, les Voies navigables de France (VNF), la Communauté d'agglomération (CREA), le Département et la Région.



« […] les projets portés par les différentes collectivités territoriales se développent sur 150 hectares de part et d'autre du fleuve. S'inscrivant dans la continuité de l'Espace des marégraphes, du Hangar 106, du pôle culturel Grammont (tous trois inaugurés le mois prochain [décembre 2010]), du Palais des Sports (en 2012) et du futur éco-quartier Flaubert, la Ville s'empare de l'aménagement des quais rive gauche et poursuit parallèlement la modernisation de ceux de la rive droite ».

Rouen Magazine N° 338



En rive de l'Éco-quartier Flaubert, les quais de la rive gauche.

10. Océan Atlantique NE

CONCERTATION
Valorisation intermédiaire

MORLAIX, France

Conception concertée de l'aménagement du port

Dans le cadre d'une politique de développement de la plaisance à l'échelle de son bassin de navigation, la communauté d'agglomération de Morlaix souhaite conforter et redynamiser le port de Morlaix. La mission confiée à l'ADEUPa [Agence d'urbanisme du Pays de Brest] *est de préciser et d'évaluer l'importance du rôle du site portuaire et ses possibilités d'évolution. Le site portuaire occupe une position clef, il constitue un élément patrimonial majeur et un lieu d'animation pour l'agglomération. La complexité de la relation ville – port provient de la concentration d'usages et d'acteurs multiples, dont il convient d'organiser et d'harmoniser la cohabitation sur un espace convoité mais restreint.*

Site Internet de l'ADEUPa

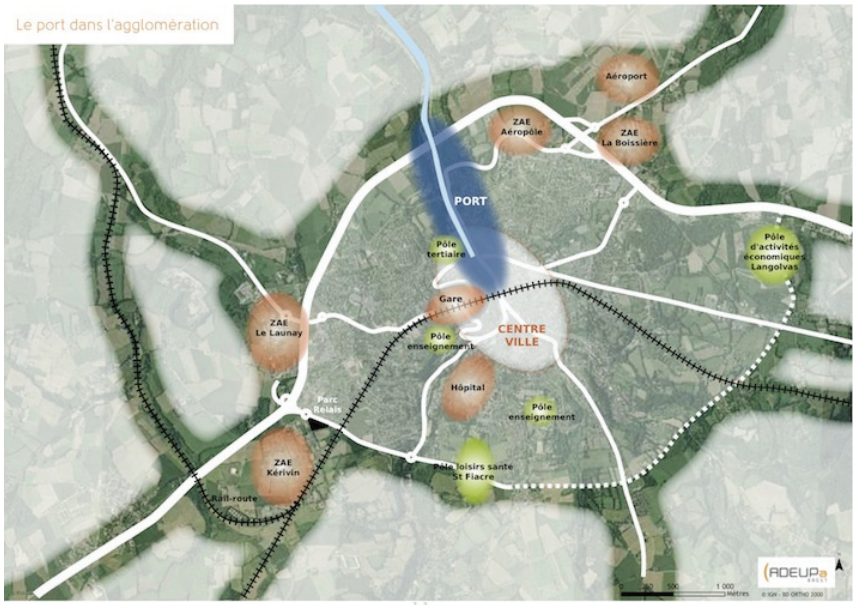
La réflexion a pris une dimension particulière en raison de la démarche participative initiée pendant l'étude. En effet, des personnalités qualifiées de la société civile ont été associées dans un atelier d'urbanisme qui a produit les idées et suggestions contribuant à l'élaboration du projet (description des concepts d'aménagement). La vision collective et partagée qui résulte de ce travail prend la forme d'un schéma d'orientation à l'échelle de l'ensemble du site portuaire.

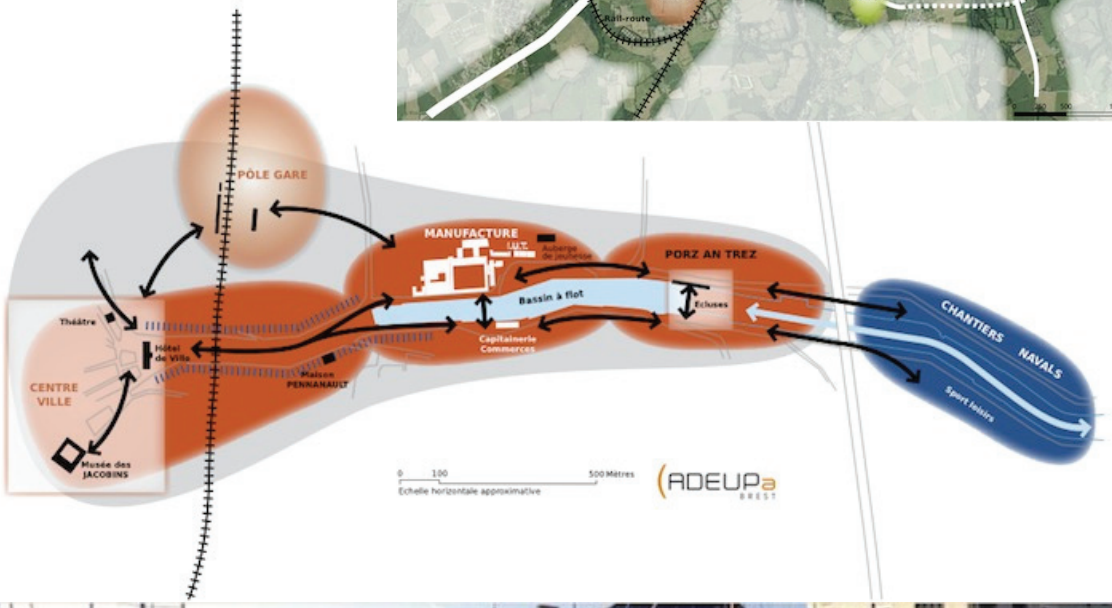
Club « Territoires maritimes ».
Innovations Ville-Port pour des projets intégrés Ville-Port

Les partenaires de cette concertation, signataires de la Charte d'aménagement et de développement du site portuaire de Morlaix en avril 2011, sont les villes voisines du port, Morlaix et Saint-Martin-des-Champs, la Communauté d'agglomération de Morlaix et la Chambre de commerce et d'industrie de Morlaix.

MORLAIX, France

Conception concertée de l'aménagement du port







11. Océan Atlantique NE

BREST, France

VALORISATION
Valorisation douce

Brest [2012] et les fêtes maritimes



Des manifestations nautiques sont organisées à Brest depuis 1992. Ces rassemblements ont un effet important en matière de développement touristique, d'image et d'attractivité. Par ailleurs, ils confortent la vocation maritime brestoise. L'impact de Brest 2008 [l'édition précédente] *sur la saison touristique est indéniable, devenant l'espace de quelques jours le fer de lance d'une destination touristique encore peu affirmée.*

Pour cette 5e édition, la fête maritime séduit de nouveaux visiteurs : le tiers du public découvrait la manifestation, et 27000 nouveaux visiteurs (extérieurs au département) découvraient le Pays de Brest. Au total, ce sont 650 000 visiteurs qui ont été accueillis dont la moitié réside dans le Pays de Brest.

L'impact économique est pour le moins significatif ; au total, il atteint 31 millions d'euros. Pour 1 euro de financements publics, environ 6 euros sont injectés dans l'économie locale.

L'édition 2012 des Tonnerres de Brest sera organisée entre les 13 et 19 juillet.

Club « Territoires maritimes ».
Innovations Ville-Port pour des projets intégrés Ville-Port

BREST, France

Brest et
les fêtes maritimes









12. Océan Atlantique NE

REQUALIFICATION
Valorisation élevée

NANTES / SAINT-NAZAIRE, France

Projet de reconversion urbaine Ville-Port de Saint-Nazaire

« Ouvrir la ville sur le port, l'estuaire et la mer » a été l'un des objectifs majeurs de la Ville de Saint-Nazaire, depuis plus de 20 ans. Engagé depuis 1996, les deux premières phases du projet Ville-Port ont concrétisé cette ambition, en retissant progressivement de nouvelles relations entre le centre ville de la Reconstruction et le site portuaire d'origine.

Le port, ses quais, son bassin, son histoire et ses activités économiques actuelles s'inscrivent à nouveau dans la vie contemporaine de la ville et de ses habitants.

Chiffres clés Ville-Port 1 & 2 :

- *13000 m2 d'équipements culturels, touristiques et associatifs réalisés ;*
- *29 000 m2 d'activités économiques implantées ;*
- *1 200 m2 logements privés et publics programmés dont 35% sociaux / 600 logements déjà réalisés ;*
- *9 hectares d'espaces publics requalifiés + reconversion des espaces publics de la base sous-marine ;*
- *285 M€ d'investissement total dont 145 M€ d'investissement privé.*

Club « Territoires maritimes ».
Innovations Ville-Port pour des projets intégrés Ville-Port

Ville-Port aura également permis, depuis fin 1999, la réalisation de plusieurs projets d'envergure, publics et privés : un cinéma, un supermarché, des centaines de logements, un centre commercial, un hôtel trois étoiles et à l'horizon 2012 le théâtre de Saint-Nazaire, construit à l'emplacement de l'ancienne gare de chemin de fer.

Site Internet de l'Office de tourisme de Saint-Nazaire

NANTES / SAINT-NAZAIRE, France

Projet de reconversion urbaine
Ville-Port de Saint-Nazaire









13. Océan Atlantique NE

VALORISATION / CONCERTATION
Valorisation intermédiaire

BORDEAUX, France

Projet d'aménagement des bassins à flot

Le projet des Bassins à flot de Bordeaux en est à peine au stade initial d'idéation et de consultation. La démarche des partenaires de Bordeaux rappelle celle de Québec à l'époque du réaménagement de son Vieux-Port.

Les images disponibles sur Internet, concernant l'état d'avancement du projet, sont soit des photos actuelles des lieux délabrés, soit des rendus d'architecture publicisés par des agences immobilières spécialisées en espaces de bureau.

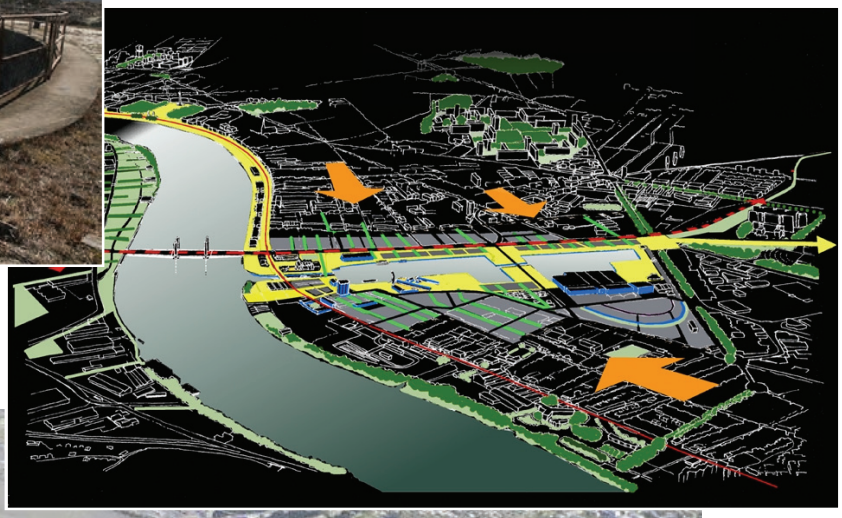
> *Le projet d'aménagement du quartier prend la forme d'un plan guide qui assure le maintien des objectifs urbains, notamment :*
>
> - *la poursuite de l'espace public des quais en direction de la plaque portuaire et du port d'hivernage ;*
> - *l'intégration du végétal au travers des sentes paysagées parallèles à la Garonne et reliant les quartiers périphériques aux bassins ;*
> - *la mise en valeur du « déjà là », du « génie des lieux ».*
>
> *Communauté Urbaine, Ville et Port Autonome de Bordeaux, travaillent ensemble pour construire des outils d'intervention efficaces et innovants.*
>
> *Le Programme d'Aménagement d'Ensemble (PAE) pose ainsi les bases nécessaires au projet en amenant les opérateurs privés à participer financièrement à l'effort d'équipement.*
>
> *L' « atelier des Bassins », lieu de rencontre des acteurs institutionnels et opérateurs privés, permet d'instaurer un dialogue fructueux entre acteurs.*
>
> *En résumé : une démarche construite « en marchant » pour inventer une nouvelle façon de faire la ville au service de la qualité et du bien-être de ses habitants.*
>
> Site Internet de Bordeaux 2030, espace de réflexion et de partage

BORDEAUX, France

Projet d'aménagement des bassins à flot









14. Mer Méditerranée

ACCESSIBILITÉ
Valorisation intermédiaire

BARCELONE, Espagne

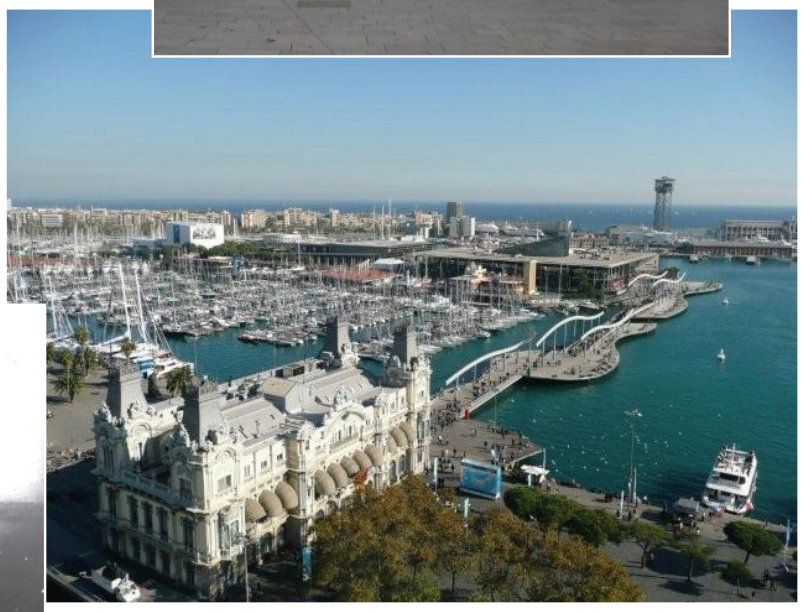
Port Center, lieu de découverte et compréhension du port

Dans le cadre d'un mégaprojet de développement / remise à niveau des installations portuaires industrielles et interface Ville-Port, l'Autorité portuaire de Barcelone transforme actuellement l'édifice historique de son ancien siège social en un centre de découverte et d'information sur les activités portuaires.

L'édifice, construit au cœur de la ville en 1907 pour servir de gare maritime et abriter un grand restaurant, sera reconverti et ouvert au public en 2012.

Il servira également d'espace d'ambassade et de visibilité internationale pour le port.







15. Mer Méditerranée

POROSITÉ VILLE-PORT
Valorisation élevée

MARSEILLE / FOS, France

Le silo d'Arenc et les Terrasses du port

L'implantation de bâtiments à usage « urbano-portuaire » sur le domaine du port a donné lieu à une convention d'occupation de longue durée consentie par le port de Marseille, traduite par :

- la reconversion en salle de spectacle et bureaux du patrimoine portuaire, le Silo d'Arenc ;
- la création d'un complexe commercial pour habitants et passagers, les Terrasses du port.

Depuis 1999, le développement de l'interface Ville-Port marseillaise a été porté en partenariat par le Port de Marseille-Fos et Euroméditerranée. Cette collaboration a permis de développer

- *l'activité portuaire*, tout en rénovant profondément les quartiers en lisière du port ;
- des synergies et solutions originales valorisant les *superpositions d'usage*s.

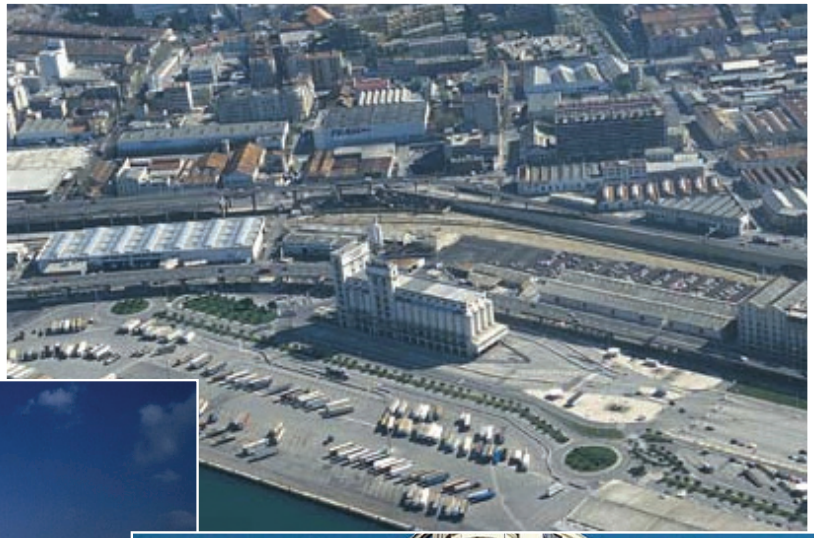
*Le **Silo d'Arenc** était menacé de démolition en 1999. Face à l'émotion des habitants, attachés à ce patrimoine symbolique de la ville portuaire, un appel est lancé pour sa reconversion avec une contrainte singulière : le sol doit être conservé pour l'exploitation portuaire. Le projet retenu comprend deux parties : des bureau au sud et au nord, la réalisation d'une grande salle de spectacle de 2 000 places.*

*Les **Terrasses du port** est un système innovant d'interface Ville-Port, installant des activités dites urbaines en sursol et en maintenant les activités portuaires sur les terre-pleins. Il sera le premier centre commercial européen de bord de mer, permettra d'animer un nouveau quartier d'affaires et servira également aux 900 000 croisiéristes dès 2012. Ce projet d'une surface bâtie de 52 000 m2, accueillera 150 boutiques et comprendra une esplanade et près de 3000 places de stationnement.*

Adapté de Club « Territoires maritimes ».
Innovations Ville-Port pour des projets intégrés Ville-Port

MARSEILLE / FOS, France

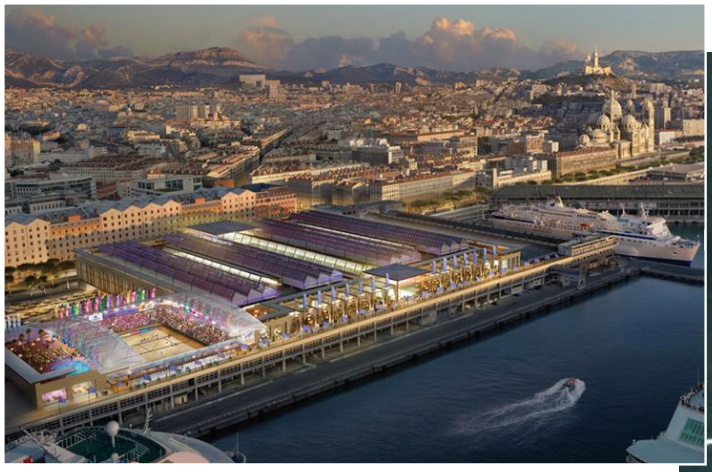
Le silo d'Arenc







Les Terrasses du port





16. Mer Méditerranée

VALORISATION
Valorisation intermédiaire

MARSEILLE / FOS, France

Valorisation urbaine des vues sur le port et la rade

L'un des premiers grands chantiers de la ***reconquête du littoral du nord de Marseille****, dans le cadre d'****Euroméditerranée*** *est l'enfouissement du viaduc autoroutier de l'A55, véritable écran au ras des fenêtres des immeubles.*

Le tunnel de substitution est achevé, un boulevard urbain de 2,5 km de long est en cours d'aménagement en surface entre le Vieux-Port et la tour CMA-CGM. La conception d'un boulevard d'une telle largeur a nécessité de faire bouger les limites entre la ville et le port et de réorganiser les terminaux portuaires. Le boulevard comportera des trottoirs larges et plantés d'arbres avec de pistes cyclables et sera associé à la réalisation d'une esplanade sur débouchant sur les nouveaux musées (MUCEM, CRM).

Le dégagement des vues sur le port et la rade s'est traduit par :

- *l'enfouissement d'une passerelle autoroutière et la création d'un boulevard littoral ;*
- *un projet de création de boulevard en corniche surplombant le port est prévu dans l'extension.*

Ces vues nouvelles vont permettre de :

- *valoriser les espaces situés en arrière du port, la vue sur mer constituant un élément majeur de plus-value ;*
- *faire redécouvrir et mieux faire connaître l'activité portuaire aux habitants et visiteurs ;*
- *produire des impacts limités sur la domanialité et le fonctionnement du port.*

Adapté de Club « Territoires maritimes ».
Innovations Ville-Port pour des projets intégrés Ville-Port

www.euromediterranee.fr

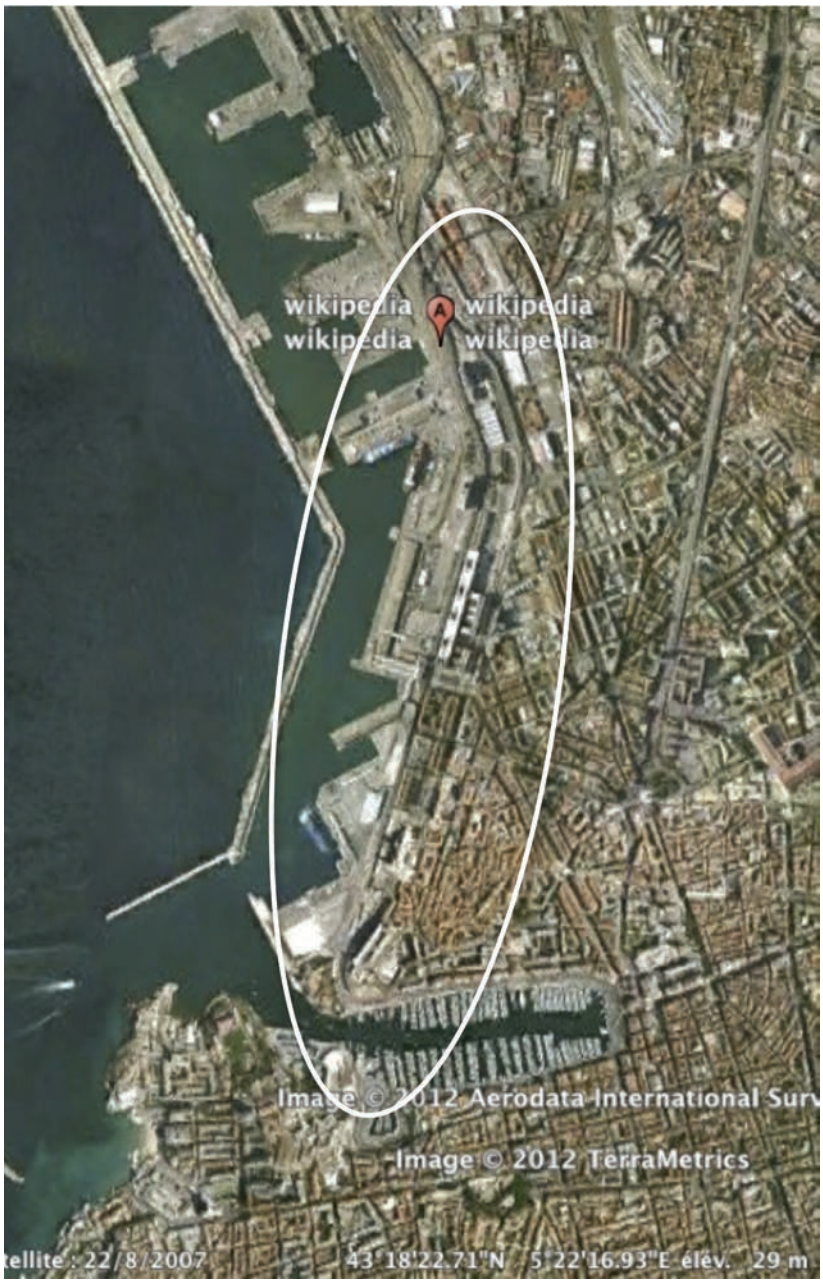
MARSEILLE / FOS, France

Valorisation urbaine des vues sur le port et la rade

En **A**, la tour CMA-CGM ;
en bas de la photo, le Vieux-Port

Tout de front de mer est actuellement en cours de réhabilitation.

Voir aussi la fiche 15.



17. Mer Méditerranée

ACCESSIBILITÉ
Valorisation intermédiaire

GÊNES, Italie

Port Center, lieu de découverte et compréhension du port

Depuis 2000, Gênes développe des actions innovantes pour soutenir l'identité de la communauté maritime. Une nouvelle structure, le Port Center *a été ouverte en novembre 2009 pour sensibiliser la population au rôle économique du port, de l'industrie maritime et de l'importance du port en termes d'emplois.*

À l'extérieur du Centre, quais, entrepôts, bateaux, chantiers navals, bureaux des armateurs, agences maritimes deviennent des espaces pour découvrir le port et son milieu économique passé, contemporain ou futur, ainsi que la façon dont il s'intègre dans le schéma général des stratégies du pays et de l'Union européenne.

Le Port Center *de Gênes est d'abord destiné à faire visiter et connaître le port au plus large public, par tous les moyens : lieu d'exposition permanent, visite du port sur terre ou depuis la mer, points d'information dans des espaces publics face au port, publications, site internet, réseau avec d'autres Ports Centers européens.*

Le Port Center a également pour rôle un service éducatif adressé aux étudiants, enseignants et aux parents, en offrant projets, visites guidées, technologies didactiques et matériels pédagogiques, base de données et études spécifiques, laboratoires, etc.

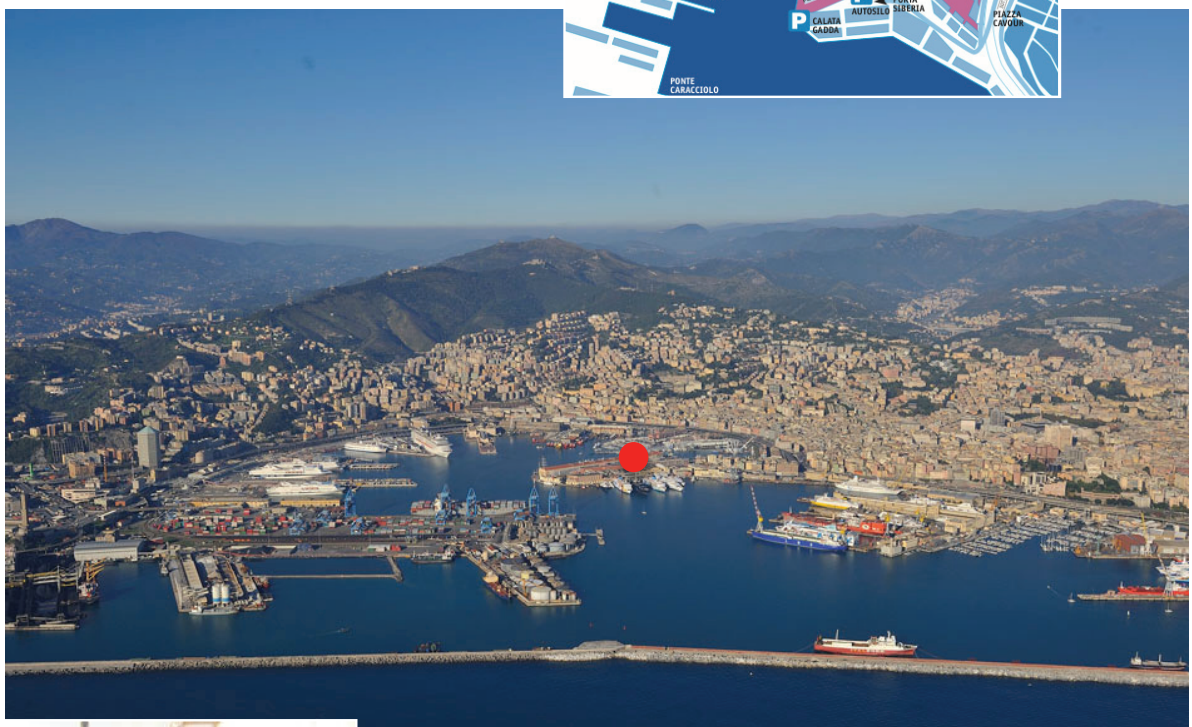
Adapté de Club « Territoires maritimes ».
Innovations Ville-Port pour des projets intégrés Ville-Port

www.genoaportcenter.it

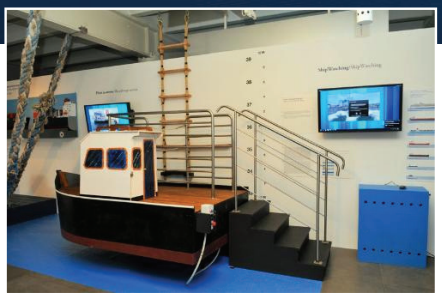
GÊNES, Italie

Port Center, lieu de découverte et compréhension du port











18. Océan Atlantique NE

VALORISATION
Valorisation douce

SAINT-NAZAIRE, France

La nuit des Docks

Tous les jours à la tombée de la nuit, lumières et couleurs animent le port de Saint-Nazaire. Cette mise en lumière a pour effet de mettre en valeur le site portuaire.

Ce spectacle permanent réinvente le paysage portuaire en lui restituant sa magie. Après le crépuscule, le port, balisé de rouge et vert brille de tous ses feux : ponts, base sous-marine, silos, grues...

Mouvement des écluses, des navires et des ponts, ballet des grues et des camions autour des bateaux, allées et venues des hommes sur le port... la Nuit des docks est orchestrée par la vie des quais et des bassins. Toute une palette d'activités enregistrées et analysées le jour permet de composer différents tableaux lumineux restitués au cours de la nuit, au fil des saisons.

Site Internet de la Mairie de Saint-Nazaire
http://www.mairie-saintnazaire.fr/tourisme-loisirs/nuit-des-docks/

SAINT-NAZAIRE, France

La nuit des Docks







19. Océan Atlantique NE

VALORISATION
Valorisation douce

HAMBOURG, Allemagne

Hafengeburtstag, fête portuaire

Plus grand port de commerce en Allemagne, le port d'Hambourg est un important moteur économique de la région et génère de nombreux emplois.

Tous les ans au mois de mai, les Hambourgeois célèbrent l'anniversaire de leur port. Tenues sur terre ou en mer, les différentes activités offertes sur le site portuaire sont notamment l'occasion de rappeler l'histoire de la ville, intimement liée à sa vocation portuaire.

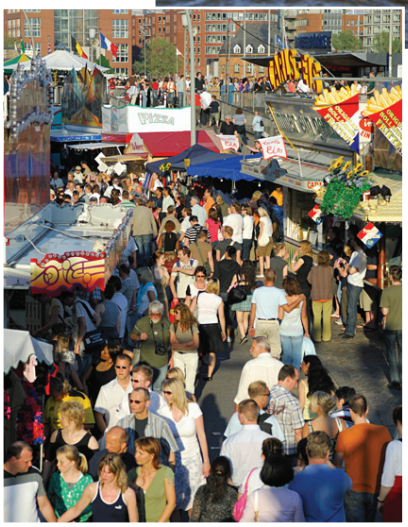
Chaque année, l'événement est fréquenté par une foule composée à la fois de résidents et de touristes. On le considère aujourd'hui comme la plus grande fête portuaire au monde. En 2012, le 823e anniversaire du port d'Hambourg a attiré près de 1,4 millions de visiteurs.

HAMBOURG, Allemagne

Hafengeburtstag, fête portuaire











20. Océan Atlantique NE

VALORISATION
Valorisation douce

LA ROCHELLE, France

Mise en sons et lumières de la grue Caillard

Installée au port de La Rochelle, la grue Caillard fait partie du patrimoine industriel et portuaire de la ville. Lorsque le soleil est couché, une bande-sonore et une scénographie lumineuse participent à la mise en valeur de cet énorme objet.

Élément industriel représentatif de l'activité du port, elle est traditionnellement peinte en bleu pour sa partie basse et en rouge pour sa partie haute. Grâce à la lumière, il est possible de transformer l'aspect de la structure. Pour reconnaître facilement la grue, quelques arrêtes, marquées judicieusement, suffisent.

Cette mise en lumière épurée et discrète alterne avec une mise en lumière plus colorée et chatoyante. Le minimalisme laisse place à l'exubérance et l'inattendu. Les angles saillants tracés avec assurance et caractère s'adoucissent. Les différentes pièces de la grue sont toutes liées sans plus tenir compte de leur fonctionnalité. La grue est un élément indivisible qui se pare de mille couleurs.

La grue change de couleur tout au long de l'année selon les saisons et les jours de la semaine.

Site Internet de Neo Light
http://www.neolight.fr

LA ROCHELLE, France

Mise en sons et lumières de la grue Caillard



21. Océan Atlantique NE

VALORISATION
Valorisation douce

SAINT-NAZAIRE, France

Festival « Les Escales de Saint-Nazaire »

Cette manifestation est un festival de musique du monde qui a lieu chaque été dans le port de Saint-Nazaire. À cette occasion, cinq scènes sont installées le long des quais.

Ce succès est dû à la singularité d'une ville ouverte sur la mer et à une affiche au thème évocateur qui, chaque année, fait partager à des milliers de spectateurs une histoire de voyage, des histoires en musiques. Ainsi, en 20 ans, plus de 3000 artistes ont été invités avec leurs imaginaires, leur culture, leur créativité…

De ce vaste échange, naissent des rencontres pleines de sons, de couleurs et d'humanités !

Le festival épouse des valeurs dont certaines sont propres à l'identité des grandes villes portuaires : l'ouverture sur le monde, l'altérité, la culture de l'autre, l'échange, la tolérance, le brouhaha, la multitude, la curiosité, la vie en effervescence !

Chaque année, entre 30 000 et 40 000 spectateurs se pressent autour des 5 scènes du festival. Le site portuaire devient alors plateforme musicale, véritable sono mondiale où les spectateurs deviennent des voyageurs sans frontières…

Site Internet du festival « Les Escales de Saint-Nazaire »
http://www.les-escales.com

SAINT-NAZAIRE, France

Festival « Les Escales de Saint-Nazaire »







22. Océan Atlantique NE

Valorisation
Valorisation douce

PARIS, France

Paris Plages

Chaque été à Paris, les quais le long de la Seine se transforment pendant un mois en véritable plage dont la longueur atteint près d'un kilomètre. En plus de la douceur du sable, les visiteurs et résidents de Paris peuvent profiter de spectacles et activités spéciales en plein air.

En 2011, l'événement a attiré un total de 3 millions de personnes sur les quais et environ 230 000 visiteurs pour les activités en plein air.

Pour 2012, les données sont encore embryonnaires, mais on sait déjà que :

> *En matière de fréquentation, on estime à environ 70.000, le nombre de personnes qui ont assisté aux concerts du Festival Fnac Live sur le parvis de l'Hôtel de Ville. Quand aux projections sur écran géant des différentes épreuves des jeux Olympiques de Londres, elles ont rassemblé environ 50.000 spectateurs.*
>
> *Cette année, on pourra également retenir l'augmentation du nombre de familles venues pique-niquer côté berges de la Seine. Côté bassin de la Villette (19ème) le bassin de plaisance a connu une fréquentation accrue de promeneurs extérieurs au quartier.*

Site Internet de Paris Plages
http://parisplages.paris.fr

PARIS, France

Paris Plages







23. Océan Atlantique NW

Valorisation
Valorisation douce

MONTRÉAL, Canada

Les Symphonies portuaires

Depuis presque vingt ans au cours de l'hiver, le Musée Pointe-à-Callière de Montréal organise un « concert » exploitant des instruments urbains. Les sons émis proviennent en effet des bateaux et installations industrielles situés dans le Vieux-Port. Ceux-ci sont parfois accompagnés de chanteurs ou des cloches de la basilique Notre-Dame.

Chaque année, un compositeur est invité à présenter l'une de ses œuvres, qui sera jouée par ces instruments plutôt inusités.

> *Lors de ce concert unique en plein air, trains, bateaux-remorques, bateaux amarrés dans le Vieux-Port pour l'hiver et autres instruments urbains unissent leurs musiques pour créer une pièce originale des plus inhabituelles.*

Site Internent de Pointe-à-Callière
http://pacmusee.qc.ca

> *Véritable tradition ancrée à Montréal depuis maintenant presque 20 ans, les Symphonies portuaires de Pointe-à-Callière offrent un concert en plein air unique en ville. Chaque année, un compositeur est appelé à faire chanter les sirènes des bateaux amarrés aux Quais du Vieux-Port à proximité du Musée. À ce concert inusité, s'ajoutent des sifflets de trains, des tambours et bien d'autres « instruments ».*

Site Internent de Tourisme Montréal
http://www.tourisme-montreal.org

MONTRÉAL, Canada

Les Symphonies portuaires







Conclusion

De ces récentes expériences internationales Ville-Port, des conclusions spécifiques pourraient être tirées quant à la porosité entre Ville et Port, la valorisation des patrimoines et des cultures portuaires, l'essentielle concertation entre les acteurs et instances, les mitigations nécessaires en cas de conflits d'usages, etc. À la lecture et compréhension des fiches, chacun saura faire les liens potentiels avec la situation particulière du port de Québec.

Nous avons préféré l'étonnant constat suggéré par la comparaison : le port de Québec, malgré sa structure géographique éclatée et son histoire plus que centenaire, a réussi une très bonne intégration générale de ses activités et espaces dans la trame urbaine de Québec. La relation Ville-Port québécoise occupe un rang élevé dans la liste des ports visités, sommairement ou en détails. Cette interface multiple entre port, ville et citoyen, ici même, pourrait servir d'exemple à beaucoup en matière d'intégration d'usages, de partage des lieux, de respect du paysage, d'utilisation des voies d'accès, d'accessibilité au front de mer, de mise en valeur des patrimoines industriels.

Il s'agit maintenant de trouver la manière de rester dans le peloton de tête des villes portuaires du monde en cette matière, en comprenant bien les enjeux de développement du port dans la ville, en développant une vision globale ouverte, à longue vue et à long terme, et en gardant féconde cette relation Ville-Port au moment de la programmation des interfaces de l'avenir.

Bibliographie et médiagraphie

Administration portuaire de Québec. *Rapport annuel*, Québec, Direction générale / Marketing et développement, 2010, 34 pages.

AIVP. *Port Center. Expliquer, dynamiser, vivre le port. Document d'information PowerPoint*, Le Havre, AIVP, 2011, 16 diapositives.

Club « Territoires maritimes ». *Innovations Ville-Port pour des projets intégrés Ville-Port*, Paris, Fédération nationale des agences d'urbanisme, 2011, 74 pages.

Les conseillers ADEC. *Étude de l'impact économique de l'industrie maritime au Québec. Rapport final*, Québec, Société de développement économique du Saint-Laurent et Transports Québec, 2012, 40 pages et annexes.

Rozenblat, Céline (sous la direction de). *Les villes portuaires en Europe. Analyse comparative*, Rapport final, Montpellier, Institut de recherche en stratégie industrielle et territoriale, 2004, 136 pages et annexes.

Service hydrographique du Canada. *Instructions nautiques, fascicule ATL 111 – Fleuve Saint-Laurent - Île Verte à Québec et fjord du Saguenay*, troisième édition, Ottawa, Pêches et Océans Canada, 2007, pages 2-7ss.

Service hydrographique du Canada. *Port de Québec*, carte nautique 1316, Ottawa, Pêches et Océans Canada, 2006 (corrigée selon les Avis aux navigateurs et à jour en novembre 2011).

Ville de Trois-Rivières. *Trois-Rivières-sur-Saint-Laurent*, Trois-Rivières, Société de développement économique, 2005, 24 pages

Waterfront Toronto. *Notre nouvelle bordure bleue. Rapport à la communauté 2010*, Toronto, Waterfront Toronto, 2010, 9 pages.

et une multitude d'autres documents de moindre envergure, relatifs au ports visités.

Sites Internet

L'Association québécoise pour le patrimoine industriel
http://www.aqpi.qc.ca

La Fédération nationale des agences d'urbanisme
http://www.fnau.org/clubs-groupes-travail/club-documentation/c-867/fiche-club.asp

Le Port de Montréal
http://www.port-montreal.com

Le Port de Québec
http://www.portquebec.ca

The Waterfront Center
http://www.waterfrontcenter.org/

World Port Source
http://www.worldportsource.com

et les sites Internet de tous les ports visités, particulièrement ceux des 15 ports, des villes et des 17 projets retenus.