

Université de Montréal

Tradition locale d'intégration du rivage portuaire et du tissu urbain
*Le cas de Montréal et de deux villes portuaires d'Europe du nord-ouest :
Rotterdam et Hambourg*

par

ALEXANDRE LAMBERT

Institut d'urbanisme

Faculté de l'aménagement

Mémoire présenté à la Faculté des Études supérieures de l'Université de Montréal
pour l'obtention du grade de Maîtrise en Science (M.Sc.) Urbanisme

avril, 2006

© Alexandre Lambert, 2006



NA

9500

US4

2006

V.009



AVIS

L'auteur a autorisé l'Université de Montréal à reproduire et diffuser, en totalité ou en partie, par quelque moyen que ce soit et sur quelque support que ce soit, et exclusivement à des fins non lucratives d'enseignement et de recherche, des copies de ce mémoire ou de cette thèse.

L'auteur et les coauteurs le cas échéant conservent la propriété du droit d'auteur et des droits moraux qui protègent ce document. Ni la thèse ou le mémoire, ni des extraits substantiels de ce document, ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans l'autorisation de l'auteur.

Afin de se conformer à la Loi canadienne sur la protection des renseignements personnels, quelques formulaires secondaires, coordonnées ou signatures intégrées au texte ont pu être enlevés de ce document. Bien que cela ait pu affecter la pagination, il n'y a aucun contenu manquant.

NOTICE

The author of this thesis or dissertation has granted a nonexclusive license allowing Université de Montréal to reproduce and publish the document, in part or in whole, and in any format, solely for noncommercial educational and research purposes.

The author and co-authors if applicable retain copyright ownership and moral rights in this document. Neither the whole thesis or dissertation, nor substantial extracts from it, may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

In compliance with the Canadian Privacy Act some supporting forms, contact information or signatures may have been removed from the document. While this may affect the document page count, it does not represent any loss of content from the document.

Université de Montréal
Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé :

**Tradition locale d'intégration du rivage portuaire et du tissu
urbain**

*Le cas de Montréal et de deux villes portuaires d'Europe du nord-ouest:
Rotterdam et Hambourg*

Présenté par :

Alexandre Lambert

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Béatrice Sokoloff
Présidente rapporteuse

Michel Gariépy
Directeur de recherche

Marie Lessard
Codirectrice

Daniel Arbour
Membre du jury

À LA MÉMOIRE DE MON PÈRE

Roger Lambert

∞ 1924 - 2005 ∞

RÉSUMÉ

Le port apparaît comme une infrastructure urbaine par nature. Les restrictions qui s'imposent aux sociétés occidentales matures face à l'étalement urbain doivent s'appliquer à l'infrastructure portuaire. La logique de l'étalement appliquée au port néglige la nature hétérogène de l'habitat humain, le potentiel utilitaire et culturel du patrimoine logistique et omet les coûts inhérents à leur transformation.

La dislocation de l'amalgame ville/port origine de la constitution d'un monopole portuaire de la rive urbaine justifié par l'industrialisation. Ce monopole a perdu sa légitimité avec l'effondrement de la structure industrielle. Le recadrage culturel de l'eau a transformé la perception du port en un écran, une nuisance ; d'où la crise contemporaine du port urbain. L'attitude d'isolement de l'autorité portuaire de Montréal, dans les trente dernières années, est le résultat d'un changement de paradigme : une infrastructure du domaine public est maintenant vue par ses fiduciaires comme une entreprise privée. Cependant, l'isolement empêche l'évolution de la perception des citoyens de l'activité portuaire ce qui risque de contribuer à terme au rejet du port urbain.

Rotterdam et Hambourg réussissent à conserver le port vivant au cœur de la culture, du paysage identitaire et des espaces publics urbains en profitant d'un riche héritage de traditions d'intervention. L'intégration ville/port résulte dans ces deux cas de la coordination d'acteurs locaux facilitée par une tradition d'intervention et des consensus historiques.

Trois axes structuraient une telle tradition à Montréal. D'une part, la construction du port urbain avait contribué à monumentaliser le paysage et en particulier l'espace public métropolitain. D'autre part, le port n'était pas considéré isolément du reste de la trame urbaine. Enfin, le port agissait comme pivot de l'industrie des services portuaire et maritime publics et privés dans l'environnement urbain.

La transformation du rivage urbain portuaire en espace polyvalent (le quartier portuaire) constitue le processus d'intégration ville/port. La création d'un Quartier portuaire polyvalent à Montréal, demande des aménagements urbains et portuaires novateurs et des actions d'ordre organisationnel et institutionnel. La constitution d'un Conseil d'aménagement du Quartier portuaire dédié à l'élaboration d'un schéma d'aménagement apparaît essentielle pour enclencher à Montréal un processus d'intégration ville/port.

ABSTRACT

Seaports appear to be urban infrastructures by nature. Restrictions imposed upon mature western societies in regard to urban sprawl apply also to port infrastructure. The logic of sprawl, applied to the port, discards the heterogeneous nature of human habitat, the functional and cultural potential of the logistical heritage and disregards the costs inherent to their transformation.

The split of the original City/Port combination takes its roots in a monopolistic appropriation of the urban shoreline by port activities furthered by industrialisation and its loss of legitimacy with the collapse of the industrial structure. Shift in the cultural value of water transformed public perception of port infrastructure to that of an urban nuisance, hence the contemporary crisis of the urban port. The isolationist attitude of the Montreal Port Authority in the last thirty years, is the result of a change in paradigm: a public property now considered by its trustees as a private venture. However, such isolation hinders any evolution of the public perception of port activity and in time could contribute to the rejection of the urban port.

Rotterdam and Hamburg succeeded in keeping their port as an integral part of urban identity, culture and public spaces. City and port integration is due, in both cases, to coordination of local actors' efforts, helped by historical consensus and a tradition of local intervention.

Montreal's local tradition was established on three axes: first, construction of the port helped "monumentalize" the landscape and particularly public space. Second, the port was not considered apart from the urban fabric, and third, it acted as the pivot of maritime and port services industry, private and public.

The transformation of the port's urban shoreline into a multifunctional space (the Port District) constitutes the City/Port integration process. The creation of a multifunctional Port District requires innovative urban and port development, and adjustments to organizations and institutions. The formation of a Port District Development Council, devoted to the elaboration of a development plan, is essential to set the Montreal City/Port integration process in motion.



MOTS CLEFS

FRANÇAIS :

Ville, port, intégration, Montréal, Rotterdam, Hambourg, aménagement, espace public, infrastructure.

ENGLISH:

City, port, integration, Montreal, Rotterdam, Hamburg, urban planning, public space, infrastructure.



TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	iv
ABSTRACT	v
MOTS CLEFS	vi
TABLE DES MATIÈRES	vii
PROLOGUE	
INTRODUCTION ET REMERCIEMENTS	1
CHAPITRE 1	
PROBLÉMATIQUE DE L'AMÉNAGEMENT DU PORT URBAIN : ENTRE RUPTURE ET ADAPTATION	4
1.1) <i>Le prix de l'abandon graduel du port urbain</i>	6
1.2) <i>Le problème de l'évaluation prospective des besoins et des potentiels en matière d'infrastructure portuaire</i>	9
1.3) <i>Le port, une marge persistante dans l'environnement urbain</i>	11
1.4) <i>La place du port dans les perceptions urbaines contemporaines</i>	12
1.5) <i>Prendre position pour le port urbain</i>	15

CHAPITRE 2

LA CRISE DU PORT URBAIN

17

2.1)	De la ville portuaire à la dichotomie ville / port	22
2.1.1)	<i>Le passage de l'espace commun à l'infrastructure d'intérêt public</i>	22
2.1.2)	<i>L'urbanisation industrielle et la constitution du monopole portuaire de la rive urbaine</i>	31
2.1.3)	<i>La disparition du contexte culturel justificateur du monopole portuaire de la rive : recadrage culturel de l'eau et de l'infrastructure</i>	37
2.2)	Contexte global et local de la crise du port urbain	42
2.2.1)	<i>Mutations récentes autour et dans le Port de Montréal</i>	42
2.2.2)	<i>Désengagement de l'État et privatisation de la logique portuaire</i>	48
2.2.3)	<i>Compression de la conception portuaire</i>	51
2.3)	Les enjeux culturels de la crise contemporaine	53
2.3.1)	<i>La limite dans l'environnement urbain : les territoires de flux et d'habitat entre l'osmose et la ségrégation</i>	53
2.3.2)	<i>L'opposition entre l'espace de flux portuaire et l'espace de vie dans le contexte de la réappropriation de l'eau comme patrimoine public</i>	57
2.3.3)	<i>L'intégration ville/port: la liaison polyvalente de l'infrastructure publique avec les réseaux urbains d'usagers</i>	60

CHAPITRE 3

L'EXPÉRIENCE DE DEUX GRANDES CITÉS PORTUAIRES EUROPÉENNES

64

3.1)	Rotterdam : les défis de la métropole portuaire	71
3.1.1)	<i>La ville d'eau : tradition d'aménagement dans la métropole portuaire hollandaise</i>	80
3.1.2)	<i>La capacité de reconnaître l'hétérogénéité des fonctions portuaires dans l'articulation avec le milieu urbain</i>	90
3.1.3)	<i>La ville et le port redécouvrent leur compatibilité réciproque face au risque d'appauvrissement de l'économie urbaine et portuaire</i>	92
3.1.4)	<i>Que retenir ?</i>	95
3.2)	Hambourg : la ville qui possède son port	97
3.2.1)	<i>Le fleuve comme élément identitaire et utilitaire dans le face-à-face ville / port : tradition d'aménagement dans la métropole portuaire allemande</i>	100
3.2.2)	<i>Le port comme enjeu d'identité et d'indépendance locale ou la maîtrise locale des moyens portuaires nationaux et internationaux</i>	110
3.2.3)	<i>Que retenir ?</i>	118

3.3)	L'aménagement de la relation ville/port : aussi une question locale déterminée par les acteurs locaux	120
------	---	-----

CHAPITRE 4

UNE TRADITION LOCALE D'OSMOSE VILLE/PORT PAR L'AMÉNAGEMENT À MONTRÉAL	124
---	-----

4.1)	Permanence et modernité : le port comme élément identitaire du paysage métropolitain monumental	130
4.1.1)	<i>Le monument urbain</i>	130
4.1.2)	<i>Monumentalité et permanence</i>	136
4.1.3)	<i>Monumentalité et modernité</i>	138
4.1.4)	<i>Modernité permanente ; essence de la construction métropolitaine ; essence du port urbain</i>	143
4.2)	Le port interrelié à la ville par l'extension de la trame urbaine sur l'eau et de la trame ferroviaire dans l'ensemble métropolitain	146
4.2.1)	<i>Le port comme extension de la trame urbaine sur l'eau</i>	147
4.2.2)	<i>La trame ferroviaire comme extension du port dans la ville</i>	152
4.2.3)	<i>Le port comme partie intégrante d'une trame urbaine étendue</i>	159
4.3)	L'utilisateur et sa position d'intermédiaire entre l'habitat et le territoire de flux	161
4.3.1)	<i>L'industrie tertiaire portuaire public historiquement lié au port vivant</i>	162
4.3.2)	<i>L'industrie tertiaire portuaire public, pivot de l'espace d'agglomération de l'industrie tertiaire maritime privée</i>	164
4.3.3)	<i>La synergie entre les facteurs de l'industrie tertiaire portuaire publique, privée et l'infrastructure : âme du quartier portuaire</i>	166
4.4)	Interventions proposées	168
4.4.1)	<i>Actions proposées du point de vue organisationnel</i>	168
4.4.2)	<i>Actions proposées du point de vue institutionnel</i>	170
4.4.3)	<i>Actions proposées du point de vue de l'aménagement des réseaux</i>	176
4.4.4)	<i>Actions proposées du point de vue de l'aménagement des espaces urbains</i>	178
4.4.5)	<i>Actions proposées du point de vue de l'aménagement des espaces culturels et paysagers</i>	180
4.4.6)	<i>Des actions à définir par et pour les acteurs du Quartier portuaire</i>	181
4.5)	La tradition locale d'osmose ; le quartier portuaire !	183

**ÉPILOGUE**

CONCLUSION ET OUVERTURE	186
--------------------------------	------------

Sources des figures	190
----------------------------	------------

Bibliographie	198
----------------------	------------

PROLOGUE

INTRODUCTION ET REMERCIEMENTS

La présente recherche s'inscrit dans le contexte du développement des connaissances au sujet de l'impact des infrastructures de transport des marchandises sur l'environnement urbain et leur rôle dans la structuration des métropoles occidentales contemporaines. Du point de vue de l'urbanisme, cela implique une meilleure compréhension des forces qui structurent l'aménagement du territoire de flux marchand mais aussi des incidences que cet aménagement a sur le cadre de vie, la culture locale et l'environnement socio-économique.

D'entrée de jeu, nous avons été confronté au fait que ce champ de recherche est presque absent des préoccupations des chercheurs en urbanisme. On trouve certes une abondante littérature au sujet de la conversion d'espaces, jadis dévolus à une quelconque activité de transport marchand (triai ferroviaire, vieux port), mais presque rien du point de vue de l'aménagement des espaces toujours actifs au cœur du tissu urbain. Cette négligence trahit, à notre sens, un certain dédain de ces activités « sales et bruyantes » que les vieux réflexes fonctionnalistes de notre discipline évacuent systématiquement vers la périphérie au profit d'une centralité épurée.

Nous choisissons de regarder cette question du point de vue du développement durable et du respect du patrimoine urbain, considération qui commande une autre réaction que le simple déplacement pour résoudre les problèmes de cohabitation entre les habitants de la ville et ces activités qui leur assurent une part non négligeable de leur bien-être matériel. C'est pour cette raison, combinée à une fascination bien personnelle, que nous avons choisi d'envisager la question de l'intégration du littoral portuaire actif et du tissu urbain qui le côtoie.

Pour ce faire, nous procéderons d'abord par une mise en contexte de la problématique de l'intégration ville/port telle que la littérature contemporaine nous la définit [Chapitre 1].

Ensuite, nous analyserons les phénomènes historiques et

contemporains qui ont mené à la dissociation de la conception portuaire et de la conception urbaine : phénomènes que nous nommons « Crise du port urbain ». Par le truchement de cette réflexion, nous serons en mesure d'élaborer une définition opérationnelle du processus d'intégration que nous cherchons à appliquer aux « objets » ville et port [Chapitre 2].

Équipé de ce bagage théorique, construit en particulier autour du cas montréalais, nous nous en distancierons pour mieux le valider par l'étude de deux cas européens : Rotterdam et Hambourg. Nous nous pencherons en particulier sur les traditions locales d'aménagement qui persistent dans l'élaboration de la relation contemporaine entre ville et port [Chapitre 3].

Enfin, nous tâcherons de déterminer si une tradition locale d'intégration ville/port a déjà été à l'œuvre dans l'histoire de Montréal, si tel est le cas, quelles en furent les grandes lignes et quelle application contemporaine pourrait en être extraite [Chapitre 4].

REMERCIEMENTS

Avant d'entamer cette démarche, il nous faut remercier les personnes et groupes qui ont contribué à cet ouvrage et sans qui la poursuite de ce questionnement intellectuel n'aurait pu se concrétiser.

Cette recherche a bénéficié du soutien financier de la bourse **Daniel Arbour et ASSOCIÉS**. Par sa généreuse contribution à la création d'un fonds de financement au sein de la Faculté de l'Aménagement, cette firme permet l'octroi annuel d'une bourse de 15,000\$ à un étudiant de cette institution pour la réalisation d'un projet d'études supérieures, bourse dont j'ai eu le privilège de bénéficier en 2004-2005 et dont j'espère me rendre digne par ce travail. Ces fonds nous ont particulièrement permis de découvrir sur le terrain les cas fascinants de Hambourg et de Rotterdam lors d'un voyage d'étude à l'automne 2004.

Ce travail n'aurait pas été possible sans l'éclairage que nous ont fourni plusieurs professionnels et universitaires qui ont enrichi notre réflexion de leur propre expérience et point de vue lors des entrevues qu'ils nous ont généreusement accordées.

Pour l'étude des cas de Montréal, il nous faut remercier **Michel Turgeon** (Vice-président aux Communications, Administration du Port de Montréal), **Gilles Ferland** (Directeur de l'aménagement, Administration du Port de Montréal), **Denise Neveux** (Directrice des communications, Chemins de Fer Canadien Pacifique [Montréal])

ainsi que **Jacques Côté** (Président directeur général de la Société du Havre de Montréal).

Pour les cas européens, nous remercions **Paolo Fusi** (professeur d'architecture et d'urbanisme, Université Technologique de Harbourg à Hambourg), **Lars Strecher** (Ingénieur chef, HHLA Hambourg), **Wolf Von Der Meusel** (Directeur des opérations, Terminal Buchardkai HHLA Hambourg), **Thomas Daamen** et **Yawei Chen** (candidats au doctorat en aménagement, Université Technologique de Delft), **Han Mayer** (Professeur d'aménagement, Université Technologique de Delft), **Jeroen Van Meel** (Directeur général, Rotterdam Port Cevveloppement company), **Jacques Charlier** (Professeur titulaire, Département de Géographie, Université Catholique de Louvain) ainsi que **Olivier Lemaire** (Directeur général, Association internationale Ville et Port).

Michel Gariépy (Professeur, Institut d'urbanisme, Université de Montréal) et **Marie Lessard** (Professeure, institut d'urbanisme, Université de Montréal) qui, à titre de directeur et de codirectrice de cet ouvrage, nous ont aiguillé, soutenu et inspiré dans sa réalisation, méritent nos plus sincères remerciements. Deux correcteurs émérites, **Élisabeth Côté** ainsi que **Jean-Marc Tousignant**, ont eu la patience de traverser ces deux cent quelques pages pour en expurger les milliers de fautes que j'y avais inscrites. Je remercie pour leur soutien moral, financier et affectif **Carmen Bourassa**, **François Côté** et **Gabrielle Laforest** qui m'ont à tout instant témoigné leur amour.

Enfin, je remercie mon père **Roger Lambert** dont l'intellect puissant m'a inspiré et critiqué de son vivant et dont la mémoire m'a soutenu jusqu'au terme de ce travail.

CHAPITRE 1

*PROBLÉMATIQUE DE L'AMÉNAGEMENT DU PORT URBAIN :
ENTRE RUPTURE ET ADAPTATION*

Pourquoi étudier la relation entre le port et le milieu urbain dans lequel il s'insère? Le port a-t-il une fonction urbaine? À Montréal, l'essentiel des fonctions portuaires est situé sur l'Île de Montréal qui constitue grosso modo le cœur de l'agglomération métropolitaine. Ainsi, le port est, à Montréal, une fonction qui existe en milieu urbain. Est-il nécessaire que le port demeure à long terme sur ces sites à proximité des milieux de vie? S'il le demeure, n'est-il pas pertinent d'étudier les possibilités d'aménagement permettant une cohabitation plus harmonieuse entre ces deux éléments et la persistance à long terme des activités portuaires sur les emprises existantes?

C'est ce que nous nous proposons d'examiner dans le présent chapitre. Nous exposerons, par un survol de la littérature contemporaine, les motifs qui justifient le développement d'une approche d'aménagement de l'infrastructure portuaire centrée sur une définition de celle-ci en tant qu'un patrimoine collectif urbain vivant et adaptable aux contraintes modernes. Pour ce faire, nous démontrerons que l'abandon graduel des sites portuaires urbains au profit d'un réaménagement de type « water front » et du développement du port en périphérie de la métropole est une option qui engage la communauté dans un processus d'urbanisation / réurbanisation complexe et coûteux, hors de portée d'une société mature comme la nôtre. Par la suite, nous situerons cette réflexion dans le contexte de l'évaluation des besoins et potentiels de l'infrastructure et de l'usage portuaire, évaluation qui comme nous l'illustrerons, néglige souvent la valeur patrimoniale des infrastructures existantes et du milieu urbain. Nous définirons ensuite cette valeur patrimoniale en dehors des stricts critères esthétiques et symboliques en embrassant le sens premier de ce terme associé à la notion d'évolution ou l'héritage patrimonial collectif est un outil de développement plus que le simple témoignage de développements révolus. Nous aborderons le problème du déficit de perception de l'infrastructure portuaire comme étant la conséquence, d'une part, de l'évolution de la valeur de l'eau et de la rive comme objets du culte de la nature et des loisirs, et d'autre part, du désengagement de la communauté des usagers portuaires face au développement des perceptions de l'espace portuaire. Enfin, nous conclurons par l'énoncé des questions qui structurent la suite de la recherche.

1.1)

Le prix de l'abandon graduel du port urbain

Selon CHALINE, « (...) *l'association entre la ville et le port devient de plus en plus contingente, voire obsolète (...)* » [CHALINE, C. (1994) p.14]. Cette situation est selon lui le fruit de profondes mutations dans la technologie des transports maritimes, les techniques de manutention, le rythme de rotation des navires combinées à la réduction de leur main-d'œuvre, la disparition de la fonction d'entrepôt, l'effondrement des mouvements de passagers et la désindustrialisation [idem. pp.28-29]. L'ensemble de ces mutations provoque, toujours d'après CHALINE, la nécessité pour les opérateurs portuaires de relocaliser leurs activités en site neuf pour être en mesure de mieux jouer leur rôle.

Dans le même sens, les sites portuaires anciens doivent, pour les urbains, contribuer à redéfinir l'image de la ville en profitant des avantages d'un site valorisé par le recadrage perceptuel de l'eau et susceptible d'accueillir de nouvelles fonctions culturelles, commerciales ou résidentielles [PRELORENZO, (1998) p.45]. Ceci d'autant plus que ces sites, détenus par un propriétaire unique et public, sont, tout considéré, « *plus facilement négociables que le tissu de semi banlieue stérile qu'on a laissé se créer dans la première périphérie.* » [PRELORENZO, (1998) p.45].

Il est indéniable que de profondes mutations ont affecté la fonction portuaire depuis près de quarante ans, modifiant ses opérations et ses besoins d'espace, tout en restreignant son utilisation directe de la main-d'œuvre locale. Toutefois, le phénomène de la délocalisation/reconversion dont parlent CHALINE et d'autres est issu d'une analyse des tendances s'exprimant à travers les réalisations urbaines et maritimes des années 1970 à 1990, et particulièrement des exemples multiples de conversion de « *waterfront* » [BREEN, A. / RIGVY, D. (1996)]. Ces réalisations sont-elles, comme ces analystes semblent le concevoir, reproductibles à l'infini dans le temps et dans l'espace ? Cette propension à ne plus considérer l'usage portuaire dans le contexte urbain, bien qu'on se soit acharné depuis trois décennies à lui conférer toutes les vertus, a de toute évidence un prix.

Ce prix c'est, d'une part, celui de l'empiètement de plus en plus difficile, voire impossible à négocier et à aménager, sur des espaces littoraux et des fonds aquatiques encore vierges. C'est aussi celui de redéfinir l'organisation complexe des réseaux de transport terrestres, ce qui comprend, outre le port, les grandes voies de circulations routières, les corridors et triages ferroviaires, les centres de distribution et de production, etc. En effet, bien que le port ne soit plus le lieu primordial des échanges marchands et de la logistique, il

n'en demeure pas moins un point nodal du réseau logistique qui est une part importante de la structure métropolitaine. Déplacer de telles activités oblige donc à réorganiser en profondeur l'architecture de l'ensemble de ce réseau qui est issu d'un processus de formation souvent séculaire et qui entretient des liens étroits avec le tissu industriel, manufacturier, commercial, socio-économique, etc.

D'autre part, le réaménagement des espaces portuaires délaissés, tel qu'il s'est pratiqué au cours des dernières décennies, est une entreprise coûteuse, en particulier pour les pouvoirs publics qui doivent généralement assumer le coût d'implantation des infrastructures nécessaires à cette « urbanisation ». Aussi, il ne faut jamais oublier que dans de très nombreuses villes portuaires, et en particulier à Montréal, l'emprise des terminaux constitue une surface « terrestre » artificielle qui appartient morphologiquement, comme du reste fonctionnellement, au domaine hydrique sur lequel il empiète. Ces berges, maintenues par la ligne des quais, très fragiles à l'échelle morfo géologique – et même à l'échelle humaine comme le démontrent périodiquement les effets cataclysmiques de certains phénomènes naturels extrêmes ou la simple « usure du temps » – sont d'une géométrie stricte tranchant avec la forme des berges naturelles. Elles sont ainsi perpétuellement sujettes à l'érosion qui mine les structures au profit d'un fleuve qui réclame inexorablement son dû. La valeur potentielle d'une réappropriation urbaine est ainsi réduite par les coûts d'entretien des anciennes structures portuaires qui nécessitent des soins constants [GONTIER, C. ; GUILLERMIN, B. et al. (1993) p.12].

Enfin, l'exemple du réaménagement du Vieux Port de Montréal a montré que les citoyens sont peu enclins à transformer le statut public des anciennes emprises portuaires que leurs aïeux ont contribué à construire et qui constituent, à juste titre, une partie intégrante du patrimoine collectif porteur d'une « *profonde signification culturelle* » [COURCIER, S. (2002) pp.120-123]. Cette option d'espace public, combinée aux charges particulières inhérentes au maintien de l'intégrité de ces espaces, menace la rentabilité des réaménagements que la communauté locale est en droit d'attendre.

Le déplacement de l'activité portuaire constitue donc une option doublement coûteuse pour les pouvoirs publics. Le développement de nouvelles emprises portuaires, dont les coûts directs, à l'exclusion trop souvent des impacts environnementaux, peuvent être supportés par des investisseurs privés (entreprises de manutention, armement...), nécessite tout de même des raccordements aux réseaux de transport, (autoroutes, chenaux navigables) qui eux sont

généralement un lourd fardeau financier et politique pour les pouvoirs publics. De même, l'abandon de l'usage portuaire sur les emprises anciennes, qui continuent à être soumises aux pressions d'un milieu hydrique dynamique qui aura tendance à se les réapproprier, ne peut être justifié économiquement que dans des cas de pression foncière exceptionnelle, comme dans certaines grandes mégalopoles [LAVAUD-LETILLEUL, V. (2002) p.586], dans l'immédiate périphérie de l'épicentre urbain, ou dans une optique patrimoniale qui ne peut cependant tout englober. En effet, l'option patrimoniale axée sur l'objet ne peut pas être la seule justification pour s'engager dans le maintien « tel quel » des emprises portuaires, d'autant plus que celles qui sont les plus valorisées, près des centres urbains, ont dans plusieurs cas, à l'instar du Vieux port de Montréal, déjà bénéficié d'une telle reconnaissance.

En somme, la gestion de la bande littorale caractérisée, sur une grande partie du fleuve Saint-Laurent dans l'est de l'île de Montréal, par l'usage portuaire, ne peut pas simplement être envisagée à long terme dans une optique de croissance urbaine continue, omniprésente dans la pensée urbanistique depuis qu'elle fut énoncée par les premiers protagonistes de l'école de Chicago, BURGESS et HOYT en tête, au cœur d'une époque de phénoménale croissance métropolitaine aujourd'hui largement révolue dans le contexte occidental et particulièrement dans le nord-est américain. La gestion de l'emprise portuaire, et plus généralement de la bande littorale, n'est pas nécessairement promise, comme le soutient CHALINE, à un inévitable déplacement de l'activité portuaire vers la périphérie sous l'effet combiné des pressions pour une redéfinition de l'espace urbain et, en particulier d'un « *impérialisme des nouvelles techniques de transport maritime* » [CHALINE, C. (1997) p.358]. Il est vrai qu'en se basant sur les exemples de reconversion des espaces portuaires en lien direct avec les épicentres urbains et sur le développement phénoménal des ports asiatiques et de ceux en relation directe avec ce marché en explosion, on serait tenté de conclure à une marche inexorable de l'Histoire validant cette thèse.

Cependant, s'ajoute à ces pressions celle du respect global des préoccupations environnementales, patrimoniales, et de « développement durable », terme nébuleux s'il en est un ; considérons le développement durable simplement sous l'angle du holà qu'impose à l'État et aux « communautés territoriales » une société qui, pour la première fois depuis des lustres, ne peut plus tableur sur la perspective d'une croissance continue et illimitée, ne serait-ce que du point de vue démographique.

Serions-nous donc ici, dans un contexte socio-économique plus riche de son passé que de son avenir et par conséquent contraints au

recyclage ?

Évacuer le problème de la coexistence par le truchement du déplacement, c'est évacuer du même coût un problème réel qui s'impose : l'étalement a un prix, aussi bien celui de l'habitat que celui des réseaux. Le développement d'emprises portuaires sur les bandes littorales périphériques, en toutes circonstances et en particulier s'il se fait au détriment du réinvestissement sur celles déjà existantes dans les quartiers péricentraux, ne constitue pas un étalement naturel ni rural mais bien urbain puisqu'il crée un nouveau nœud de réseaux, qui constitue fondamentalement un embryon d'urbanité.

1.2)

Le problème de l'évaluation prospective des besoins et des potentiels en matière d'infrastructure portuaire

L'apparente dissociation du port et de la ville telle qu'on la conçoit aujourd'hui se traduit peut-être plutôt par une nécessaire redéfinition du rôle urbain du port en tant que nœud logistique, et de la bande littorale en tant qu'espace collectif. Il semble que ce soit cette redéfinition dans les perceptions et les usages qui, mal comprise, crée le malaise perçu par le monde urbain face à son héritage portuaire. Par conséquent, l'étude de la relation entre le milieu urbain et la fonction logistique du littoral urbain doit passer par une analyse approfondie des modifications du statut de cet espace et de son usage depuis ses origines, en passant par l'époque industrielle, période qui a produit l'essentiel du port urbain contemporain.

L'option du déplacement de l'infrastructure portuaire à l'extérieur du périmètre urbanisé n'apparaît pas, pour plusieurs auteurs, être « LA » solution à la problématique posée dans la littérature sous le vocable de « relation ville / port ». CHARLIE et MALÉZIEUX [(1994), pp.96] considèrent les sites portuaires comme une « *ressource économique non renouvelable* », entre autres pour les raisons mentionnées au point (1.1). Ces auteurs, en s'appuyant sur certains exemples de redéveloppements portuaires belge et néerlandais, ne parlent pas de friches portuaires mais de « *délaissés portuaires* », sous-entendant que la léthargie des activités sur ces infrastructures n'est que momentanée et qu'une bonne préparation du site permettra de réintroduire des fonctions portuaires à plus ou moins brève échéance. Ils s'appuient, en cela, sur le caractère cyclique du commerce maritime, lui-même dépendant des grands cycles économiques [ibidem]. Ces cycles de l'économie commerciale

qui induisent le développement ou le redéveloppement des infrastructures logistiques portuaires, au-delà du « *modèle qui suggère une quasi continuité historique* », sont en fait relativement aléatoires [HOYLE, HILLING, (1984) pp.6-7]. Ceci est particulièrement vrai lorsqu'on songe aux implications locales et régionales sur l'utilisation et le développement des infrastructures conditionnées par une demande, elle-même très difficile à prévoir aussi bien dans son volume que dans ses formes.

Les difficultés inhérentes à l'évaluation prospective de la demande et des besoins, accentuées par les aléas de l'évolution technologique, sont bien révélées par l'évaluation que faisait le port de Montréal de son trafic global et de ses besoins d'espace au début des années 80. Le trafic global de 36 millions de tonnes que l'on prévoyait à l' « *horizon 2010* » n'était en 2004, à quelques années de l'échéance « théorique », que de 23 millions de tonnes, soit presque le même tonnage qu'en 1985 [Port de Montréal, (1986, 1999, 2005)]. De même, la réserve foncière acquise par le port à Contrecoeur, à la suite des évaluations de 1980/1985, devait en 2010 être développée sur 120 hectares dévolus au trafic de conteneurs alors qu'en 2004, la croissance de ce trafic a pu être accommodée par les terminaux existants sur l'Île de Montréal moyennant quelques aménagements relativement modérés d'espaces portuaires préexistants, en particulier par un raffinement technique et opérationnel étonnant. Le développement de Contrecoeur, au-delà du terminal vraquier qui existait avant l'acquisition de ces espaces par le port, n'a pas encore été entamé [Port de Montréal, (1986, 2005)]. On constate donc qu'il est difficile de saisir le potentiel de développement logistique en général, et portuaire en particulier, parce qu'il s'exprime à longue échéance, que ses infrastructures sont gigantesques et coûteuses et qu'elles sont aussi lentes à édifier qu'à transformer.

À l'inverse de cet exemple de surévaluation du rythme de croissance, NAUD note le retour des activités portuaires sur le site originel du port de Québec, Pointe-à-Carcy, après qu'une opération d'urbanisation, menée sans consultation par le gouvernement fédéral malgré les critiques, ait été partiellement abandonnée [NAUD, L. (1994), pp.17-27]. Selon lui, les effets de ce réaménagement, en bloquant partiellement la liaison visuelle entre le Vieux Québec et l'eau, par de nouvelles structures bâties et des espaces publics mal configurés, minent le plein potentiel de ce récent redéveloppement maritime axé sur la croisière touristique ; il traduit la sous-évaluation de la capacité latente de ces installations durant une phase momentanée de repli et de mutation [ibidem.]. Aujourd'hui grâce à la croissance de la demande et au créneau de rentabilité supplémentaire pour les grands armements passagers que représente

le fabuleux paysage automnal, le fleuve laurentien et ses escales reprennent vie, comme le démontrent le passage des plus grands navires de croisière de notre époque à l'embarquement touristique de Québec et la croissance du trafic à Montréal.

1.3)

Le port, une marge persistante dans l'environnement urbain

Les exemples de retour de certaines activités portuaires sur des sites que l'on avait jugé irrémédiablement désuets, ici comme ailleurs, et sous une diversité de formes, nous amènent à penser que, comme MEYER le décrit en s'inspirant du travail séminal de l'historien Fernand BRAUDEL, certaines figures urbaines ont leurs propres facteurs de production [MEYER, H. (1999) pp.16-17].

En effet, c'est ce « *génie du lieu* » qui appelle, malgré les successions de procédés techniques et d'intervenants, des activités et des usages spécifiques se détachant de l'histoire ponctuelle pour s'inscrire dans la « longue durée » [ibidem.]. Cette longue durée qui, en regard de la fonctionnalité de l'espace, se base sur un tissage complexe d'éléments topographiques, géomorphologiques et culturels qu'il est malaisé de modifier, a plus de chances de s'imposer malgré les velléités de certains et les fluctuations cycliques [ibidem]. Cette conception de l'aménagement se rattache bien à la théorie de la persistance des formes selon laquelle, par le truchement du découpage parcellaire et de multiples facteurs « culturels », de nombreux éléments de la forme urbaine demeurent inchangés pendant des dizaines voire des centaines d'années, comme le démontre le tracé de certaines rues et même leur fonction dans la ville [PANERAI, P. (1999) pp, 86-87].

Ainsi, le rôle d'interface de l'infrastructure portuaire serait une fonction persistante, dont la nature profonde conditionne l'usage. Si l'on envisage l'interface portuaire ainsi, sur quelle entité urbaine, hydrique ou spécifique cette persistance se fait-elle sentir ? Plusieurs auteurs évoquent cette altérité en constatant que l'espace portuaire constitue les confins, une marge ou une périphérie de l'ensemble urbain. [GONTIER, C. (1994) : GUILLERMIN, B. (1994) : VERMEERSCH, L. (1998)]. L'espace du port est, selon eux, une transition entre la ville et l'élément naturel que représente l'eau, entre l'organisation humaine tangiblement édifiée et la liberté fluide du fleuve ou de la mer [ibidem]. Ces mêmes auteurs parlent du respect de cette caractéristique comme d'une donnée essentielle pour envisager des interventions judicieuses sur ces sites.

Les demandes répétées de la population pour un traitement

particulier de cet « *espace d'usage public* » nous rappellent en effet qu'il ne s'agit pas de lieux conventionnels et que ceux-ci sont conditionnés par une série de facteurs culturels/symboliques et morphologiques/structurels qui se perpétuent dans le temps, l'espace, les mentalités et les usages. Cette prise de conscience de « l'esprit du lieu » s'inscrit plus largement dans une sensibilisation face à la valeur non seulement patrimoniale/muséale mais fonctionnelle des ensembles urbains et hydriques ainsi que de leur interaction avec les différentes composantes de l'agrégal métropolitain [VERMEERSCH, L. (1998) pp. 118-121]. Elle nous rappelle ainsi le sens premier du terme « patrimoine », qui comprend une valeur dynamique liée à la perpétuation de la société par la transmission de ces outils et de ces formes. [CHOAY, F. (1992) pp.9]

Les interventions agissant sur le port, sur sa relation avec le contexte urbain qui le côtoie, sur ses liens avec le réseau logistique ainsi que, plus globalement, sur l'allocation du littoral, sont appelées à respecter sa valeur patrimoniale. Cette valeur doit cependant être comprise dans son sens large, soit l'héritage d'attributs vivants et évolutifs qui est associé à la logique fonctionnelle fondamentale d'un espace dans l'agrégal urbain et dans l'environnement hydrique et non seulement les formes physiques et les techniques d'usage spécifique générées au cours de l'histoire. Bref, il apparaît pertinent d'envisager l'action sur l'interface portuaire en tenant compte d'un environnement très fortement structuré et structurant, donc de s'attacher à la valeur et au potentiel dynamique d'un lieu, plutôt qu'à sa fossilisation.

1.4)

La place du port dans les perceptions urbaines contemporaines

S'il est pertinent de considérer le port dans une problématique urbaine, en particulier à Montréal dans un contexte prévisible de raréfaction des capitaux comme ressource humaine et matérielle, il ne faut toutefois pas minimiser l'ampleur des problèmes de cohabitation entre les habitants de la ville et la fonction portuaire ainsi que celui de l'adaptation des ports aux nouvelles techniques logistiques.

En effet, les nuisances engendrées dans les espaces de vie, en particulier par les mouvements des véhicules entre le port et les ramifications du réseau autoroutier ou ferroviaire, constituent une source importante d'irritants. L'établissement de voies rapides aux abords des emprises portuaires et l'élargissement des corridors ferroviaires, bref l'accumulation sur un même espace linéaire de nombreuses fonctions de transit, contribuent fort probablement à

cette perception. De même, de nouvelles perceptions élèvent l'eau pratiquement au rang d'« *objet de culte* » [PRELORENZO, C. (1998) pp.45]. Telle est la mentalité urbaine où la « *ville bleue* » se superpose à la « *ville verte* » dans la contemporaine « *nébuleuse de l'amour de la nature* » [ibidem]. Le port et son amalgame infrastructurel représentent, dans cette optique, un obstacle à l'exercice de ce culte puisque son visage mécanisé, minéralisé et inaccessible, interdit aux citoyens l'accès à la nature par l'eau et ne leur apporte que bruits, poussières et circulation. Cette caricature nous révèle qu'une série de facteurs se conjuguent pour former un nouveau cadre de perceptions à l'aune de laquelle le port urbain a de la difficulté à trouver sa place.

Le paysage portuaire n'est pas nécessairement évacué de ce nouveau cadre. Cependant, les actions relativement récentes, qui ont isolé le port derrière les clôtures de tout acabit, combinées à une chute de sa fréquentation et de son utilité locale, ont pétrifié son image. Dès lors, si l'on note une présence du port dans l'imaginaire collectif, celle-ci est tissée d'une nostalgie profondément enracinée dans un paysage iconographique vieux de 40 ans, comme en témoignent de nombreux exercices de reconversion au style vaguement « *maritimisant* » [PRELORENZO, C. (1998) p.69].

L'imaginaire collectif s'est vu privé en partie par le port, en repli sur lui-même, d'une actualisation nécessaire de la perception collective de l'activité portuaire comme rouage fondamental du commerce global contemporain. Le problème de l'insertion du portuaire en milieu urbain est par conséquent lié à un « (...) *processus de l'acculturation qui rend toujours plus évidents, compréhensibles, familiers les signes anciens, longtemps répétés, reconnus* (...) » [ibidem]. Le résultat est un défi culturel adressé aux usagers et aux gestionnaires du port qui ont négligé le public que constituent les non-usagers et la scène que le port représente dans le paysage urbain ainsi que sa signification en tant que lieu d'échange matériel, symbole d'une culture commerciale locale, continentale et mondiale. Le port souffre, comme « (...) *le nouveau genre musical, pictural ou littéraire (qui) a toujours semblé du non art à ceux qui avaient assimilé l'ancien* (...) », d'un déficit de perceptions que l'éducation, la fréquentation, une mise en valeur de sa forme et de son sens contemporain, pourront peut-être combler [ibidem].

Certes l'on pense ici, et à juste titre, à des institutions muséales ou encore à des services de visites et de vulgarisation dont disposent entre autres les grandes villes/ports du nord-ouest de l'Europe et qui favorisent la familiarisation volontaire des non-usagers. Mais il faut aussi incorporer à cette reconnaissance culturelle des dimensions

liées à la reconnaissance de l'utilité par l'emploi, dans sa forme la plus directe : manutention, gestion d'opération en s'élargissant vers le contrôle et la gestion des flux, pour aboutir à l'entraînement économique généré indirectement dans un milieu donné par le travail et les interrelations de ces personnes morales et physiques liées au port. En effet, la masse et l'influence des emplois qui sont en partie ou complètement conditionnés par l'utilité du littoral et l'usage qu'il génère sous sa forme portuaire constituent, il nous semble, un élément déterminant de l'appréciation générale des réalités portuaires.

Certes, la masse est l'objet de préoccupations conscientes ; elle mérite une attention dans l'étude du « phénomène portuaire », mais les qualités des emplois, au sens neutre de l'expression, sont pour leur part généralement méconnues. Du point de vue de l'aménagement physique, les qualités spatiales de ces emplois sont particulièrement intéressantes et à double titre. D'une part, les usagers du port, envisagés ici comme les individus dont le travail constitue une reconnaissance de l'utilité du port, sont les plus en mesure d'apprécier la forme portuaire et ses caractéristiques propres et, par conséquent, de supporter, voire de profiter des externalités par leur usage. D'autre part, une certaine proportion d'entre eux, en particulier ceux liés au secteur des services, apparaît éminemment adaptables à l'habitat urbain, ou adaptés à ce point qu'ils sont difficiles à distinguer dans la structure générale de la localisation de l'emploi tertiaire.

À cet égard, n'évoquons que l'exemple des bassins d'emplois « institutionnels » que sont l'administration portuaire et les services de douane. Le premier, davantage que le second, consiste en un ensemble de services émanant du port et dépendant de son usage. L'un et l'autre sont susceptibles de profiter de la promiscuité physique des activités portuaires ainsi que de leur proximité réciproque. De même, l'un et l'autre ne sont pas de nature à exercer des pressions négatives sur leur environnement immédiat ; bien au contraire, ils peuvent induire un impact économique local positif. Nous ne nous hasarderons pas dans l'exercice complexe de sa quantification, exercice qui de toute façon enrichirait peu le propos. L'un comme l'autre, situés à proximité ou au sein même du Vieux Port, espace qui depuis 30 ans est peu actif du point de vue de l'usage portuaire, ne participent que marginalement à la structuration des environnements les plus éprouvés par les retombées négatives de l'activité portuaire, soit les quartiers plus à l'est (Sainte-Marie, Mercier – Hochelaga – Maisonneuve, Montréal Est).

Ainsi, pour traiter de l'enjeu culturel du port en milieu urbain du point de vue de l'aménagement, il nous faut considérer la

localisation et les qualités spatiales des usages induits par le port et en particulier l'emploi que ces usages génèrent. Dans cette optique, le port, en milieu urbain, ne se résume pas dans l'activité et l'infrastructure strictement associées à la fonction portuaire de transbordement ; il couvre aussi l'ensemble de ses effets structurants/déstructurants générés par les retombées locales.

L'analyse de l'évolution historique de cette logique pourra nous donner un aperçu plus juste de la culture d'aménagement du port et de son impact sur le positionnement des usagers dans l'environnement bâti. Cette analyse se révèle particulièrement intéressante dans l'hypothèse où l'impact du positionnement local des usagers sur la synergie socio-économique d'un quartier facilite la transition entre celui-ci et le littoral portuaire, puisqu'il influence directement la perception plus ou moins positive de l'usage portuaire dans les collectivités locales.

1.5)

Prendre position pour le port urbain

Par cet exposé liminaire, nous avons voulu nous inscrire dans un débat qui fait rage entre, d'une part, les tenants d'une approche de l'adaptation de la relation ville/port au contexte contemporain qui passe nécessairement par le développement de nouvelles infrastructures à l'extérieur des périmètres urbanisés et le redéveloppement urbain de celles qui seront délaissées et, d'autre part, ceux dont je suis, qui envisagent une adaptation *in situ* et une grande modération dans le développement de nouvelles infrastructures, sans pour autant que cela ne se fasse au détriment de la qualité du développement urbain et portuaire.

Cette approche est de toute évidence celle privilégiée officiellement par les intervenants montréalais, aussi bien le port que la ville, tous deux insistant sur le maintien et le développement des activités sur l'infrastructure montréalaise [Administration portuaire de Montréal (2000)]. Cependant, ni le port ni la ville n'ont, semble-il, été en mesure de proposer une approche d'aménagement qui puisse répondre au critère d'une activité portuaire vivante dans un milieu urbain viable pour les décennies à venir. Les résultats sont le *no man's land* actuel entre l'espace urbain et les infrastructures portuaires ainsi qu'un conflit larvé entre *urbain* et *portuaire*, conflit qui mine, selon nous, la liaison potentielle entre l'appropriation urbaine de la rive et le maintien des activités portuaires.

Existe-il des solutions, des outils ou une approche nous permettant de nous assurer que le port contemporain puisse être en

mesure de créer de la valeur urbaine de façon suffisamment marquée pour contribuer plus positivement à la dynamique des quartiers qui l'abritent ? Si non, pourra-t-on, à long terme, taire les demandes pour une nouvelle allocation du littoral plus adaptée aux populations qui le côtoient ? Cette option de reconversion et de déplacement tant promue, n'est elle pas proche parente d'une attitude de la terre brûlée que nous n'avons plus collectivement les moyens d'envisager ? Ces questions seront le leitmotiv de notre réflexion.

CHAPITRE 2

LA CRISE DU PORT URBAIN

Il est indéniable que les interrogations entourant la place de l'espace portuaire et en général de l'espace logistique en milieu urbain sont largement marquées par la remise en question profonde des pratiques d'aménagement des infrastructures de transport, remise en question qui prend l'allure d'une crise. En effet, les investissements dans les infrastructures de transport au cœur du réseau logistique, infrastructures routières, aéroportuaires, ferroviaires ou portuaires, sont au centre des débats qui opposent, particulièrement en milieu urbain, le développement économique régional et l'amélioration de la qualité de vie dans l'habitat local.

Cette crise est perceptible dans les consultations publiques aussi bien que dans l'arène juridique et politique où se multiplient les confrontations et les débats. Mais pourquoi l'aménagement des infrastructures est-il devenu un objet de discorde au point où l'on remet en question non plus simplement leur localisation et leur typologie mais leur existence même dans certain cas. Quelles sont les modifications dans l'approche d'aménagement et les perceptions des intervenants qui ont provoqué la radicalisation des positions, faisant ainsi obstacle à tout projet de solutions des situations problématiques unanimement décriées.

Il semble que cette crise ait comme source la multiplication des discours qui, faute d'une sémantique commune et comprise de tous, s'avère impuissante à réconcilier l'aménagement concret des infrastructures avec les multiples aspirations de la population. Ceci nous révèle, non pas que les propos et les intérêts qu'ils véhiculent sont en soi irréconciliables dans des projets tangibles, mais que le discours entourant les infrastructures de tout acabit, grâce aux faiblesses des outils d'élaboration, est dominé par la stratégie des groupes d'intérêt. Cette stratégie se justifie par les fins spécifiques idéales de chacun des groupes plus que par la quête de « l'intercompréhension » : l'élaboration de « normes mutuellement acceptées » guidant l'élaboration de projets rassembleurs.

Cette crise n'est pas limitée à la question des espaces portuaires, ni même à celle plus générale des infrastructures de transport structurantes à l'échelle régionale voire nationale ; elle caractérise la rupture que constitue la « postmodernité » face à la débâcle de la « modernité » et de son rejeton, le « fonctionnalisme ». Le philosophe allemand Jürgen HABERMAS, dans l'œuvre maîtresse, *Théorie de l'agir communicationnel* (1982), décrit à la foi l'origine de cette crise et la solution possible basée sur le caractère « culturel » de la communication et ses implications idéologiques. La crise postmoderne peut être comprise comme la contestation de la « science et de la technique comme idéologie » fondamentale de l'époque moderne, qu'elle soit économique, physique ou sociale

[HABERMAS, J. 1973]. La montée en force de la technocratie qui, en général, a suscité l'« atomisation » et l'ultra spécialisation de la connaissance – donnant entre autres naissance à l'urbanisme contemporain et consacrant l'hégémonie de l'ingénieur/technicien sur l'élaboration de l'infrastructure urbaine de transport – a, dans la même veine, établi plusieurs lexiques hermétiques autour desquels, pendant une bonne partie du 20^{ème} siècle, ont été basées les décisions liées à l'infrastructure urbaine et à son rôle dans le système rationalisé des métropoles et de la vie collective.

Loin de nous l'idée de juger ce phénomène à l'aune des sensibilités contemporaines. En effet, l'élaboration de ces lexiques correspondait à l'émergence fulgurante d'un contexte technologique inusité, auquel ne répondait plus la terminologie ancienne, que d'aucuns reconnaissaient comme le domaine des spécialistes à la pointe du savoir. Cette façon de faire a d'ailleurs donné naissance à une toute nouvelle typologie des infrastructures de transport, qui fait aujourd'hui partie intégrante de la réalité pratique des métropoles. Ce discours a aussi conduit à des interventions, qui, par leurs conséquences quelquefois désastreuses pour le « monde vécu », conséquences qui n'avaient pu être anticipées par les technocrates, ont révélé le caractère purement idéologique et donc tout à fait abstrait de ce lexique et de l'ensemble de la sémantique justificatrice des interventions fonctionnalistes.

C'est ainsi que les limites du fonctionnalisme, révélées par la stérilité et l'inefficacité objective de nombre d'interventions, ont généré dans la société civile des groupes d'intérêts, des associations qui, à leur tour, ont engendré un lexique propre à défendre une idéologie, portée par leurs spécialistes en mesure de « scientifier » leurs discours, bref à répondre à l'absurde par l'absurde ou du moins à mieux révéler l'extrême complexité des dynamiques urbaines. L'écologie, la qualité de vie, le patrimoine urbain, le développement durable, etc., sont autant de nouveaux termes composant un lexique qui rejoint de nouvelles idéologies de plus en plus largement acceptées et qui décrit d'une façon encore plus atomisée la réalité du monde urbain vécu, réalité perçue comme étant de plus en plus confuse. Ainsi, la crise postmoderne est-elle l'opposition des discours hermétiques de l'écologisme et du culturalisme entre autres aux discours tout aussi hermétiques du fonctionnalisme et de ses techniciens, qu'ils soient économistes, ingénieurs ou même urbanistes...

En somme, on constate que notre conception traditionnelle des grandes infrastructures urbaines de transport fait face à des critiques

qui menacent leur évolution, voire leur existence. Ces critiques peuvent difficilement être réconciliées, probablement faute d'une définition de l'objectif et du rôle de telles infrastructures urbaines de transports, dans le contexte « socio-écono-culturel » contemporain. Par conséquent, et parce que nous ne voulons pas être la victime d'un phénomène que notre travail cherche entre autres à éclairer, il apparaît nécessaire de comprendre cette déficiente définition de l'infrastructure telle que nous l'entendons aujourd'hui ainsi que les raisons qui ont généré cette déficience face aux contestations de plus en plus véhémentes et efficaces qui la battent en brèche. Enfin, il faudra être en mesure de proposer une redéfinition de la notion d'infrastructure urbaine qui corresponde à la réalité contemporaine et prospective, évidemment sous réserve qu'elle émane d'un individu qui, bien informé, ne peut que tendre vers l'universalité. Cet exercice sera, dans l'optique de cette recherche, centré sur l'infrastructure portuaire de Montréal, et tiendra compte du contexte plus général des infrastructures de transport ainsi que de celui des infrastructures portuaires étrangères.

En premier lieu, nous démontrerons, dans ce chapitre, comment le littoral en général et le littoral urbain en particulier est passé d'un état de non appropriation à un état d'appropriation par la communauté et par les pouvoirs publics. Ensuite, nous discuterons de la main mise graduelle des activités portuaires sur le rivage urbain à la faveur de l'industrialisation de l'économie de la société et de l'espace urbain. Nous enchaînerons en démontrant comment la déliquescence de la structure industrielle occidentale, accélérée par l'interventionnisme de l'État dans un modèle fonctionnaliste et bureaucratique a contribué à éliminer le contexte justificateur du monopole portuaire de la rive.

En second lieu, nous examinerons les mutations récentes du port de Montréal et de son contexte qui ont mené à l'isolement de l'infrastructure portuaire et de l'eau qui la structure du reste de l'espace urbain. Par la suite, nous démontrerons comment cet isolement a été favorisé par le désengagement de l'État de la gestion de l'infrastructure portuaire au profit d'une compression de la conception portuaire qui assimile cette infrastructure à un simple espace privé.

En dernier lieu, nous explorerons la nature fondamentale du concept de limite dans la compréhension de la relation ville/port à titre de territoire de flux et d'habitat, ainsi que de l'osmose ou de la ségrégation que cette limite permet. Nous discuterons ensuite du rôle de la réappropriation de l'eau comme patrimoine public dans l'opposition entre l'espace de flux portuaire et l'espace de vie urbaine ainsi qu'entre les protagonistes qui les animent. Enfin, nous

concluront en démontrant comment la réconciliation entre ville et port passe par l'intégration de l'un et de l'autre, c'est à dire par la constitution d'une nouvelle entité polyvalente.

2.1)

De la ville portuaire à la dichotomie ville / port

La place du littoral dans l'évolution du contexte culturel et de la structure socio-économique de l'espace urbain a, au cours de l'histoire, connu de profondes mutations que nous devons comprendre dans toutes leurs subtilités, ce que s'attachera à illustrer cette partie du second chapitre. Comme nous l'exposerons, cette place fut d'abord celle d'un espace non approprié puis d'un espace appartenant à, et servant l'ensemble de la communauté. La rive devient, avec l'industrialisation, le centre d'une nouvelle organisation urbaine fondée sur la liaison des facteurs de production au nœud structurel que devient l'industrie. La montée d'une culture d'intervention de l'État, et en particulier son repositionnement comme infrastructure de la société, résultant dans la croyance que l'infrastructure génère la société, a contribué à l'effondrement du régime industriel urbain sans pour autant générer une nouvelle cohérence susceptible de répondre aux besoins des habitants. L'infrastructure urbaine n'étant plus solidaire de son contexte immédiat, elle a échoué dans le rôle de moteur d'adaptation qu'on lui attribuait. Le résultat est une assimilation de plus en plus évidente de l'infrastructure comme obstacle à l'expression de la « véritable » structure urbaine qui s'est recentrée sur l'humain, sa vie et son habitat. Ainsi la ville portuaire des « origines » devient la dichotomique ville / port de notre temps

2.1.1)

Le passage de l'espace commun à l'infrastructure d'intérêt public

Dans une dissertation célèbre « *Mare Liberum* » (lat.: *De la liberté des mers*), le juriste néerlandais Hugo GROTIUS établit dès 1633 les bases de ce que nous appelons aujourd'hui le droit de la mer en faisant la preuve de l'absence de propriété privée sur les mers et les océans. Les étendues océaniques, selon son interprétation de l'abstraite *Loi des Nations* - comparable à notre notion du droit international – sont soit la propriété d'aucun (*res nullius*), soit la propriété commune (*res communis*), soit la propriété publique (*res publica*) [GROTIUS, H (1633) pp. 20].

The air belongs to this class of things for two reasons. First, it is not susceptible of occupation; and second it is common to all

men. For the same reasons the sea is common to all, because it is so limitless that it cannot become a possession of any one, and because it is adapted for the use of all, (...).
[GROTIUS, H. (1633) pp.24].



Hugo Grotius
(1583-1645)

Jurisconsulte hollandais, né à Delft que d'aucuns considèrent comme le père du droit international moderne. Il est entre autres l'auteur du Mare Liberum (1633), où il défend éloquemment le principe de la liberté des mers.

Selon sa pensée, toujours validée par le droit international contemporain, bien qu'à certains égards mise à mal, la mer constitue un bien commun puisqu'elle ne peut être occupée complètement par quiconque et que son usage par l'un ne limite pas son usage par l'autre. Il étend son raisonnement à l'ensemble du domaine maritime incluant le littoral, dans une analyse très libérale qui se rapproche à certains égards des arguments libre-échangistes d'Adam SMITH, en ce que, comme dans la *Richesse des Nations*, GROTIUS base son argumentaire sur la diversité des ressources individuelles et l'échange de ces ressources diverses entre les individus, comme source de l'enrichissement et du bien-être particulier et commun. Ces énoncés, à une époque où le capitalisme commercial connaît un développement sans précédent, trouvent toujours écho aujourd'hui dans la libéralisation des échanges mondiaux, indissociable de la fulgurante progression de l'industrialisation et de la croissance du commerce maritime permise par la liberté des mers et l'accessibilité du littoral. Aussi, dans cette optique axée sur le commerce, il étend son raisonnement au littoral, qui est un élément défini par la mer, et, par conséquent, lui appartient fonctionnellement comme juridiquement « :

Now, the same right which applies to the sea applies also to the things which the sea has carried away from other uses and made its own, such for example as the sands of the sea, of which the portion adjoining the land is called the coast or shore. [GROTIUS, H. (1633) pp.24]

Cette manière d'envisager le littoral comme une composante indissociable du milieu hydrique correspond à une époque pas si lointaine où l'aménagement de cet espace était rarissime, compte tenu de la supériorité des forces naturelles sur les moyens techniques alors disponibles et réalistement applicables. Dans le cas de tels aménagements, il ajoute que même si un « *agent privé* » possède le littoral en l'occupant tangiblement, il n'en modifie pourtant pas durablement son caractère public :

(...) inasmuch as the sea seems by nature to

resist ownership. For just as a wild animal, if it shall have escaped and thus recovered its natural liberty, is no longer the property of its captor, so also the sea may recover its possession of the shore. [ibidem.]

Bien que cette analyse puisse nous sembler, à cause de son âge, éloignée des problématiques contemporaines, elle conserve toutefois sa pertinence dans le droit international, parce qu'elle découle du dynamisme naturel du domaine hydrique et parce qu'elle s'attarde à définir des fondements juridiques persistants. L'analyse fondamentale, qui consacre le statut non privatif de la haute mer, trouve-elle son pendant dans les eaux territoriales canadiennes et québécoises et sur les littoraux du *Golfe* et du *Fleuve Saint-Laurent*, qui ne font pas partie des étendues océaniques et qui s'inscrivent dans une dynamique distincte? Pour répondre à cette question, il faut nous replonger dans le passé.

Comme le révèle le travail de HARRIS et DECHÊNE, au tout début de la fréquentation du *Golfe Saint-Laurent* et de la façade atlantique canadienne par les Européens, au 16^{ième} siècle, on constate la liberté relative d'occupation de cet espace somme toute plutôt vierge. Les pêcheurs basques, portugais, anglais et français fréquentent différentes portions du littoral parsemées d'une multitude de petits havres naturels où ils pratiquent une pêche saisonnière côtière pendant les quelques mois de la belle saison [HARRIS, DECHÊNE, L. (1987) / MARCUS, (1980)]. L'abondance des havres et celle de la pêche favorisent, pour un temps, un statut indéfini du littoral attribuable à une nation plus par fréquentation traditionnelle transmise oralement entre les pêcheurs d'un même groupe national, voire régional, que par la véritable occupation ou possession. Cette situation se rapproche de celle que définit GROTIUS comme *res nullius*, en étendant ces observations du statut juridique de la haute mer aux littoraux et aux eaux côtières. Cet état de fait va cependant graduellement s'éroder au fur et à mesure que ce développent des établissements permanents. Ces derniers supportent une industrie de pêche sédentaire qui réussit à moindre coût à assurer la croissance soutenue de cette exploitation dont les débouchés sont eux-mêmes en croissance du fait de l'explosion démographique européenne [DECHÊNE, (1987)]. Ainsi apparaissent les premiers établissements permanents, des ports comme *Plaisance*, *St-John's* et *Trinity* qui graduellement affirment l'implantation d'une propriété commune des côtes, terre-neuviennes en l'occurrence. Ici cependant, le terme commun fait référence à un groupe national particulier puisque l'occupation du territoire, seul garant de l'appropriation, est réalisée par l'intervention de l'État, allié aux

marchands qui établissent ces ports permanents sur des côtes qui seront de plus en plus, du fait de l'occupation permanente, le territoire de pêche et d'établissement privilégié des individus et des entreprises appartenant à cette communauté nationale. Ainsi, on voit que l'occupation physique des rives, ne serait-ce qu'en certains points précis, provoque une appropriation plus générale du littoral qui cesse d'être *res nullius* pour devenir un espace commun au groupe national qui l'occupe et le contrôle ; *res communis*.

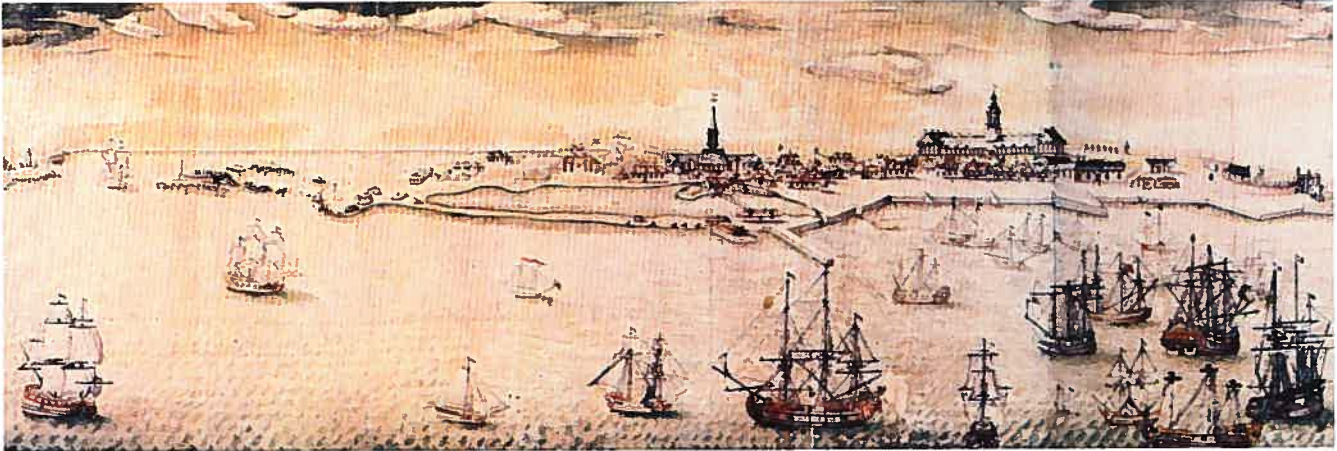


Figure 2.1.1 (A)

« Vue de la ville de Louisbourg prise en dedans du port »

(ad. 1731)

Tant que Louisbourg demeurera sous pavillon français, cette communauté nationale contrôlera, par le truchement de ce port fortifié, les pêcheries et le trafic du golfe Saint-Laurent. De plus, grâce à son emplacement favorable, ce port a joué un rôle pivot dans les échanges commerciaux avec la région, la métropole et ses colonies ouvertes sur l'Atlantique.

S'implante alors une logique d'appropriation qui se trouve maillée aux stratégies commerciales, aux pratiques d'exploitation et aux intérêts des groupes nationaux qui sont en concurrence pour le contrôle de la ressource et donc du littoral. Les premiers établissements permanents sont faiblement défendus et de petite taille. Cependant, à la suite des conflits qui marqueront le passage du 17^{ème} au 18^{ème} siècle, modifiant l'attribution du littoral par la prise des établissements de l'une ou l'autre des deux communautés anglaise et française, qui sont restées seules dans la course, les établissements permanents sont de plus en plus renforcés par la création ou la transformation d'un ou plusieurs établissements en pôle solide, grand port et base navale fortifiée. *St-John's* (Terre-neuve) et *Halifax*, comme *Louisbourg* {Figure 2.1.1 (A)} et *Québec*, sont de bons exemples du développement de villes portuaires, qui agissent comme rempart de la communauté nationale face à la concurrence, ainsi que comme caution nécessaire au contrôle véritable du littoral.

Or, ce contrôle ne peut être assuré que par l'État, qui est seul en mesure de fortifier, d'équiper et de soutenir de telles bases, en plus d'assurer les prérogatives de la communauté sur son littoral. Ainsi, l'intervention publique ou la modification du statut du littoral comme domaine sous contrôle public introduit-il une notion supplémentaire : l'espace commun ne peut être garanti que par

l'intervention publique qui le régit et assure son utilité commune. Ainsi, on constate que la logique de GROTIUS, qui veut que le littoral soit en dehors du contrôle de l'individu ou d'un groupe, comme l'est la haute mer, ne s'applique qu'en l'absence de concurrence entre des groupes nationaux rivaux. Dans le cas où il y a concurrence, à l'exemple du littoral atlantique du Canada au 17^{ième} et 18^{ième} siècle, l'établissement de ports importants et fortifiés a, dans l'histoire, consacré l'appropriation du littoral par les communautés nationales. Cette appropriation résultant de l'occupation effective par les membres du groupe se fait sous la gouverne de l'autorité publique, en définitive le seul garant du contrôle grâce à sa capacité d'appliquer la force militaire pour s'assurer du respect des droits de sa communauté.

Maintenant, penchons-nous sur un objet plus proche de nos préoccupations, le *Fleuve Saint-Laurent*. Il faut d'entrée de jeu constater que la nature d'un fleuve et de ses rives diffère de celui de l'espace et du littoral maritime. D'une part, les attributs géographiques d'un fleuve sont plus proches du vecteur que de la matrice que peuvent représenter les étendues océaniques. La nature de vecteur du fleuve, moins insaisissable que celle de la mer, le rend plus facile à contrôler. Ainsi, la vallée du Saint-Laurent est l'objet d'un contrôle jalousement disputé dès le départ. Avant l'arrivée de CARTIER, les *Iroquoiens du Saint-Laurent* l'occupent notamment par leurs grands établissements de *Stadaconé* (Québec) et de *Hochelaga* (Montréal), mais aussi par un nombre important de villages tout le long de la vallée laurentienne. Après la découverte du fleuve par CARTIER en 1534, la première tentative d'établissement permanent, en 1541-1542, est repoussée, entre autres, par l'hostilité des *Iroquoiens* qui y voient sans doute le possible affaiblissement de leur autorité sur l'axe du fleuve et en conséquence l'effritement de leur statut d'intermédiaire. Durant la seconde moitié du 16^{ième} siècle, lorsque des échanges commerciaux de plus en plus réguliers s'établissent avec les Européens, les *Iroquoiens*, jusqu'alors assurés du monopole commercial grâce à leur position stratégique sur le fleuve sont décimés (vers 1580), probablement par des conflits avec les nations qui en amont souhaitent elles aussi bénéficier directement du commerce avec les européens. C'est du moins une des hypothèses avancées par les historiens [HARRIS, DECHÈNE, (1987)].

Lorsqu'en 1608 Champlain fonde Québec, il constate que la vallée n'est pas peuplée et constitue en somme le territoire d'aucun ; *res nullius*. L'établissement à Québec ne constitue qu'une occupation bien faible du territoire ; cela ne suffit pas à la communauté française pour s'assurer du contrôle de la vallée et de son commerce. Aussi cette occupation est-elle contestée par les Basques au tout début,

bénéficier d'un accès direct à la rive via leur parcelle de terrain. Peut-on encore constater ce passage de « *res nullius* » à « *res communis* » puis à « *res publica* » ? À Montréal, sous l'ancien régime, pour garantir à la communauté du bourg un accès au fleuve, on établit la commune, espace traditionnellement dévolu au pâturage des bêtes mais aussi à l'échouage des embarcations, au déchargement/chargement et plus généralement au commerce qui prend une place prépondérante dans la vie économique de la communauté montréalaise. Cette vocation semble claire lorsque l'on constate le nombre de ports (5) qui s'ouvrent sur cet espace et sur autant de rues transversales ou de places publiques qui relient l'ensemble de la ville à la commune et au fleuve {Figure 2.1.1. (C)}.

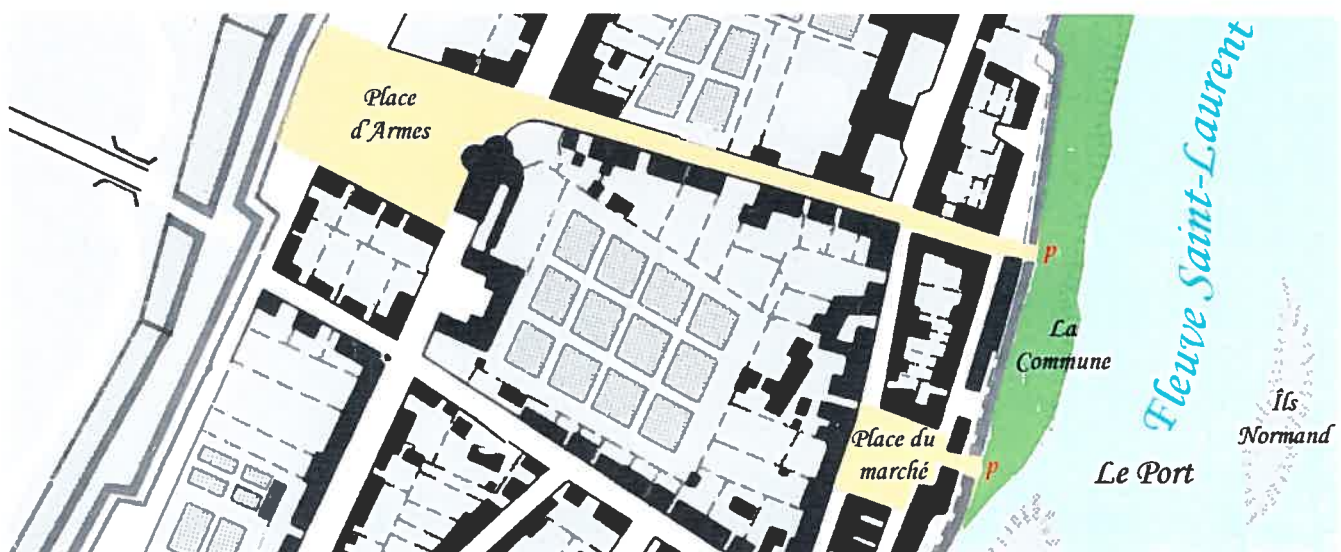


Figure 2.1.1. (C)

Fragment d'une carte de Montréal
(ad. 1752)

Sur ce fragment d'une carte de Montréal que nous avons retouchée, on constate comment s'articulent les grandes places publiques que sont la Place d'Armes et la Place du marché, avec la Commune et le Port via deux portes (P) et les deux rues qui les desservent. Par l'articulation directe des places et du réseau viaire sur les nombreuses portes ouvertes vers la commune, la communauté montréalaise jouit d'un accès équitable au fleuve et aux berges non appropriées.

Ainsi, à Montréal, la rive peut être entendue comme la propriété d'aucuns ou *res nullius*, du moins sous le régime français. Ce statut correspond à une époque où la nature des échanges commerciaux de même que celle des embarcations les véhiculant est relativement modeste et s'accommode bien de cette vaste « plage vaseuse » qu'est la commune. Cependant, avec l'accroissement du trafic et de la taille des embarcations qui accompagnent la croissance de l'activité commerciale (en particulier celle liée aux fourrures, à la potasse et aux surplus agricoles), de la Conquête (1763) jusqu'au début du 19^{ème} siècle, le statut non approprié de la commune est confronté à une concurrence de plus en plus vive entre ses usagers toujours plus nombreux. C'est d'ailleurs à cette époque (1820) que sont érigés les premiers quais (initiative privée) sur la rive jouxtant les propriétés privées sises sur la Pointe-à-Callière, qui ne faisait pas partie de la commune. Cette utilisation plus intensive de la berge à mesure que se développe le « grand commerce » est aussi accentuée par

l'établissement d'une voie publique (rue des Commissaires ou rue de la commune) le long de la commune, à l'emplacement des fortifications démolies à cet effet {Figure 2.1.1 (D)}. Si cet aménagement renforce l'accessibilité de la rive pour la communauté montréalaise grandissante, elle ne résout pas le problème de concurrence qui devient de plus en plus criant sur la berge dont la structure naturelle ne répond plus aux pressions de la nouvelle réalité commerciale et démographique.

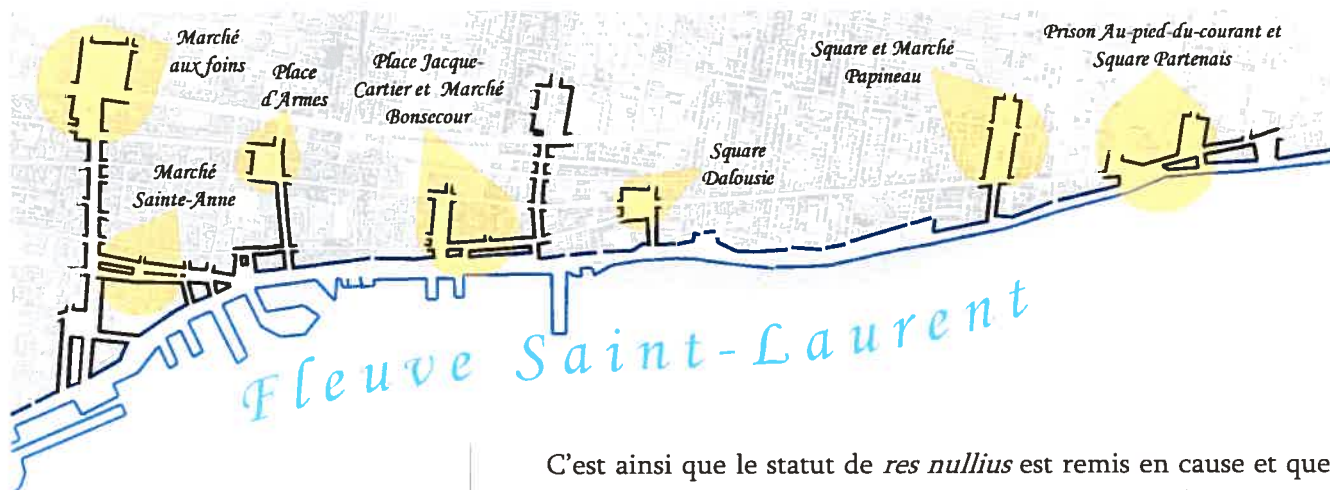


Figure 2.1.1 (D)

Fragment d'une carte de Montréal
(ad. 1846)

Sur cette carte de 1846, nous avons fait ressortir le réseau de places et d'équipements publics articulés avec le rivage qui n'a plus l'allure naturelle de la commune, mais plutôt l'allure d'un port aménagé pour les besoins croissants et spécialisés du commerce.

C'est ainsi que le statut de *res nullius* est remis en cause et que, rapidement, les pouvoirs publics doivent affirmer la propriété commune de la berge et de son utilisation par la constitution d'une commission du havre responsable de l'aménagement et dépositaire de la rive fluviale de Montréal. Par l'instauration de cette commission, le gouvernement affirme le statut *res communis* du littoral urbain en ce qu'il donne à une autorité publiquement contrôlée les moyens de gérer l'espace dans l'intérêt commun. Ainsi, à Montréal, on constate, en ce qui concerne le littoral urbain, le même phénomène de transformation du statut du littoral dans lequel se succèdent *res nullius* puis *res communis*. Il est à noter cependant que la commission du havre relève directement du Parlement et non de la municipalité. Il semble que cette situation ait, au cours de l'histoire du port et de la ville, suscité certaines frictions. La commission, ne dépendant pas finalement de l'intérêt local, sera graduellement orientée vers ceux qui la font vivre, en lui versant les droits d'accostage et des loyers, c'est-à-dire : les grands groupes industriels et commerciaux canadiens, britanniques puis américains.

Ainsi, l'intérêt commun, pour la protection duquel la commission a vu le jour, se transformera graduellement en intérêt public, dans la mesure où ce terme est compris au singulier et que cet intérêt est entendu comme celui des grands groupes industriels et commerciaux, nationaux voire continentaux. En effet, l'intérêt

commun peut être compris comme étant composé de nombreux intérêts publics que la commission ne sera graduellement plus à même de servir puisqu'elle sera vite dominée par les agents du grand capital commercial et industriel. Cet héritage organisationnel est toujours perceptible dans le statut contemporain du port, comme nous aurons l'occasion de le voir plus loin dans ce texte. Cette situation n'est pourtant pas évidente au milieu du 19^{ème} siècle puisque les aménagements portuaires effectués par la commission répondent à de très nombreux usages de types diversifiés qui vont de petit quai devant les différents marchés et places publiques, au service du commerce agricole local et régional ainsi qu'à celui des traversiers qui relient les bourgs longeant le Saint-Laurent, en passant par les quais de l'embouchure du Canal Lachine pour les barges s'affairant aux échanges avec l'intérieur continental et à ceux plus importants dévolus aux océaniques servant le bourgeonnant commerce international.

Si nous avons évoqué l'évolution du statut du littoral et en particulier du littoral urbain dans le cadre de la société préindustrielle, c'est pour mieux révéler la profonde transformation que l'industrialisation engendrera sur ce statut «originel» du littoral. Ce statut particulier, où se confondent et se succèdent la non appropriation, l'appropriation communautaire et publique du rivage urbain - mais qui sous chacune de ces formes, consacre le caractère collectif de l'espace littoral - n'est pas propre à la communauté montréalaise puisqu'il se manifeste tout au long du fleuve. De même, ce statut du littoral n'est pas typique de l'urbanisation le long de notre fleuve, mais plutôt de l'occupation urbaine des rives dans l'ensemble des agglomérations préindustrielles [KONVITZ, (1978) pp.6-7].

Ainsi, on notera la ressemblance frappante entre l'aménagement des littoraux bordelais et montréalais en ce que, dans les deux cas, ils lient la ville et la berge non aménagée par un réseau de rues et de places qui assurent l'accessibilité commune à l'espace collectif qu'est la rive. Bien que des modèles du type hollandais, comme Amsterdam ou Rotterdam, puissent à première vue nous sembler relever d'une logique toute autre, ils sont en fait issus de la même tradition en ce que les canaux multiplient l'étendue du littoral urbain et assurent l'accessibilité collective grâce à un espace public structuré par la relation qu'entretient l'ensemble de la communauté avec l'eau [MEYER, H. (1999) pp.283-295]. Le même caractère est perceptible aussi bien à Naples, à New York, à Gênes, à Marseille ou à Anvers. Bien que les moyens déployés pour inscrire le littoral dans le réseau des espaces publics puissent différer dans leurs manifestations, ils ne modifient pas le caractère collectif du littoral dérivé de son utilité

générale.

Aussi, comprend-on mieux que le port et la ville sont à cette époque deux entités indissociables, au point où l'expression « le port de Québec », par exemple, ne désigne pas, pour les individus du monde préindustriel, l'espace restreint où s'effectuent le déchargement et le chargement des navires mais l'ensemble de la ville. Ce fait s'explique entre autres par la prépondérance, voire le monopole de la voie d'eau, dans les échanges commerciaux d'envergure à l'époque préindustrielle [KONVITZ, J.(1978) pp.XI]. Cette prépondérance accorde de facto une place centrale aux agglomérations portuaires, place qui se traduit par un lien direct et indirect de la majorité de la communauté avec le commerce maritime et l'activité portuaire.

Or, on constate que la situation contemporaine est bien loin de cette origine. D'une part, bien que sous contrôle public, le littoral affecté à l'activité portuaire, qui comprend une forte proportion du littoral urbain, n'est pas accessible à l'ensemble de la collectivité. Cette différence n'est pas le fruit des développements les plus récents, comme l'exposent certains auteurs, mais trouve son origine dans le développement d'une organisation urbaine industrielle. Les conséquences de l'établissement de la société industrielle et de cette forme urbaine typique sont, selon nous, la source de la remise en question contemporaine de l'occupation « portuaire » du littoral urbain. Aussi, faut-il tout d'abord saisir ce que représente l'établissement de l'organisation industrielle de l'espace et de la société pour mieux distinguer ce qui, dans le phénomène actuel de remise en question, est le fruit de la déchéance de l'héritage industriel et de ce qui est le résultat d'un contexte inusité.

2.1.2)

L'urbanisation industrielle et la constitution du monopole portuaire de la rive urbaine

Le passage de l'organisation traditionnelle, ancestrale, à l'organisation industrielle de la société est un des phénomènes les plus marquants de l'histoire. Aussi, ce changement d'organisation est-il le résultat de modifications dans les modes de production, à la fois résultat et cause de changements dans l'organisation des relations individuelles, des relations entre les classes ainsi que de l'organisation de l'espace urbain, étant compris comme la relation entre la rive et les autres éléments de la géographie urbaine.

Paul MANTOUX, dans *La révolution industrielle au XVIII^{ème}*

siècle, donne l'exemple de l'industrie de la laine en Angleterre pour décrire les caractéristiques de l'activité productive dans le contexte préindustriel : cette activité est basée sur la cellule familiale comme unité de production, cellule « domestique » possédant les outils et les moyens de production nécessaires au tissage et occupant en outre une parcelle de terre qui lui assure une certaine autosuffisance. En résulte une diffusion très grande de la production sur l'ensemble du territoire, l'égalité relative et l'indépendance des unités domestiques, les unes par rapport aux autres [MANTOUX, 1928, p.41]. Ici, cette indépendance relative des unités de production domestique est perceptible dans le lotissement des terres agricoles qui, de taille relativement comparable, disposent du même niveau d'accessibilité en étant généralement établies en bordure des cours d'eau, comme le fleuve. La même constatation vaut pour les unités domestiques urbaines qui sont, par le réseau de places publiques et de rues, connectées à l'espace commun qui donne accès au cours d'eau, principale voie de communication et de commerce.

Toutefois, note MANTOUX, lorsqu'il existe une surproduction dans ce système autarcique, on note la présence d'un intermédiaire, le commerçant, dont le rôle fondamental est d'élargir le marché et d'écouler la production que celui-ci acquiert des unités domestiques. Or, s'ajoute à cette fonction nominale celle d'apprêter la marchandise pour sa mise en vente – la teindre (dans le cas des lainages) – ce qui nécessite l'embauche d'ouvriers. Ceci constitue « ...*la première étape de la transformation graduelle du capital commercial en capital industriel.* » [MANTOUX, 1928, pp.42-45]. Ainsi paraît une première division du travail qui constitue le fait essentiel de l'aire industrielle. Cette nouvelle organisation du travail qui apparaît avec les surplus de production des unités domestiques est perceptible ici dans l'aménagement de l'espace urbain et dans les pratiques d'habitation. En effet, la maison urbaine qui, jusqu'à la fin du 18^{ème} siècle, comprend le lieu de résidence de la famille, le lieu de travail et l'entrepôt, structure typique des modes de production domestique, commence graduellement à céder sa place à des formes plus spécialisées qui consacrent par l'aménagement la ségrégation des fonctions socio-économiques dans l'espace urbain [LAUZON, FORGET et al. (2004) pp.122-130 / LACHANCE, (1987)] {Figure 2.1.2 (A)}.

Ce changement dans les rôles productifs et les relations commerciales produit donc un impact dans l'organisation de l'espace urbain. Ainsi la division du travail, même sous sa forme embryonnaire, et l'éclosion d'un groupe d'importants capitalistes commerciaux, provoquent toute l'émergence de nouveaux modes d'occupation de l'espace urbain à travers lesquels commencent à se

dessiner des secteurs dévolus à l'entreposage et au commerce de gros, d'autres au commerce de détail et enfin d'autres essentiellement résidentiels. Déjà, au milieu du 19^{ème} siècle, la façade urbaine du port, essentiellement faite de magasins-entrepôts, est marquée par cette spécialisation, comme nous aurons le loisir de le décrire plus précisément au chapitre 4. Cependant, c'est l'introduction des procédés mécaniques de production qui consacrera la véritable mutation de l'organisation socio-économique et donc urbaine.

Le « machinisme » constitue le pivot de la première révolution industrielle. Son introduction dans l'industrie est à l'origine d'une mutation irréversible dans les relations économiques entre les groupes sociaux et dans l'organisation de l'espace. L'introduction de la machine dans l'organisation économique change en profondeur la place de l'individu dans la société en ce qu'elle se substitue à l'unité domestique de production. Ainsi l'individu n'œuvre plus dans une cellule familiale qui maîtrise les moyens de production lui assurant son indépendance, mais s'inscrit dans un processus de production dont le cœur est la machine :

« (La machine) (...) au lieu d'être un instrument dans la main de l'ouvrier, (...) est une main artificielle. Elle se distingue de l'outil moins par la force automatique qui la meut que par les mouvements dont elle est capable, ces mouvements inscrits dans ses rouages par l'art de l'ingénieur, et qui se substituent aux procédés, aux habitudes, à l'adresse de la main. » [MANTOUX, P. (1928) pp.184].

L'établissement de la société industrielle, ici dans la seconde moitié du 19^{ème} siècle, transforme un peuplement dispersé basé sur des unités de production relativement autonomes, comparables et égales (l'unité domestique) ainsi que sur une structure commune et publique en une société linéaire, dense, où les facteurs de production s'organisent et se concentrent autour de la manufacture, de l'industrie, elle-même centrée sur le processus mécanique. Cette organisation « scientifique », cette ingénierie de la production, théorisée par Charles TAYLOR, accompagne et induit un mouvement graduel vers la spécialisation des espaces urbains, mouvement initié dans la seconde moitié du 19^{ème} siècle et qui s'accentuera pendant une bonne partie du 20^{ème}. Ainsi l'industrie et les machines qui l'animent occupent le centre d'une nouvelle chaîne relationnelle qui, d'une part, dans le cas des secteurs riverains,



Figure 2.1.2 (B)
 Filature Victor Hudson vue du fleuve
 (ad. 1874)

Sur cette gravure, on voit la filature Victor Hudson en 1874, alors le plus grand établissement industriel de la ville de Hochelaga. Cette vue depuis le fleuve donne une idée des installations portuaires privées qui avaient été érigées pour permettre à la filature de s'approvisionner en matières premières et pour exporter ses produits finis. Ce quai, bien que d'abord destiné à l'industrie, était aussi utilisé pour relier Hochelaga à la rive sud, en particulier eu égard à l'approvisionnement alimentaire, puisque derrière la filature se trouvait un marché public. Cette structure urbano-portuaire illustre bien la transition entre la rive comme espace public collectif et la rive comme facteur de production industrielle.

comprend une bande portuaire et d'entreposage pour l'acheminement et l'expédition des matières premières et des produits finis et, d'autre part, comprend les quartiers résidentiels qui fournissent la main-d'œuvre.

Ainsi, la rive n'est plus un dénominateur commun à l'ensemble des unités domestiques, mais devient un des facteurs de production qui entre dans le système centré sur l'industrie « machiniste » {Figure 2.1.2 (B)}. Ce mouvement de spécialisation, de ségrégation du travail et de l'organisation spatiale des fonctions urbaines est favorisé par le développement d'un mode de transport révolutionnaire, le chemin de fer, qui facilite la mobilité terrestre, aussi bien urbaine (tramway) qu'interurbaine et, de ce fait, accapare une large proportion du rôle de liaison locale et régionale que jouaient le fleuve et, par voie de conséquence, la rive. En contrepartie, la rive et le fleuve deviennent de plus en plus les médiums de relation avec le monde. C'est à cette époque que se développe l'immigration internationale et que le port devient un lieu privilégié d'échanges culturels [MEYER, H. (1999) pp.28-30]. De même, l'explosion du commerce international lié à l'industrialisation et au développement technologique permet l'échange d'une diversité exceptionnelle de biens et de produits.

À Montréal, dans le secteur le moins touché par l'établissement de l'industrie mécanisée (secteur aujourd'hui désigné comme Vieux Montréal et Vieux Port), et en particulier avant que cette activité ne devienne le trait caractéristique de la métropole (avant 1870-80), cette explosion de l'activité portuaire comme de son contenu culturel « internationalisant » porteur de « modernité », exerce une puissante fascination sur l'ensemble de la société, y compris l'élite, comme en témoigne l'érection dans la première moitié du 19^{ème} siècle de bâtiments prestigieux, d'hôtels, de cafés ainsi que l'aménagement d'une promenade le long de la rue de la commune. Or, cette fascination de l'élite pour l'activité et les « quartiers portuaires », perceptible partout en Occident, est contrebalancée puis supplantée par la crainte qu'ils suscitent, du moins dans la perception bourgeoise à mesure que l'industrie se les accapare accompagnés de leur saleté, de la « dépravation » des masses ouvrières [MEYER, H. (1999) pp.28-30].

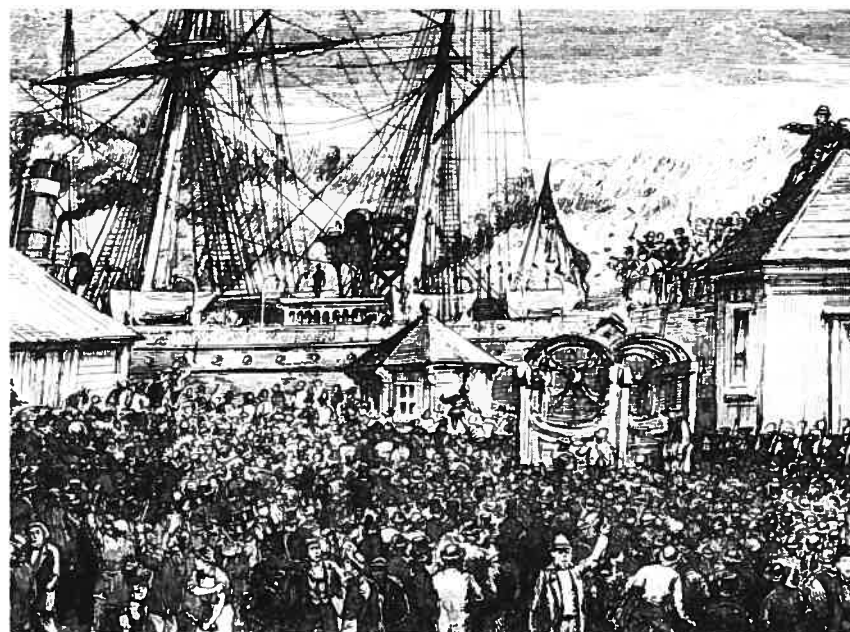
Bien que l'espace portuaire et plus généralement les quartiers où se développent les activités industrielles soient, vers la fin du 19^{ème} siècle, presque abandonnés par l'élite qui regroupe leurs fonctions et leurs milieux dans de nouveaux espaces ségrégués et propres à leur groupe, ces milieux industriels et portuaires prennent une place prépondérante dans l'univers des ouvriers. Celui-ci est en effet lié au port par les liens du travail, soit directement, comme les débardeurs et les marins, soit indirectement, comme les ouvriers des industries

qui bordent le port. Or, l'industrie et le travail qu'elle génère sont à cette époque et jusqu'à la seconde moitié du 20^{ème} siècle le point focal de la société ouvrière. Autour d'eux se structurent non seulement l'habitat, mais aussi les activités de loisir, les associations sociales et les organisations « politisées » comme les syndicats. Il est intéressant de constater la précocité des mouvements syndicaux des travailleurs du port qui, dès 1880 à Montréal, se manifestent par le recours à la grève, démontrant l'importance de cet espace dans l'affirmation de l'identité ouvrière [Figure 2.1.2 (C)].

Figure 2.1.2 (C)

"Montreal - The Ship Labourer's Strike"
(ad. 1880)

Il est intéressant de constater la précocité des mouvements syndicaux des travailleurs du port qui, dès 1880 à Montréal, se manifestent par le recours à la grève, démontrant l'importance de cet espace dans l'affirmation de l'identité ouvrière. Cette gravure du Canadian Illustrated News du 29 mai 1880 montre bien l'important poids économique - politique qui est depuis longtemps celui du port ainsi que la compréhension que les mouvements ouvriers en ont toujours eu, et ce jusqu'à aujourd'hui.



Ainsi, le port n'est pas un espace privé de vie mais lié à la société ouvrière, qui rassemble la majorité de la population qui, dans les quartiers où le port est présent, le fréquente, l'intègre, le fait vivre, bref, l'habite et se l'approprie d'abord pour le travail, mais aussi pour flâner, manifester, échanger, pêcher... Cependant, il faut noter que l'espace collectif qu'était le port avant l'introduction d'une logique industrielle mécanisée devient un espace d'intérêt public. Comme nous l'avons déjà dit, cet intérêt public, c'est d'abord celui du grand capital industriel et commercial que sert une autorité portuaire dont la structure de gouvernance assure une domination des membres de cette classe sociale qui contrôle l'industrie et le commerce. Cependant, rappelons cette lapalissade importante : l'ensemble de la société industrielle est structuré autour de l'industrie.

La ségrégation spatiale que nous avons évoquée se fait certes entre les fonctions urbaines mais aussi entre les groupes sociaux qui y sont associés. Ainsi, aux espaces industriels sont joints les quartiers

ouvriers et leurs composantes commerciales, ethnoculturelles,... De même, aux activités de service et de gestion, typiques du centre-ville, sont associés les quartiers de la classe moyenne et de l'élite, avec cette différence que le niveau de vie de ces groupes permet le recours plus systématique aux moyens de transport mécanisés (tramway, train puis automobile) dans les déplacements quotidiens, ce qui étend davantage leur « habitat ».

Ainsi, l'intérêt public, en ce qui a trait au littoral urbain singulièrement focalisé sur l'industrie, servant et structurant la masse de la population ouvrière, continue, bien qu'indirectement, à servir la collectivité. Le port est donc devenu un espace au service de l'intérêt industriel et commercial mais qui, par le truchement d'une société comme d'un aménagement urbain centrés sur l'industrie, conserve certains attributs de l'espace collectif. Ainsi, on observe qu'à Montréal, la rive passe de la propriété commune à la propriété de l'intérêt public, soit l'intérêt industriel et commercial, qui est toutefois structurant et central dans la société de cette époque. Cette notion « d'intérêt public » est confrontée aujourd'hui à une remise en question qui rend absolument impossible, dans le contexte contemporain, une définition aussi restreinte et saisissable que celle mentionnée pour la période industrielle.

Le rôle central de l'industrie de production matérielle dans la liaison entre le port et l'univers ouvrier nous révèle la fonction d'intermédiaire qu'occupe cet élément dans le contexte urbain, fonction qui justifie le monopole portuaire de la rive dans l'est de l'île de Montréal pendant une bonne part des deux derniers siècles. L'existence du port suscite et/ou provient de l'établissement de très nombreuses industries qui génèrent les emplois nécessaires à la classe ouvrière et donc contribue à la cohérence de cette société. Il faut noter que cette caractéristique est assez unique dans le cas de Montréal à la fin du 19^{ème} siècle. À la différence de bien d'autres villes portuaires, la métropole canadienne est à la fois un lieu de transit pour les marchandises et un lieu de production. En effet, port de transit et établissement industriel sont, dans bien des réseaux urbains, spatialement dissociés. L'industrialisation portuaire sera, en Europe, un phénomène essentiellement perceptible à partir des années 1950-60 [LAVAUD-LETILLEUL, V. (2002)], alors qu'ici, il semble lié au développement portuaire dès la seconde moitié du 19^{ème} siècle. Ainsi, c'est dans le contexte de l'établissement d'une société et d'une métropole industrielle que se développe une large proportion de l'espace portuaire que nous avons reçu en héritage ainsi que la logique du monopole portuaire de la rive urbaine aujourd'hui contestée. Le port, par cette mutation, n'est cependant plus au centre de l'organisation spatiale et socio-économique mais en

périphérie d'un centre occupé par l'industrie. La disparition graduelle de ce point d'ancrage, de cet intermédiaire entre l'espace de flux et l'espace de vie, est comme nous l'aborderons dans la partie suivante, la source de la remise en question de la place de l'infrastructure portuaire en milieu urbain.

2.1.3)

La disparition du contexte culturel justificateur du monopole portuaire de la rive : recadrage culturel de l'eau et de l'infrastructure

La ségrégation spatiale des fonctions urbaines et des communautés socio-économiques/ethniques qui leur étaient associées est un symptôme de l'établissement et de la croissance d'une société industrielle et urbanisée. Cette évolution a conséquemment engendré un repositionnement du statut de la rive. En effet, celle-ci devient un facteur de production dans une organisation spatiale centrée sur la structure de l'industrie. Elle est donc graduellement monopolisée par l'industrie et l'activité portuaire nationale et internationale qui la sert. Le port est ainsi approprié par l'industrie, mais dans son entièreté, ce qui inclut la société ouvrière. Cependant, au sortir de la seconde Guerre mondiale paraît un nouveau contexte qui bouleversera la société industrielle, maintenant devenue traditionnelle, et qui minera les bases légitimant un monopole portuaire des rive urbaines.

L'affaîssement de la structure industrielle « traditionnelle » résultant du krach boursier de 1929 et de la conséquente dépression économique des années 1930, contenait déjà les germes d'une mutation profonde de la structure industrielle/ouvrière et en particulier de son caractère spatial. Cependant, la seconde Guerre mondiale produira les véritables avancées technologiques et conceptuelles nécessaires au passage d'une industrie urbaine concentrée, à une industrie suburbaine étalée. En effet, le niveau de production vers lequel est propulsée l'économie des nations en guerre force l'innovation et la remise en question des pratiques anciennes. Bien que le conflit ressuscite l'infrastructure existante, des phénomènes comme l'apparition de nouveaux produits, le développement de l'« auto-mobilité », aussi bien sur le front que dans la logistique de production et d'approvisionnement, modifieront la conception de la production, de l'industrie, de l'infrastructure et de la mobilité.

KONVITZ note entre autres l'émergence de nouveaux types de bâtiments industriels et de nouvelles pratiques de production basées

sur l'horizontalité, la chaîne de montage, en particulier dans l'industrie relativement nouvelle mais essentielle qu'est l'aéronautique pendant la Guerre. Ces nouvelles pratiques permises par l'émergence de nouvelles technologies nécessitent des édifices avec une emprise au sol bien plus grande que celle de la plupart des bâtiments industriels construits avant la Guerre et des connexions routières plus efficaces, etc. [KONVITZ, J. (1985) pp.175-176].

La Guerre a aussi comme conséquence de généraliser une culture d'intervention, de contrôle et de planification par l'État, de l'ensemble du développement socio-économique et industriel qui n'était alors surtout apparu que dans certains États comme l'URSS et sous une forme plus libérale dans l'Amérique du *New Deal*. De même, cette approche disposait déjà de certaines assises locales plus généralisées, sous la forme d'une tendance « régulatrice ». Déjà, à la fin du 19^{ème} siècle, on avait procédé, dans la plupart des métropoles occidentales, à la municipalisation des services de distribution urbaine d'électricité et d'eau, pour ne nommer que ceux-là [KONVITZ, J. (1985) 131-166]. Cependant, le nouveau système théorique qui sous-tend cette inflation de l'interventionnisme, au milieu du 20^{ème} siècle, est d'une nature beaucoup plus globalisante [ibidem.].

Cette véritable culture d'intervention de l'État qui déferle sur le monde occidental se constitue parallèlement à l'acceptation de plus en plus large du modernisme comme théorie d'urbanisme. Cheval de bataille d'un groupe relativement marginal d'architectes et d'urbanistes européens dans la première moitié du 20^{ème} siècle, cette conception trouve, après la seconde guerre mondiale, de plus en plus d'alliés au sein de la classe bureaucratique émergente, comme de l'élite économique et politique.

Le modernisme, comme le résume MEYER, se base de façon générale sur le principe que la planification par l'État constitue LE moyen de contrôler exactement les processus de constitution de la société, telle l'urbanisation [MEYER, H. (2001), pp.27]. La classe bureaucratique est confortée par ce raisonnement en ce qu'il justifie son existence et son développement. En effet, cette idée d'une planification totale est basée sur la croyance en la capacité illimitée des institutions gouvernementales de régulariser et de contrôler tous les aspects de la société et de l'économie. La conséquence urbaine de ce mode de pensée moderniste résulte dans le concept de séparation complète des différentes fonctions « *aussi bien dans la structure institutionnelle que spatiale* », concept désigné sous le vocable « *fonctionnalisme* » [ibidem.].

Ainsi, l'organisation traditionnelle des quartiers ouvriers, où l'habitat, le commerce, l'industrie sont interreliés par l'espace public

dans une relation de voisinage et de proximité, est jugée désuète et fait l'objet des interventions les plus radicales. Ces dernières comprennent l'érection de complexes HLM, le percement de grandes voies de circulation et la construction de centres commerciaux et communautaires, qui ont comme principale caractéristique commune de s'implanter au détriment du tissu bâti traditionnel et, bien souvent, du tissu social. En fait, la capacité de la nouvelle bureaucratie à contrôler le devenir dans toutes ses manifestations s'oppose assez radicalement au droit de propriété privée qui en limite largement le champ d'application une fois que l'intérêt national, lié à l'effort de guerre, s'effrite après le conflit. Aussi a-t-on constaté rapidement que les efforts de restructuration faisaient généralement sentir leurs effets dans les quartiers les plus pauvres où justement la capacité de résistance des propriétaires était la plus faible, du moins dans l'Amérique épargnée par les bombardements.

De même, le champ d'application de cette idéologie se restreint de plus en plus à un objet, l'infrastructure. Cette dernière est perçue comme le centre de la nouvelle urbanité fonctionnelle et rationnelle. Il faut aussi, plus qu'ailleurs, en assurer l'émergence dans les vastes quartiers ouvriers et, plus généralement, dans les centres urbains jugés désuets. Ainsi, l'ingénieur et l'urbaniste, devenus technocrates du fonctionnalisme, élaborent et mettent en branle de vastes programmes d'infrastructures visant à rendre la ville plus « mobile » - voire « automobile » - et lui redonner une vie qu'elle semble perdre. On note donc le remplacement de l'industrie, au centre de la conception urbaine, par l'infrastructure, qui dorénavant n'est plus envisagée comme l'un des facteurs de production mais comme LE facteur de production : *L'INFRASTRUCTURE GÉNÈRE LA STRUCTURE*.

Or, ce recentrage est cependant déshumanisé puisque l'infrastructure telle qu'elle est alors conçue s'adresse au mouvement des véhicules, plus généralement à la gestion des déplacements mécanisés et à la rationalisation de la vie urbaine. Tandis que l'infrastructure se repositionne au centre des préoccupations de l'élite en charge de la reconfiguration urbaine, un phénomène irréversible de désindustrialisation massive de la structure urbaine se manifeste simultanément, de façon toujours plus évidente.

Nous l'avons évoqué plus haut, des changements dans les procédés techniques de production et de conception des lieux de production, combinés au développement des infrastructures de circulation de masse, sont d'abord à l'origine d'une décentralisation massive de l'espace industriel dans l'ensemble métropolitain. De plus, cette mobilité accrue dans un univers économique toujours plus vaste

et interrelié facilite l'émergence de nouveaux marchés et accélère une tendance à la délocalisation qui touche non plus seulement la géographie régionale mais aussi nationale et internationale.

Ainsi, en quelques décennies, les grandes métropoles industrielles issues du 19^{ème} siècle sont contraintes à prendre acte de la disparition de leurs bases économiques traditionnelles et de se repositionner vers le secteur des services. Avec le passage à l'urbanité postindustrielle, que le développement « rationnel » des infrastructures a involontairement contribué à accélérer, c'est l'ensemble du contexte industriel qui avait justifié le monopole portuaire de la rive qui disparaît. Le port s'inscrit dans un nouvel amalgame d'infrastructures qui, au cœur des métropoles, semble complètement coupé d'un contexte issu d'une autre époque. Ceci est d'autant plus vrai que, plus souvent qu'autrement, les administrations publiques ont eu tendance à regrouper les corridors autoroutiers et les infrastructures portuaires, accentuant l'effet de coupure résultant de la disparition de l'intermédiaire industriel.

Or, l'approche fonctionnaliste, dont l'ambition était de recentrer l'espace urbain sur l'infrastructure spécialisée, est rapidement confrontée à sa contradiction dans la réalité des habitants des milieux urbains. En effet, la polarisation institutionnelle sur l'infrastructure se basait sur un système idéologique qui ne faisait que peu de cas de l'héritage des quartiers urbains traditionnels. Dès les années soixante, de nouveaux protagonistes comme Jane JACOBS, se feront les avocats des qualités « humaines » inhérentes aux habitats issus de la période industrielle. Parallèlement, des mouvements de conservation s'organisent, le « champ patrimonial » s'étend et la contestation du mode de pensée fonctionnaliste croît.

Le pouvoir adaptateur du recentrement sur l'infrastructure technique apparaît, face au mouvement de désindustrialisation, comme un facteur de ralentissement et d'inertie [MEYER, H. (2001) p.49]. L'infrastructure technique élaborée par la lourde structure bureaucratique a échoué, en partie du moins, dans sa mission d'adaptation de l'espace urbain existant aux nouvelles dynamiques. Elle ne comblera pas le vacuum laissé par l'effritement de l'industrie productive. Le résultat de cet affaissement du système théorique fonctionnaliste et d'une forme de social-démocratie qui le sustentait prendra l'aspect d'un désengagement graduel de l'État et de la privatisation grandissante des leviers qu'il s'était appropriés pour conduire ces réformes, dans le logement, l'industrie et l'infrastructure [MEYER, H., idem.].

La rive urbaine et le domaine hydrique, devenus facteurs de production et nœuds de l'organisation socio-économique industrielle, se mutent, dans les perceptions contemporaines, en infrastructures

techniques déconnectées de leur contexte immédiat. La transformation de la rive portuaire en infrastructure monofonctionnelle apparaît comme un obstacle à l'épanouissement des valeurs culturelles et humaines, rassemblées sous le chapeau de la « qualité de vie », puisque son impact sur son milieu d'insertion n'a pas suscité une nouvelle organisation et que, par conséquent, sa nature urbaine est de plus en plus contestée. Cette contestation se justifie d'autant plus, dans le cas du port, que l'eau, n'étant plus strictement un facteur de production industrielle, est de plus en plus perçue comme un générateur de qualité de vie. L'infrastructure portuaire, limite entre l'eau et les quartiers urbains, parce qu'elle a perdu son rôle central dans l'organisation des espaces locaux, est ainsi assimilée à un obstacle, à une barrière...

Ainsi, la remise en question du port en milieu urbain, plus que le simple fruit des modifications techniques internes à la dynamique portuaire, est le corollaire d'une contestation plus large de la définition de l'infrastructure urbaine comme espace technique. Après 50 années à croire que *l'infrastructure génère la structure*, il semble qu'un nouveau contexte nous oblige à envisager son contraire : *LA STRUCTURE GÉNÈRE L'INFRASTRUCTURE*.

2.2)

Contexte global et local de la crise du port urbain

Figure 2.2.1 (A)

Région de Montréal, avec l'espace urbanisé en noir et le réseau hydrographique en bleu. L'encadré correspond à la figure (B) en page suivante.

Un malaise est aujourd'hui perceptible dans les relations entre le port et la ville. En effet, le littoral urbain marqué par l'usage portuaire est confronté à une contradiction en apparence insoluble :

- Il est en périphérie des nouvelles préoccupations urbaines en ce qu'il n'est occupé que par une infrastructure technique – le port – qui n'est pas liée à son contexte immédiat.
- Il est une composante essentielle, par sa relation avec l'eau, d'une approche de développement basée sur la symbolique de l'espace et la qualité des milieux de vie.

Cette modification du statut du littoral urbain est largement le fruit du rejet de l'approche « moderne » qui le reléguait au rôle de réceptacle des grands corridors infrastructurels. Cependant, des modifications internes à l'industrie portuaire et à l'administration publique du littoral urbain ont aussi contribué à modifier la perception de l'espace portuaire en le retirant de l'univers urbain.

2.2.1)

Mutations récentes autour et dans le Port de Montréal

Le port de Montréal s'est constitué véritablement au cours des deux derniers siècles avec en particulier une poussée phénoménale au tournant du 19^{ème} / 20^{ème} siècle sur son espace de développement ; la rive du fleuve Saint-Laurent sur l'île de Montréal. À cet égard, le port a, dès sa constitution en organisme autonome en 1830, reçu la gestion exclusive des berges du fleuve jusqu'à la limite des hautes eaux. En somme, le territoire portuaire montréalais extrêmement étroit et allongé tire cette caractéristique de l'espace naturel qui lui était dévolu et dont il a coordonné l'aménagement [Figure 2.2.1 (A) et (B)]. Cet espace naturel étroit a forcé le développement d'une infrastructure essentiellement faite de remblais, ouvrages coûteux s'il en est, lorsque l'on considère le coût des quais, des matériaux de remblaiement et de l'inévitable dragage du fleuve résultant du rétrécissement de son emprise.

Les opérations portuaires de l'époque industrielle s'accoutumaient assez bien de cet espace étroit et allongé qui lui



Figure 2.2.1 (B)

Le Fleuve Saint-Laurent, le port, l'est de l'île de Montréal et la banlieue sud

Cette vue permet de constater que le territoire du port de Montréal (en rouge) occupe un espace relativement restreint en terme de superficie mais représente une forte proportion de la rive du fleuve Saint-Laurent, dans l'est de l'île de Montréal.

fournissait une abondance de postes à quais qui, rappelons-le, étaient occupés pendant des semaines par des navires lents à décharger. Cependant, les modifications profondes qu'ont connues les opérations maritimes dans l'histoire récente ont multiplié les espaces nécessaires aux opérations et ont limité le besoin en postes à quais pour des navires qui ne passent que quelques heures dans un port. Ainsi, l'emprise d'un terminal portuaire se calcule aujourd'hui en centaine d'hectares.

À une époque où des consultations, des organismes d'évaluation d'impacts environnementaux, des groupes de pression bien établis et bien financés, accroissent le poids des sensibilités écologiques dans la décision publique, la possibilité de gagner cet espace par le remblaiement peut difficilement se justifier. Ceci d'autant plus que les coûts ont crû avec l'imposition de restrictions sévères sur la nature des matériaux de remblais. Le territoire naturel d'expansion du port qui avait été la ligne des hautes eaux apparaît incongru face aux pratiques et exigences contemporaines. Aussi, la logique de développement du port s'est-elle modifiée largement avec le redéploiement de ses activités dans le secteur des marchandises conteneurisées.

Aux remblaiements limités qui ont marqué l'érection des derniers terminaux se sont ajoutées les acquisitions d'espaces riverains, quelquefois massives, qui ont permis l'épaississement de la bande portuaire. Cependant, le port ne disposant pas du pouvoir d'exproprier, il ne peut que conclure des ententes de gré à gré. De plus, les coûts liés à l'acquisition de terrains demandent généralement des capacités financières dont le port ne dispose pas, du fait de son statut d'agence fédérale autonome et des limites financières strictes qui lui sont imposées par la loi maritime du Canada. En somme, l'évolution du territoire portuaire a été ralentie par de nombreux facteurs d'autant plus contraignants qu'ils se sont révélés en assez peu de temps de nature très variable.

Revenons donc sur le contexte historique récent marqué par l'érosion de la civilisation industrielle occidentale et de son rejeton, la métropole industrielle. L'année 1959 marque un seuil dans l'histoire de Montréal comme ville portuaire. Cette année-là, la Voie Maritime du Saint-Laurent est inaugurée conjointement par les gouvernements du Canada et des États-Unis, après plusieurs décennies de valse hésitation et six ans de chantier [LINTEAU, P.-A. (2000)]. Il s'agissait grosso modo du remplacement de l'ancien système de canalisations du Saint-Laurent et des Grands Lacs par un nouveau, au gabarit permettant à l'essentiel de la flotte mondiale d'avoir un accès direct au marché du centre et du mid-ouest nord-



Figure 2.2.1 (C)

Photo aérienne rue Notre-Dame et quais du port de Montréal dans le quartier Hochelaga (ad. 1949)



Figure 2.2.1 (D)

Photo aérienne rue Notre-Dame et quais du port de Montréal dans le quartier Hochelaga (ad. 1999)

La comparaison de ces deux photos aériennes (B et B'), prises à 50 ans d'intervalles montre à quel point la désindustrialisation combinée à l'élargissement des emprises routières et ferroviaires a contribué à disjoindre l'infrastructure portuaire de son contexte d'insertion urbaine. À titre indicatif, les deux cercles verts sur chacune des photos correspondent à la même intersection.

américain via les Grands-Lacs. Cette opération aura comme effet direct l'abandon puis la fermeture du canal de Lachine et de l'ensemble des infrastructures de batelleries. Pour un temps, le milieu des affaires montréalais, vivement opposé au projet, voit son pire cauchemar se matérialiser : le contournement, par la flotte commerciale océanique, de leur port, traditionnel point de rupture de charge.

En 1961, Montréal détient encore 38% du trafic maritime canadien; sa part tombe à 18% en 1977, puis à 6% au milieu de la décennie suivante. [LINTEAU, P.-A. (2000)]

Cette chute dramatique n'est pas attribuable seulement à la canalisation du Saint-Laurent mais aussi à un déplacement graduel du marché vers l'océan Pacifique (en particulier, le marché des produits céréaliers qui avait jusque-là joué un grand rôle dans l'édification du port montréalais). La désindustrialisation massive de l'économie comme, du reste, de la structure urbaine a aussi un impact profond sur l'activité du port.

En résulte, entre autres, l'abandon progressif de la bande industrielle comprise entre la rue Notre Dame et le port [BEAUDET, G. (1999)]. Cet espace trop exigu et mal intégré dans la nouvelle structure logistique et productive voit ses vieux bâtiments devenus vacants se détériorer puis disparaître [Figure 2.2.1 (C) et (D)]. Cette modification a un effet dévastateur sur la population ouvrière qui perd son bassin d'emplois traditionnels et du coup son pouvoir économique, ce qui entraîne la dissolution d'une partie de son tissu social et favorise l'exode suburbain de l'élite locale, la coinçant dans un processus marqué par la marginalisation et la paupérisation [BINETTE, R. (1998)]. L'ensemble de ces modifications rend vulnérable le cadre et la structure physique de ces quartiers, puisqu'elles les privent de la vitalité économique et, dans une certaine mesure, sociale, nécessaire à leur maintien.

Le port montre toutefois plus de flexibilité face à ce phénomène en réorientant très tôt ses activités vers de nouveaux marchés. L'inauguration du premier terminal à conteneurs canadien à Montréal en 1968 (fig. 16) marque le début de cette aventure qui donnera au port, à certains égards, le visage du phénix. Le trafic global se répartissait au début des années 1960 en 83% de vrac et 17% de marchandises diverses non conteneurisées pour une masse globale de 20 millions de tonnes. Quarante ans plus tard, ces deux catégories ne représentent plus respectivement que 52% et 3,5% du trafic global toujours de 20 millions de tonnes. Les 44% restants sont attribuables au marché du conteneur, en particulier celui de

l'Atlantique Nord. De ce marché, reliant l'Europe à l'Amérique du Nord, la place montréalaise en détient 20% en 1990 [LINTEAU, P.-A. (2000)]. C'est par l'investissement actif dans la technologie du conteneur qu'on réussit à l'inscrire dans une nouvelle logique construite sur la convergence des réseaux et des modes qui connaît un formidable développement dans les échanges continentaux [LINTEAU, P.A. (2000)].

Le port se base dorénavant sur la mécanisation poussée de ses opérations, son accessibilité aux réseaux ferroviaires et, de plus en plus, au réseau routier. Le « terminal moderne » devient une vaste plate-forme d'échange intermodal. Il doit répondre à la croissance de la taille des navires dont la capacité passe de quelques centaines de conteneurs E.V.P (Équivalents à Vingt pieds) dans les années 60, à plus de 2000 au début des années 90 et à plus de 4000 aujourd'hui.

Sur le terminal à conteneurs, presque aucun bâtiment n'est nécessaire (le conteneur remplit naturellement ce rôle); c'est le positionnement du terminal dans son rapport au réseau terrestre de transport qui importe. Là encore, les terminaux à établir doivent répondre à de nouvelles contraintes d'aménagement puisque, par exemple, des convois ferroviaires de plus en plus longs sont assemblés pour l'acheminement des conteneurs et qu'un nombre important des « boîtes » sont distribuées dans la région élargie, par camion.

Grâce à sa position naturelle et à son riche patrimoine infrastructurel, le port s'inscrit à nouveau dans une dynamique d'arrière-pays continental, échelle avec laquelle les impératifs d'aménagement locaux sont toutefois de plus en plus difficiles à concilier. À la relation d'osmose relative qu'entretenait, d'un point de vue fonctionnel, le port avec la trame urbaine des quartiers voisins se substitue un isolement croissant des activités portuaires face à l'environnement local au profit d'une exclusivité rassurante dans l'utilisation du littoral urbain et d'une intensification des relations avec les grands réseaux de transport métropolitains et continentaux.

Toutefois, ces modifications ne touchent pas l'ensemble du territoire portuaire. Le développement des terminaux à conteneurs se concentre essentiellement dans la partie est du port au-delà de la rue Viau. On réunit et accroît graduellement, par des remblais et quelques acquisitions de terrains, les embryonnaires terminaux industriels érigés quelques décennies plus tôt. Sont ainsi successivement aménagés les terminaux Manchester (1968), Cast (1972), Racine (1978) et Maisonneuve (Termont, 1987) [A.P.M. (1999)]. Ces transformations dans les infrastructures et les modes d'opération entraînent des bouleversements profonds dans le monde des ouvriers du port :

(...) maintenant devenus trop nombreux. Ceux-ci déclenchent plusieurs grèves qui, pendant quelques années, amènent les armateurs à s'orienter vers d'autres ports, dont ceux de Halifax et de Québec. Ce problème persistant trouve une solution à compter de 1973, alors qu'employeurs maritimes et débardeurs s'entendent sur une formule qui permet la réduction substantielle du nombre des travailleurs du port. [LINTEAU, P.A. (2000)]

Ces événements mettent brutalement fin à une ère où une vaste proportion de la population des « quartiers portuaires » était mise en contact avec le port par les liens du travail, qu'ils furent débardeurs ou ouvriers.

Les terminaux et installations issus de l'expansion et de la modernisation du port au début du 20^{ième} siècle ne connaissent pas le même sort. Leur configuration et les équipements qui les caractérisent – silos, élévateurs et rampes de transbordements des grains, hangars à deux niveaux, contigus à la ligne de quais étroits – sont autant de caractères typologiques qui ne répondent plus à la nouvelle vocation du port, aux besoins des marchés émergents, aux outils de manutention automatisés ainsi qu'aux dimensions croissantes des navires et à la place que prend le camion dans les opérations [B.B.L., Dubois, Ferland, St-Hilaire & Associés (1976) p.26-28]. Durant les années 60-70, la chute dramatique du transit des vrac, en particulier des grains, ainsi que des marchandises diverses non conteneurisées est un phénomène qui touche l'ensemble des ports de la côte Est, bien qu'avec plus d'acuité le port de Montréal. Ce phénomène provoque une sous-utilisation considérable d'une bonne partie du territoire portuaire; les quais aménagés ou réaménagés entre 1870 et 1930 (à l'exception du quai Bikerdike dont les dimensions plus généreuses permettent un réemploi aisé) [idem. p.11]. Certaines tentatives de reconversion portuaire ont bien été entreprises dans le secteur qui est à l'heure actuelle compris dans le territoire du Vieux Port. Le remblaiement avait notamment été entamé entre les quais de l'horloge et Jacques-Cartier pour l'aménagement d'un terminal à conteneurs entre 1974 et 1975 [idem. p.69-70 / COURSIER, S (2002) p.108]. Cependant, cette initiative fait face à une résistance acharnée de ceux qui, en nombre croissant, entrevoient l'abandon total de l'usage portuaire dans ce secteur au profit d'un développement urbain ouvrant « une fenêtre sur le fleuve » et favorisant la revitalisation de l'arrondissement historique du

Vieux Montréal. Ceci d'autant plus qu'au moment où s'amorce le trafic des conteneurs, dans la partie aval du port, l'ensemble des installations portuaires sont interdites au public (1968) et fermées par l'érection progressive de clôtures [COURCIER, S. (2002) p.108].

La solution de l'élimination des activités portuaires dans la partie la plus ancienne du port, envisagée par le ministère fédéral des affaires urbaines dès 1975, sera effectivement retenue par le gouvernement fédéral qui retire en 1977 une partie importante du Havre original de la juridiction du port en vue d'y effectuer une opération immobilière à l'image de ce que de nombreuses villes nord-américaines avaient déjà accomplie [idem. p.115, 119 / GARIÉPY, M. (1986)]. L'aménagement de ce site prendra toutefois une tangente originale à la suite de près de 10 années de consultations publiques qui résulteront dans le choix d'un plan d'aménagement (1990) essentiellement axé sur le caractère d'espace public de ce vaste territoire bordant le Vieux Montréal [COURCIER, S. (2002) p.119-128 / GARIÉPY, M. (1986)].

Le nécessaire redéploiement de l'activité portuaire autour des terminaux les plus à l'est, les demandes répétées des industriels du « bout de l'île » pour une meilleure desserte routière et la croissance incessante de la motorisation, tant du point de vue des déplacements individuels que commerciaux, poussent le gouvernement du Québec et la ville de Montréal à concrétiser un vieux projet d'autoroute est/ouest dans la partie sud-est de l'île [NOPPEN, (2001)]. C'est finalement le corridor de la rue Notre-Dame, entre De Lorimier et Dickson, qui est sélectionné, et l'on exproprie à cette fin une large bande de terrain sur la face nord de la rue. Nombre de lots sont ainsi libérés de leur tissu bâti à dominante résidentielle par les démolitions entre 1972 et 1978, éliminant 1200 logements et nécessitant le déplacement de quelque 7500 personnes (BEAUDET, 1999). Les pressions des groupes populaires alliées aux interventions de certains intellectuels font reculer le gouvernement qui, à la place de l'autoroute, construit un boulevard « modernisé » bordé par un vaste parc linéaire (1984) sur les terrains expropriés. Cette opération crée une fracture entre les anciens quartiers ouvriers et la bande industrialo-portuaire, qui étaient étroitement liés à l'origine. Gérard Baudet note à cet effet :

Il en est résulté une désolidarisation quasi irréversible de l'ensemble du secteur compris entre la rue Notre-Dame et les voies ferrées du port, (...). [BEAUDET, G. (1999)]

En somme, la période comprise entre 1960 et 1990 aura été faite de grands chambardements qui ont produit une dissociation du port et de son contexte immédiat au profit d'un renforcement infrastructurel massif. De plus, l'image du port, en perdant graduellement son rôle de générateur d'emplois locaux directs et de lieux ouverts à la communauté ouvrière, devient, à la fin de cette période, de plus en plus associée à celle de générateur de nuisances, au service d'intérêts privés de plus en plus insensibles au contexte local.

2.2.2)

Désengagement de l'État et privatisation de la logique portuaire

L'administration portuaire de Montréal (APM), agence fédérale autonome depuis 1983, est dirigée par un conseil d'administration formé de Montréalais (au sens large du terme) répartis ainsi : un membre nommé par chacun des trois paliers de gouvernement représentés au Canada, soit le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial (Québec), le gouvernement municipal (Montréal) et quatre autres membres nommés par le ministre fédéral des transports après consultation avec les utilisateurs du port.

Le mandat de l'APM consiste essentiellement à faciliter le commerce intérieur et international et à contribuer ainsi à la réalisation des objectifs socio-économiques des collectivités locale, régionale et nationale. (...) Tel qu'exigé par la loi maritime du Canada, l'APM doit financer elle-même tous ses travaux de construction et d'aménagement. [A.P.M. (2000)]

Ce mandat restreint à deux critères, l'un commercial et l'autre essentiellement entendu au sens du développement économique, le port doit s'en acquitter grâce aux revenus que son activité génère. Or, l'APM n'exploite elle-même directement qu'une fraction de ces opérations, soit : la gare maritime, le réseau ferroviaire et le terminal céréalier. Cette organisation administrative particulière a plusieurs conséquences. C'est par l'intermédiaire de baux à long terme, conclus avec « *des entreprises privées spécialisées dans la manutention des marchandises* », et des loyers qu'ils génèrent, que l'administration récolte indirectement, mais avec une certaine stabilité, l'essentiel des revenus tirés des opérations portuaires. L'APM loue donc les quais ou terminaux équipés des infrastructures électriques, de

télécommunications (câbles), d'entreposage, d'approvisionnement en eau potable, d'évacuation des eaux usées et de quelques bâtiments. Elle y assure aussi la sécurité en collaboration avec les corps de police. En revanche elle n'a pas à équiper ceux-ci des grues, véhicules et convoyeurs nécessaires à la manutention, outils qui sont sujet à une désuétude technologique accélérée.

Souvent, pour les plus importantes en termes de masse d'opérations, ces entreprises sont des filiales de groupes nationaux ou transnationaux spécialisés dans les activités logistiques, qui ont par conséquent accès à un important capital économique et opérationnel pour assurer l'usage optimal des sites et leur mise à niveau. Prenons exemple du groupe Canadien Pacifique (CP). Par le biais de CP Rail et de ses filiales, ce groupe assure l'écrasante majorité des acheminements et expéditions de conteneurs par chemin de fer, au port de Montréal. Les navires d'une ex filiale, CP Navigation (aujourd'hui propriété du groupe HAPG – Lloyd), et de ses partenaires stratégiques assurent une desserte massive et régulière des terminaux montréalais. Une autre entreprise affiliée à CP navigation assume l'opération des terminaux *Cast* et *Racine*, donc de deux des trois terminaux à conteneurs du port. Ce recours à la sous-traitance dans l'opération des terminaux a donc comme conséquence de régulariser les revenus du port et de faciliter l'intégration de ces opérations aux grands réseaux de transport privés continentaux et intercontinentaux.

En somme, on se retrouve devant un exemple frappant de partenariat public / privé entre les manutentionnaires et le « monopole » public que constitue le port. Cependant, s'il est vrai que les membres de son conseil sont tous choisis par les différents gouvernements avec une nette prépondérance du gouvernement fédéral, la majorité des dirigeants de l'APM est issue de la communauté des usagers, dont les entreprises ci-haut mentionnées sont d'importants représentants. Certes, cette affirmation peut sembler une lapalissade, mais il est important de toujours la garder en mémoire; le port est assujéti à ceux qu'il sert, soit les entreprises qui en font usage ou qui tirent leurs profits de ses infrastructures.

Ainsi, on constate que le fonctionnement administratif du port de Montréal est très largement dominé par une logique privée et plus particulièrement par quelques grands groupes commerciaux et logistiques. Le rôle de l'APM est par conséquent d'assurer la sécurité, faire la promotion des installations montréalaises et planifier le maintien et le développement des infrastructures. Même sur ce dernier point, la participation directe des opérateurs privés est nécessaire puisque l'administration ne dispose que de ressources

limitées pour assurer ses opérations. En effet, tout développement majeur est assujéti à une entente avec un groupe opérateur et des clients qui garantissent par bail le remboursement des dettes contractées par le port. En cela, le port ne se distingue pas de beaucoup d'autres ports modernes, ni de pratiques qui ont été courantes dans son histoire [LINTEAU, P.-A. (1972)].

Jusqu'au grand redéploiement qui a marqué le début du 20^{ième} siècle, le port était plus ou moins régi par la même logique, c'est-à-dire celle de la dépendance face aux clients pour assurer le financement nécessaire à son développement. Or, c'est justement parce que cette façon de faire ne lui assurait pas les revenus nécessaires à son réaménagement que la communauté d'affaires s'est mise à réclamer une intervention directe du gouvernement fédéral. LINTEAU rapporte d'ailleurs cette résolution du *Board of Trade* datée de 1901 :

Que le gouvernement soit prié de vouloir bien modifier les conditions régissant actuellement la Commission du Havre de Montréal, de manière que le gouvernement assume tout le pouvoir en ce qui regarde notre port national. (...) Qu'une telle mesure peut seule garantir la prompte exécution des améliorations nécessaires pour assurer à la voie du St-Laurent le trafic considérable auquel elle a droit. [LINTEAU, P.-A. (1972)].

Le gouvernement acquiescera à leur demande, en partie du moins au début, en finançant la modernisation et l'érection de nouvelles infrastructures, puis en totalité en 1936, en créant la Commission des Ports Nationaux qui place sous sa juridiction directe le Port de Montréal.

En somme, bien qu'il soit gestionnaire d'un patrimoine public dont il ne peut d'ailleurs pas disposer à sa guise, le port est contraint par ses règles de gouvernance à agir plus ou moins en entité privée gérée comme telle avec pour seul intérêt direct le rendement de ses « actionnaires », si l'on peut dire, soit les usagers et les gouvernements. Cette caractéristique de la gouvernance du port limite sa responsabilité aux opérations et aménagements portuaires autofinancés, ce qui en milieu urbain peut sembler insuffisant comme nous l'aborderons plus loin. Ce système de gouvernance limite largement les investissements de grande envergure, les aménagements étant strictement autofinancés. Ainsi les projets qui comprendraient une proportion sensible de « *dollars non portuaires* »

(les investissements qui ne sont pas directement liés à l'opération portuaire), desquels la gouvernance ne peut tirer aucun revenu, ne pourraient par conséquent être financés.

2.2.3)

Compression de la conception portuaire

Les modifications profondes qu'ont connues nos modes d'échange et de production de biens matériels au cours des 50 dernières années ont eu des conséquences majeures sur la plupart des objets et des espaces qui étaient dévolus à ces opérations. Du point de vue du port, à Montréal, ces conséquences se sont principalement manifestées dans le détachement graduel de cette infrastructure et de son contexte immédiat au profit d'un raccordement plus intense aux réseaux supra régionaux de transport et d'échange. Si cette modification découle des impératifs économiques auxquels l'administration s'est vue confrontée, elle est aussi le résultat d'une transformation de la conception de son rôle dans la communauté. Ce rôle s'est spécialisé au point de n'être qu'un agent de développement économique indirect qui répond aux besoins d'une communauté composée presque exclusivement des entreprises qui utilisent directement son infrastructure.

Cette privatisation de la logique portuaire s'est confirmée par la mise en place d'un système de gestion interne qui consacre le désengagement de l'État dans la gestion de cette infrastructure publique. Une telle modification a comme résultat d'assujettir les gestionnaires de l'infrastructure aux exigences de ses partenaires privés sans égard à l'impact sur le milieu local. Ainsi, le rôle du port dans l'environnement local au sein duquel il s'insère est de plus en plus indirect du point de vue des effets positifs sur l'identité locale comme sur la vie économique. Or, les impacts négatifs, qu'il s'agisse des pressions environnementales ou du simple monopole portuaire du littoral public, demeurent eux très présents dans cet environnement. On n'est donc pas surpris de constater que les exigences du port trouvent de moins en moins d'écho dans son milieu d'insertion urbain et que son développement sur les sites actuels se trouve freiné par l'impossibilité de négocier une nouvelle allocation de l'espace à son avantage, d'où l'attrait pour une fuite suburbaine.

Durant toute la seconde moitié du 20^{ème} siècle, nous avons assisté en fait, à Montréal et ailleurs, à une véritable compression de la conception portuaire qui passe graduellement d'une partie du domaine public à une infrastructure privée inscrite dans des réseaux

d'intérêts particuliers que le port subit plus qu'il ne contrôle. Cette situation est porteuse d'un éventuel obstacle quant à la possibilité d'intégrer port et ville dans une organisation mutuellement plus rentable. En effet, la privatisation de la conception portuaire conduit à une privatisation effective du littoral que la communauté qui forme le milieu urbain ne peut accepter. L'accepter serait renoncer à un droit d'accès et de jouissance des diverses valeurs d'usage du rivage pour la sauvegarde duquel l'administration portuaire avait justement été créée au début du 19^{ème} siècle.

2.3)

Les enjeux culturels de la crise contemporaine

La remise en question de la limite portuaire se fait sur la base d'une concurrence de plus en plus ardue entre un développement qualitatif et quantitatif de l'environnement urbain, deux philosophies qui s'appuient dorénavant également sur une base économique. On constate aussi qu'à bien des points de vue, dans le cas montréalais, l'intérêt du port et celui de la ville, en tant qu'entité politique de contrôle de l'espace, sont souvent divergents. Dans les lignes qui suivent, nous nous pencherons sur la barrière physique et particulièrement culturelle qui s'est érigée entre le portuaire et l'urbain, entre la logique du flux et celle de l'habitat et enfin sur le rôle du concept de polyvalence dans la genèse d'une limite portuaire qui permette l'osmose de cette fonction dans l'environnement urbain soit, l'intégration du port et de la ville.

2.3.1)

La limite dans l'environnement urbain : les territoires de flux et d'habitat entre l'osmose et la ségrégation

D'entrée de jeu, on doit constater que les termes *ville* et *urbain* ne sont pas appropriés pour comprendre la relation entre le port et les autres composantes qui forment cet « (...) *ensemble cohérent d'éléments qui agissent et réagissent les uns sur les autres* » et qui constituent un environnement [MERLAIN, P. ; COYER, F. (1988)]. En effet, l'environnement urbain englobe l'espace portuaire et l'utilisation de ces termes nous obligerait à comparer sans succès le contenant et son contenu. Si l'espace urbain est un environnement, il implique la présence d'éléments distincts, d'organes qui interagissent entre eux. La notion d'organe appelle celle de fonction. C'est sur cette base que nous tenterons d'établir la définition des termes qui structureront notre réflexion.

En effet, si l'on opposait *espace bâti* à *espace libre*, ce qui constituerait une base strictement « formelle » à la distinction que nous cherchons, on se retrouverait vite avec des problèmes de catégories complexes. Ainsi, l'espace libre que constitue une place publique ne peut pas être comparé à l'espace libre des quais puisque, bien que non bâti, chacun de ces espaces remplit un rôle bien distinct dans l'ensemble urbain. Le port ne peut non plus être réduit à une

simple notion d'espace ; celui-ci est d'abord le support de l'activité d'échange matériel entre la terre et l'eau. C'est cette valeur fonctionnelle qui crée le port [GUILLERMIN, B. (1994)]. Sans cet usage, l'espace portuaire n'est plus qu'un rivage minéralisé par l'homme. Ainsi, parler du port, c'est inévitablement parler de la fonction portuaire.

Le port, nous l'avons dit, est un lieu d'échange matériel entre la terre et l'eau. Cet échange implique le passage de véhicules aquatiques (navires) et de véhicules terrestres (train, camion, convoyeur ou pipeline) qui apportent en ce lieu les biens et matières qui feront l'objet de l'échange. Dans cette mesure, l'espace portuaire peut être qualifié d'*espace de flux*. À l'instar de la plupart des infrastructures urbaines, l'espace de flux que constitue (aujourd'hui) le port est caractérisé par l'utilisation de véhicules pour lesquels il est aménagé, reléguant par conséquent la présence humaine à un rôle secondaire {Figure 2.3.1 (A)}. En effet, la présence de l'Homme sur une autoroute se fait exclusivement par le truchement du véhicule qui l'accueille. La fonction de l'espace de flux est de permettre le passage efficace des véhicules, de la matière et des hommes si, et seulement si, ils sont eux-mêmes partie du véhicule.

Figure 2.3.1 (A)

Terminal à conteneur CAST du port de Montréal

Cette photo du terminal à conteneur CAST est une illustration éloquent d'un espace de flux pur, dans lequel le véhicule est le facteur dominant autour duquel sont construits les usages. Lors de notre visite nous avons d'ailleurs été accompagné d'un agent de sécurité qui nous permet d'accéder au quai à bord de son véhicule.



L'urbain n'existe toutefois pas sans l'homme. La ville est d'abord et avant tout le réceptacle des interactions sociales qu'entretiennent les communautés d'individus sur un espace géographique défini. Ces interactions se manifestent par le travail, la production, les loisirs, la vie civile et culturelle, en somme par « *l'habiter* » tel qu'entendu par HEIDEGGER comme « *une activité constructive et constitutive de l'être humain* » [MERLAIN, P. ; CHOYER, F. (1988)]. L'espace urbain est par conséquent un « habitat » composé d'*espaces de vie* qui ont comme fonction d'abriter toutes les composantes de cette réalité

complexe dont le véhicule privilégié, si l'on peut dire, est le corps humain [Figure 2.3.1 (B)]. Ainsi, on constate que l'espace urbain est constitué d'au moins deux composantes distinctes.



Figure 2.3.1 (B)

L'esplanade du Vieux Port de Montréal

Cette photographie représente un bon exemple d'espace de vie dont les règles d'usage sont conditionnées par les individus qui le fréquentent à pied. Les véhicules qui traversent cet espace public doivent tenir compte de cette caractéristique.

Cette réflexion se rapproche de celle évoquée par le *Groupe Agence d'urbanisme de l'agglomération de Marseille (G.A.U.A.M.)* dont les chercheurs distinguent :

(...) les fonctions et les espaces qui participent de la gestion des flux : entreposage, distribution, grandes infrastructures et d'autre part les fonctions, les pratiques et les lieux qui participent de la fixation des flux : production, fonctions résidentielles, culturelles, espace public, supports des pratiques sociales urbaines.
[GONTIER, C. GUILLERMIN, B. et al. (1994)]

Cette approche a toutefois le défaut de considérer que la distinction entre les deux espaces ne se base que sur le caractère des flux. Nous considérons qu'ils se distinguent plus profondément par les règles qui régissent leur fonctionnement et leur destination respectifs.

D'une part, *l'espace de vie*, qui fait référence à un contexte local, est caractérisé par la domination de l'individu sur l'objet. Ce dernier sert à l'individu à s'abriter contre les intempéries, bref à se retirer du monde extérieur (lieux de résidences), à échanger avec d'autres individus (places publiques et semi-publiques), à se divertir ou à se recueillir (parcs, jardins, équipements sportifs et culturels). Bref, les « objets » qui constituent l'espace de vie sont modelés en fonction de la caractéristique des activités de la vie courante de l'individu.

D'autre part *l'espace de flux*, qui tire ses caractéristiques d'un contexte régional, continental voire mondial, est, lui, caractérisé par une domination de l'objet sur l'individu. L'espace est ici conçu pour faciliter le déplacement, la gestion de l'objet. L'individu n'y trouve de place que s'il est partie intégrante d'un objet (tel un véhicule) ou s'il se plie aux règles de celui-ci, sans quoi sa sécurité est fortement menacée.

Nous avons établi les deux termes qui structureront notre réflexion : l'espace de flux et l'espace de vie. La coexistence dans l'espace urbain de ces deux entités distinctes, parce que soumises à des règles fonctionnelles inverses, implique la présence d'une discontinuité. À ce propos, François Paul LEVY rappelle que :

(...) dans la mesure où toute organisation spatiale requiert la discontinuité, requiert l'usage et le jeu des limites, on propose de considérer la délimitation comme un élément fondamental dans la constitution et la représentation des systèmes spatiaux des sociétés. [LEVY, F. P. (1984)]

Cet énoncé nous rappelle le rôle fondamental que joue la limite dans l'organisation des espaces urbains. Sans limite, on ne peut parler d'organisation et sans organisation, on ne peut parler d'espace urbain. Les enjeux soulevés par la relation entre les deux types d'espace (vie et flux) sont donc indissociables de la limite qui s'établit entre eux. Même dans les cas de la rue, où sont en relation étroite ces deux espaces, il existe entre la voie (destinée prioritairement à l'objet) et le trottoir (destiné prioritairement à l'individu) une distinction non équivoque bien que subtilement marquée par un léger dénivellement et l'utilisation de matériaux distincts. Cet exemple nous montre aussi que la limite n'a pas besoin d'être une grille ou un objet infranchissable mais peut se traduire par la dénivellation, l'utilisation distinctive de végétaux ou de symboles iconographiques, etc. Son caractère est en bonne partie tributaire de la compréhension et de l'inclusion de son sens dans les pratiques et la culture commune. Cette inclusion dans la conscience commune permet de distinguer les limites qui font barrière de celles qui font liaison. Ce processus d'inclusion implique toutefois un changement d'attitude fondamental, en ce qui a trait aux espaces portuaires, comme le notent les chercheurs du (G.A.U.A.M.):

C'est ainsi que la grille du port (...) peut être interprétée comme une forme d'expression de la pensée moderniste appliquée à l'espace

portuaire, codifiant la théorie fonctionnaliste et codant le zonage, la séparation des fonctions, la discontinuité des espaces. Dans ce sens, le passage – de cette représentation de la limite – la grille – à une autre représentation – l’osmose – peut être considéré comme passage du fonctionnalisme au culturalisme. [GONTIER, C. GUILLERMIN, B. et al. (1994) p.18]

Cette «*influence réciproque, (cette) interpénétration*», qu’est l’osmose doit toutefois sous-tendre l’existence des deux systèmes qui structurent les espaces de vie et de flux. Pour qu’il y ait osmose, il faut que la limite entre les deux permette l’existence des deux espaces sans les isoler l’un de l’autre. En fait, tout se joue dans la gestion de la limite qui ne doit plus être conçue dans une approche bidimensionnelle et fonctionnaliste de l’espace mais aussi dans son cadre tridimensionnel, temporel et culturel.

Cette remise en question de la limite constitue en somme une part importante du processus dont le résultat est l’osmose entre deux espaces aux caractères distincts mais qui réussissent à se joindre sur certains points. Un tel processus consiste à modifier le caractère exclusif de la limite entre deux espaces en un caractère inclusif, c’est à dire que l’espace de vie est partie de l’espace de flux sans en atrophier l’existence et inversement. Ce processus, c’est l’intégration du port et de la ville dont le résultat est la création d’un quartier portuaire.

2.3.2)

L’opposition entre l’espace de flux portuaire et l’espace de vie dans le contexte de la réappropriation de l’eau comme patrimoine public

Nous avons évoqué la notion de limite en rappelant que celle-ci implique forcément l’existence de deux ensembles aux caractéristiques distinctives tels que *l’espace de flux* - le port - et *l’espace de vie* - les quartiers urbains qui l’entourent. Cette limite a, dans l’histoire récente, connu une vague sans précédent de remises en question comme en témoignent les opérations « d’urbanisation » de fronts portuaires réalisées et celles encore proposées aujourd’hui qui repoussent la limite au détriment de *l’espace de flux*.

Cette remise en question de l’occupation portuaire des rives est le fruit d’un changement culturel profond et durable. Ce

changement a affecté la place de l'eau dans l'imaginaire collectif. D'une place périphérique qu'il occupait pendant toute la période industrielle, ce « *territoire du vide* » [CORBIN, A. (1998)], dont l'utilité se résumait souvent à celle de réceptacle des égouts et dont les abords ne pouvaient être qu'industrialisés (du moins en milieu urbain), est devenu en quelques décennies un élément évocateur de bien-être, de loisir, de méditation, bref un générateur de valeur pour *l'espace de vie*. L'eau est donc, dans le contexte contemporain, l'élément structurant de l'espace portuaire (*espace de flux*), comme toujours, mais aussi un élément structurant de l'Habitat (*espace de vie*).

La question de l'intégration se fait donc sur un fond de concurrence entre un contrôle de la marge riveraine par les fonctions de flux (l'activité portuaire) et/ou celle de vie (l'action d'habiter). Le contexte rationnel qui soutient l'existence du port en milieu urbain s'est donc largement effrité avec cette modification de la place de l'eau dans les valeurs de la collectivité. Or, on le sent bien, le port montréalais cherche continuellement à promouvoir sa valeur économique dans la communauté pour soutenir cette concurrence. Ces arguments, que l'on pourrait qualifier de traditionnels, font face à ceux du développement qualitatif et culturel de l'environnement à l'aune desquels les organismes urbains conditionneront, selon plusieurs, leur développement futur.

Figure 2.3.2 (A)

Vue de la rue Notre-Dame vers l'est depuis le pont Jacques-Cartier

Le cas de la rue Notre-Dame à Montréal offre depuis 35 ans un exemple de stérile opposition à considérer l'ensemble de la question entourant l'aménagement des infrastructures urbaines de transport. Sur cette photo prise du pont Jacques-Cartier, vers l'est, on perçoit bien l'épaisseur du corridor d'infrastructures qui sépare le fleuve des milieux de vie.



L'intégration de l'espace de vie et de l'espace de flux a longtemps été écartée parce que susceptible de porter atteinte à la sacro-sainte fonctionnalité de l'espace portuaire et vice versa. D'où

l'attitude du dos à dos de part et d'autre de la grille qui délimite le port [GONTIER, C. GUILLERMIN, B. et al. (1994) p.26]. Du côté du port, cela se caractérise par une concentration des emprises ferroviaires et des espaces de stockage des conteneurs entre autres. Du côté de la ville, cela s'est traduit par l'implantation de boulevards de circulation à grand débit sans grand souci du traitement esthétique et par l'élimination de la façade bâtie. À Montréal, ce dos à dos est d'autant plus présent qu'il est marqué, entre la limite de *l'espace de vie* qu'est le parc linéaire le long de la « rue » Notre-dame et *l'espace de flux* du port, par une bande de terrain autrefois industrielle et aujourd'hui en friche, abandonnée de l'un et l'autre {Figure 2.3.2 (A)}.

Si, comme le note LALANDE, l'intégration est « (...) *l'établissement d'une interdépendance plus étroite entre les parties* (...) [in. ; MERLAIN, P. CHOAY, F. (1988)]», il apparaît clairement que l'espace portuaire montréalais n'est pas dépendant du cadre urbain qui l'entoure et vice versa et donc que ces espaces ne sont pas intégrés. Afin de résorber cette situation, il est nécessaire de repenser la valeur de nos infrastructures pour qu'elles participent à la constitution des communautés locales. Alors sera créée une véritable liaison d'interdépendance, une osmose entre deux espaces intégrés. D'une part, le port est dépendant de la ville pour continuer à exister en son sein et bénéficier de ces réseaux et, d'autre part, la ville serait dépendante du port pour être rechargée d'une nouvelle valeur, étant donné que c'est celui-ci qui contrôle la bande riveraine et l'accès à l'eau. Pour ce faire, il est nécessaire de décroisonner *l'espace de flux* portuaire, de redéfinir ses limites pour qu'il puisse être vu et assimilé par la population non pas comme un générateur de nuisances mais plutôt comme un générateur de valeurs positives. Du point de vue de l'aménagement physique, il semble pertinent de réfléchir à la proposition de H. MEYER qui, à partir des pratiques d'aménagement de plusieurs villes portuaires, tire cette solution qui constitue une pertinente définition opérationnelle du processus d'intégration physique :

Design large-scale infrastructure in such a way that the local situation thus created leaves the function of the infrastructure intact and, at the same time, lands added value to the immediate urban context. [MEYER, H. (1999)]

MEYER identifie quatre principes qui doivent diriger ce genre d'entreprises et qui ont couronné de succès les opérations qu'a analysées l'auteur. Ces quatre principes, nous les résumons ainsi :

- L'infrastructure est le fruit de travaux publics devant connecter de nouveaux éléments à l'ancien système d'espace public tout en incorporant des considérations à plusieurs échelles.
- Le design urbain de l'infrastructure doit se baser sur le principe de l'*authorship* qui permet de produire un espace urbain au design cohérent, ce qui implique une collaboration étroite entre les acteurs et les professionnels.
- L'infrastructure est considérée comme faisant partie du réseau des espaces publics.
- La fonction principale de l'infrastructure ne doit pas dominer le design, ce qui a pour résultat la *défonctionnalisation* du plan urbain.

Cette manière d'élaborer et de mettre en place une nouvelle infrastructure permet aux citoyens de développer à l'égard des infrastructures une signification qui trouve ses racines dans leur vie et expériences quotidiennes, toujours selon MEYER.

On retiendra de cette approche que l'aménagement de l'espace de flux portuaire, pour être davantage intégré avec l'espace de vie du tissu urbain qui l'entoure, doit tableur sur les éléments de sa forme et de sa fonction qui contribuent à valoriser l'espace de vie qui l'abrite. La mise en valeur est un enjeu complexe ; on doit la comprendre comme une **action additive** plutôt que simplement **soustractive**. Par là, nous entendons une action de modification profonde de la relation qui ajoute de nouvelles valeurs plutôt qu'un simple retranchement des externalités négatives. Au-delà de ceci, il faut revenir sur la notion d'intégration et en particulier sur son aspect culturel lié à la notion de valeur.

2.3.3)

L'intégration ville/port: la liaison polyvalente de l'infrastructure publique avec les réseaux urbains d'utilisateurs

L'intégration est un « processus » [AMAR, G. (2004)], qui consiste à « (incorporer)...un élément nouveau à un système (...) antérieurement constitué. » [LALANDE, A. in.; MERLIN, P. & CHOAY, F. (1988)] « même si... (celui-ci)...évolue en fonction de ce qui s'y intègre. » [AMAR, G. (2004)]. L'intégration n'est donc pas la fin mais le moyen, l'action d'insertion [CALSAT, J.-H. (1993)] par

laquelle on rend lisible un élément d'un site par rapport à l'autre [GAUTHIEZ, B. (2003) / LOISEAU, J.-M. et al. (1993)]. Cette lisibilité correspond à l'achèvement de l'incorporation qui crée un espace où les objets sont assimilables et constituent ainsi une nouvelle unité qui est « *plus que la somme de ses parties* » : « *Le concept d'intégration possède bien ces deux significations : celle d'agrégation et celle d'appropriation.* » [AMAR, (2004)]. Or, l'appropriation d'un lieu, d'une idée de l'objet est dépendante de la valeur que le sujet (celui qui exécute l'action d'appropriation) lui accorde. Ceci sous-entend d'abord qu'il y a un sujet (donc que l'objet a une force d'attraction) et ensuite que l'objet peut être mis en lien avec la complexité variable du sujet pour qu'il agisse en se l'appropriant.

En chimie, le « *nombre de liaisons (appropriation) chimiques qu'un atome ou un ion (objet/sujet) engage avec d'autres atomes ou ions (objet/sujet) dans une combinaison (système, agrégation)* » se nomme la **valence** [LE ROBERT. (1999)]. Or, si le processus d'appropriation de l'objet résulte dans la valence de celui-ci par rapport au sujet, alors le processus d'intégration qui comprend aussi l'agrégation d'objets « appropriés » résulte dans la **polyvalence**. Ceci est en particulier vrai pour les équipements urbains dont l'intégration crée un équipement polyvalent, c'est à dire qui est « *conçu afin de pouvoir servir à plusieurs activités* » et donc répondre à de multiples besoins [MERLIN, P. / CHOAY, F. (1988)].

Ce phénomène n'est pas simplement théorique. En effet, on n'a plus à discuter de la complexité du monde urbain qui paraît aujourd'hui, malgré les efforts réducteurs des « modernistes », comme une des caractéristiques fondamentales de la réalité urbaine vécue. Cette prise de conscience, qui s'exprime entre autres par la théorie du chaos et plus largement dans le postmodernisme, a balayé l'ensemble des disciplines et sciences et remet en question la logique linéaire au profit de la logique des réseaux [CASTELLS, M. (1998) p.105-108]. Ainsi, Meyer constate-t-il cet impératif en matière d'aménagement des infrastructures suprarégionales ; lorsqu'elles prennent place dans un contexte de complexité (l'urbain), elles doivent avoir une valence autant pour le contexte régional que pour le contexte local. Les infrastructures doivent donc être polyvalentes à toutes échelles et utiles à l'ensemble des composantes de l'amalgame urbain qui, par l'usage qu'elles en font définissent les réseaux. C'est en somme le sens de l'extrait de l'ouvrage de H. MAYER que nous avons cité au point précédent. En effet, le réseau n'existe pas par l'infrastructure seule mais aussi par les relations qu'entretiennent ses utilisateurs.

Distinguer l'infrastructure de son rôle de noeud des réseaux d'utilisateurs, bien que chacun fasse partie du même phénomène

mouvant, c'est différencier le médium de son message, tel que nous l'a révélé McLUHAN à propos des médias [McLUHAN, M. (1964) p.23-38]. La fonction fondamentale de l'espace portuaire, à l'image du « médium » n'est pas conditionnée strictement par la technique particulière à l'opération courante d'un port à une époque donnée, mais aussi bien, sinon plus, par son utilité en tant que lieu fonctionnel, pour les usagers : le « message ». Le port, en tant qu'allocation du littoral à une fonction collective particulière, est le produit du déploiement physique de réseaux d'intérêts dans un contexte culturel de gestion de l'espace modulée par les sensibilités, les relations, les jeux d'intérêts et de pouvoir et non l'inverse.

Cette réflexion s'inscrit dans une dimension quasi anthropologique, présente dans le travail de MAYER (1999) et KONVITZ (1978, 1982, 1985), entre autres. La culture d'usage interne à la société qui a aménagé, aménage et amènera l'espace riverain, en fonction de ses perceptions de l'utilité actuelle et anticipée du littoral urbain, est un des fondements de la négociation de ces espaces comme de la plupart des espaces urbains fortement dominés par les instances publiques et parapubliques. Ainsi, on peut se questionner sur la pérennité de la fonction portuaire en termes de l'influence et de l'étendue de ses réseaux d'usagers sur le processus collectif de structuration de l'espace publiquement contrôlé.

La question que nous abordons n'est donc pas simplement l'intégration du port et de la ville puisque le port, bien que complexe et diversifié dans ses manifestations, reste tout de même strictement rattaché à une fonction d'échange commercial (du moins dans la conception contemporaine courante). Cependant, le port nous fait prendre conscience de la logique de réseau qui s'implante autour de lui et qui lui donne son activité et, par conséquent, qui l'engendre. Cette logique de réseau, c'est la multi liaison des espaces de production et de consommation locales et globales par l'utilisation de l'infrastructure fluviale et/ou maritime.

Le port en milieu urbain est par conséquent une œuvre collective dans laquelle certains réseaux socioéconomiques particuliers jouent un rôle décisif par leur choix de localisation et l'usage qu'ils font de la « matrice » qu'est la rive. Après une érosion considérable de la polyvalence de la rive et du fleuve suscitée par l'essor industriel, le « zonage » monofonctionnel moderniste, après la déchéance relative de ce modèle, la compression de la conception portuaire en une simple infrastructure quasi privée, la rive réapparaît comme une véritable infrastructure urbaine. À ce titre, elle est toujours aussi attractive, en tant qu'espace de flux, pour les échanges commerciaux globaux mais aussi, en tant qu'espace vie, pour les loisirs, l'expression culturelle, la valorisation foncière, les

manifestations publiques, bref pour un ensemble de réseaux d'intérêts entrecroisés ou potentiellement entrecroisés à différentes échelles (locale, métropolitaine et globale). Ainsi, chaque réseau dispose d'arguments valables pour que la rive s'intègre à lui au bénéfice de ses usagers. Le processus d'intégration du port s'inscrit donc dans une réinterprétation générale de l'utilisation de la bande littorale urbaine pour qu'elle corresponde à l'ensemble de ces contextes et à sa nature d'infrastructure polyvalente donc de vecteur des réseaux définis par les usagers.

CHAPITRE **3**

*L'EXPÉRIENCE DE DEUX GRANDES
CITÉS PORTUAIRES EUROPÉENNES*

Nous avons, au début du chapitre précédent, exposé l'une des facettes primordiales de la recherche en urbanisme, soit l'étude du contexte historique local. En effet, la compréhension la plus approfondie possible des courants historiques qui ont mené à la formation graduelle d'une réalité urbaine contemporaine constitue une étape *sine qua non* à l'exploration de solutions aux problématiques que cet état de fait génère. Comme nous avons eu l'occasion de le souligner, le processus de formation des ensembles urbains complexes est le résultat d'une accumulation historique qui exerce une influence prépondérante sur toute mesure proposée et sur la nature des problèmes que ces mesures visent à corriger. Cependant, la compréhension du processus historique de constitution des espaces urbains complexes, bien qu'essentielle, n'est pas suffisante pour construire une approche opérationnelle éclairée et susceptible de générer les recommandations les plus pertinentes pour résoudre les dysfonctions que cet héritage a justement engendrées.

Cependant il y a un revers à l'étude poussée du contexte local sur lequel on souhaite intervenir : à trop se coller le nez sur le problème local, on peut en venir à ne plus voir le contexte global dans lequel il s'inscrit comme les forces fondamentales qui le conditionnent. C'est pour tenter de contourner cet écueil que nous avons cherché à étudier le contexte d'autres villes portuaires et en particulier leurs spécificités eu égard au rapport entre l'espace de vie, les quartiers urbains et l'espace de flux des terminaux portuaires que ces exemples recèlent.

Ce désir d'étudier des réalités étrangères à notre contexte familial et à notre objet d'étude spécifique ne doit cependant pas être confondu avec une simple quête de solutions déjà appliquées ailleurs, de précédents, susceptibles d'être importés dans notre contexte. En effet, cette façon de faire, l'analyse comparative, recèle en elle-même un autre écueil peut-être plus dangereux que le premier, soit celui de ne pas considérer les « organismes urbains » comme des entités uniques modulées par des dynamiques spécifiques et par conséquent excessivement difficiles à comparer. AMAR décrit sans doute mieux que nous cet écueil :

Mais le désir de comparaison, (...), conduit inévitablement à privilégier les similitudes et négliger les différences de fond. (...) nous ne retrouvons partout que nous-mêmes, (...).
[AMAR, (2004), pp.11-12].

Notre quête d'exemples étrangers n'a pas, par conséquent, été conditionnée par de stricts critères de comparabilité avec le contexte

montréalais mais plutôt par la quête d'une expérience ancienne, continue, d'interrelations entre l'espace portuaire et l'espace urbain.

Ceci étant dit, nous avons tout de même retenu deux critères qui, selon nous, devaient réunir les villes portuaires que nous allions étudier et qui les rapprocheraient du contexte montréalais et de nos préoccupations précises, c'est-à-dire : 1) que toutes les villes / ports étudiées soient sur un axe fluvial important et non pas sur un front de mer ; 2) que toutes les villes / ports étudiées conservent à proximité du centre ou au cœur de l'agglomération une partie significative de leurs activités portuaires.

Pertinence des exemples européens dans un contexte de géographie atlantique

Dans notre quête de lieux recelant une expérience originale de l'aménagement des relations entre espace de vie (quartier urbain) et espace de flux (infrastructure portuaire), nous nous sommes ensuite penchés sur l'espace géographique au sein duquel ces villes / ports devaient s'inscrire. Au début de notre démarche, nous avons considéré des cas nord-américains comme ceux de la Nouvelle-Orléans ou encore de New York et Baltimore qui avaient l'avantage de faire partie d'un contexte familier où l'information et la documentation étaient faciles à trouver. Cependant, le nombre presque nul de ces villes / ports américaines qui répondaient à nos deux critères minimaux de comparabilité, ci-haut mentionnés, a rapidement orienté notre choix vers une autre région du globe. De plus, puisque que nous ne pouvions malheureusement pas faire une recherche exhaustive qui nous aurait amené à explorer des cas de ville/port répondant aux deux critères minimaux correspondants, dans plus d'une région géographique, nous avons choisi de porter notre regard vers l'Europe du nord-ouest qui regroupe dans un espace relativement restreint plusieurs exemples qui nous ont semblé d'un grand intérêt.

Comme notre intention n'était pas, outre les critères de comparabilité minimale, de trouver des cas s'apparentant le plus possible de notre objet d'étude spécifique, la ville/port de Montréal, mais plutôt de s'en distancier pour mieux y revenir, il nous a semblé intéressant d'aller sur un autre continent et d'y étudier les pratiques d'aménagement du littoral urbain, et en particulier les relations entre la ville et le port qui ne seraient pas marquées par certaines convenances de notre contexte nord-américain.

Certes, on peut discuter de la pertinence du contexte européen dans le cas d'une étude qui porte spécifiquement sur un exemple nord-américain. Cependant, il ne faut pas négliger le caractère propre de notre objet d'étude, le port. Or, la dynamique portuaire se distingue de bien d'autres dynamiques d'espaces et d'infrastructures urbaines en ce qu'elle ne se rattache pas plus à une sphère d'influence géographique continentale que maritime. Il nous a donc semblé, parce que l'histoire nous en donne de bons exemples, que l'étude de deux grandes cités portuaires du nord-ouest européen, à savoir **Rotterdam** et **Hambourg**, correspondait à une relation de longue date que le port de Montréal entretient avec l'espace atlantique dans lequel les deux cas choisis sont des joueurs incontournables.

Figure 3 (A)

Carte de l'Europe du nord-ouest avec la position de certaines grandes métropoles et des deux villes/ports à l'étude



Méthodologie d'exploration

Les deux villes/ports choisies s'inscrivent dans des espaces linguistiques germanophones et néerlandophones. Il a été assez difficile de trouver une abondance de documentation pertinente sur le thème précis de la relation ville/port, à l'exception peut-être du cas de Rotterdam qui jouit d'une attention internationale du fait de l'importance quasi mythique de ce port rhénan ainsi que de la démarche particulière des autorités locales, très actives dans la recherche de solutions originales pour une reconfiguration de la relation ville/port. Nous n'avons pas choisi une approche d'abord documentaire au problème suscité par la relation de promiscuité entre la ville et le port. À Montréal comme en Europe, nous avons voulu explorer cette problématique du point de vue des sensibilités de l'individu en utilisant notre regard individuel comme outil de collecte de données.

Le fait que nous ayons eu la chance de nous déplacer pour explorer ces territoires et pour rencontrer des professionnels engagés dans la dynamique portuaire et urbaine de ces localités, a largement compensé pour le peu de documentation scientifique spécifique disponible dans les langues de Molière ou de Shakespeare. Ainsi, les observations que nous ferons dans la présente partie sont une combinaison de trois démarches interreliées :

- Une recherche documentaire sur la relation ville/port des cités étudiées et plus largement sur le développement historique des deux entités que sont leurs espaces de vie et de flux.
- Des entrevues avec quelques intervenants impliqués dans le développement du port ou de la relation ville/port de ces cités ainsi que dans l'étude de cette dynamique du point de vue local au sein d'institutions publiques ou d'entreprises privées.
- Nos longues périodes de déambulation dans les espaces charnières entre ville et port en quête d'impressions et d'images.

La recherche documentaire a pour l'essentiel été effectuée à partir de Montréal, avant les visites sur le terrain. Cependant, sur place nous avons pu nous procurer un certain nombre de cartes et d'ouvrages de références historiques ou techniques, lors de nos visites

de musées, de bibliothèques universitaires ou lors des rencontres avec les intervenants.

L'organisation des entrevues s'est basée pour une part sur la recherche documentaire et nous avons eu l'occasion de rencontrer certains des auteurs dont nous avons cité les écrits. D'autre part, nous avons pu prendre contact avec des professionnels engagés au sein des autorités portuaires, des universités aussi bien que du monde municipal et des entreprises logistiques.

Enfin, les visites de terrain ont été conditionnées par un désir d'organiser de façon minimale les explorations afin de donner au hasard l'opportunité de nous révéler certains aspects d'une réalité trop complexe et trop vaste pour être systématiquement analysée en quelques jours. Ces errances nous ont permis de découvrir des espaces du quotidien qui généralement échappent à l'étranger et qui constituaient en quelque sorte la motivation principale de notre séjour. Il faut toutefois noter que certains espaces précis, identifiés de façon préliminaire lors de la recherche documentaire et de la prise de contacts avec les intervenants locaux, ont dans chaque cas fait partie des itinéraires « d'exploration ». De même, lorsque des visites organisées ou des services de navette existaient (ce qui fut le cas dans les deux villes), nous les avons utilisés.

Grâce à cette démarche de recherche, nous explorerons en premier lieu comment la place de l'eau dans la constitution des espaces publics et du port comme de la conscience collective a conditionné le développement de la ville et du port de Rotterdam à travers son histoire. Nous enchaînerons en démontrant comment les autorités urbaines et portuaires de cette ville, en reconnaissant l'hétérogénéité inhérente de l'activité portuaire, sont en mesure de l'articuler avec l'espace public urbain. Par la suite, nous discuterons du changement d'attitude de l'administration portuaire face au risque d'appauvrissement de l'économie portuaire, et qui mène cette dernière à envisager des projets d'intégration ville/port novateurs, dans le but de capter les retombées positives de l'activité portuaire pour faciliter l'enrichissement de son milieu d'insertion.

En second lieu, nous verrons comment la relation ville/port à Hambourg a très tôt été marquée par un face-à-face permettant un partage équitable des rives du fleuve Elbe. Nous évoquerons le rôle de ce cours d'eau et de l'industrie portuaire qui l'anime dans la constitution des paysages identitaires de cette métropole allemande comme dans la structure des réseaux de transport locaux. Enfin nous verrons comment le port est à Hambourg un élément fondamental de l'indépendance locale. Grâce au contrôle des institutions démocratiques hambourgeoises sur l'infrastructure, grâce à la

domination de la manutention portuaire par une grande entreprise parapublique détenue par les autorités locales et aussi grâce à la présence d'un des chefs de file de l'industrie maritime mondiale dans l'histoire et dans le présent, Hambourg demeure une ville libre et hanséatique.

Par l'étude de ces deux cas, nous pourrions évaluer plus justement la place prépondérante des acteurs locaux et des traditions locales d'aménagement de la relation ville/port dans les dynamiques contemporaines d'intégration de l'urbain et du portuaire.

3.1)

Rotterdam : les défis de la métropole portuaire

Figure 3.1 (A)

Delfthaven, carte manuscrite
(Début du 17^{ième} siècle)

À l'époque où Anvers (B) atteint avec éclat son éphémère âge d'or (16^{ième}-17^{ième} siècle), de nombreux petits ports s'établissent dans le delta du Rhin à mesure que les terres sont protégées par des digues et que le commerce est facilité par les canaux. À l'image de Delfthaven (A), sa voisine, Rotterdam n'est alors qu'un petit établissement dont l'arrière pays commercial ne dépasse pas la région immédiate.

À la différence de Anvers ou d'Amsterdam, Rotterdam n'a pas une histoire portuaire dont la gloire remonte au 16^{ième} et 17^{ième} siècle, alors que le point focal des échanges internationaux migre de la Méditerranée vers l'espace atlantique à la faveur de l'exploitation de plus en plus intense du Nouveau Monde et plus généralement du colonialisme mercantile et de l'expansion de l'« économie monde » européenne [BRAUDEL, F. (1985) p.88] {Figure 3.1 (B)}. Rotterdam n'est, à la fin du Moyen Âge, qu'une petite bourgade portuaire comme il en existe plusieurs en compétition dans la périphérie des mastodontes que sont Amsterdam et Anvers sur le « Delta d'Or », l'exutoire du Rhin [LAVAUD-LETILLEUL, V. 2002, pp.49] {Figure 3.1 (A)}.



Figure 3.1 (B)

Anvers vue de la rive gauche de l'Escaut (ad. 1656)

La ville est d'abord confinée derrière ses digues, comme la plupart des agglomérations des Pays-Bas, en lutte perpétuelle contre les grandes marées et les crues fluviales. Elle connaîtra un premier et relativement modeste développement portuaire au 16^{ième} siècle, à la faveur d'un contexte politique qui la transforme pendant quelque temps en port principal des *Provinces Unies*, en lutte pour leur indépendance face à la couronne d'Espagne, les indépendantistes

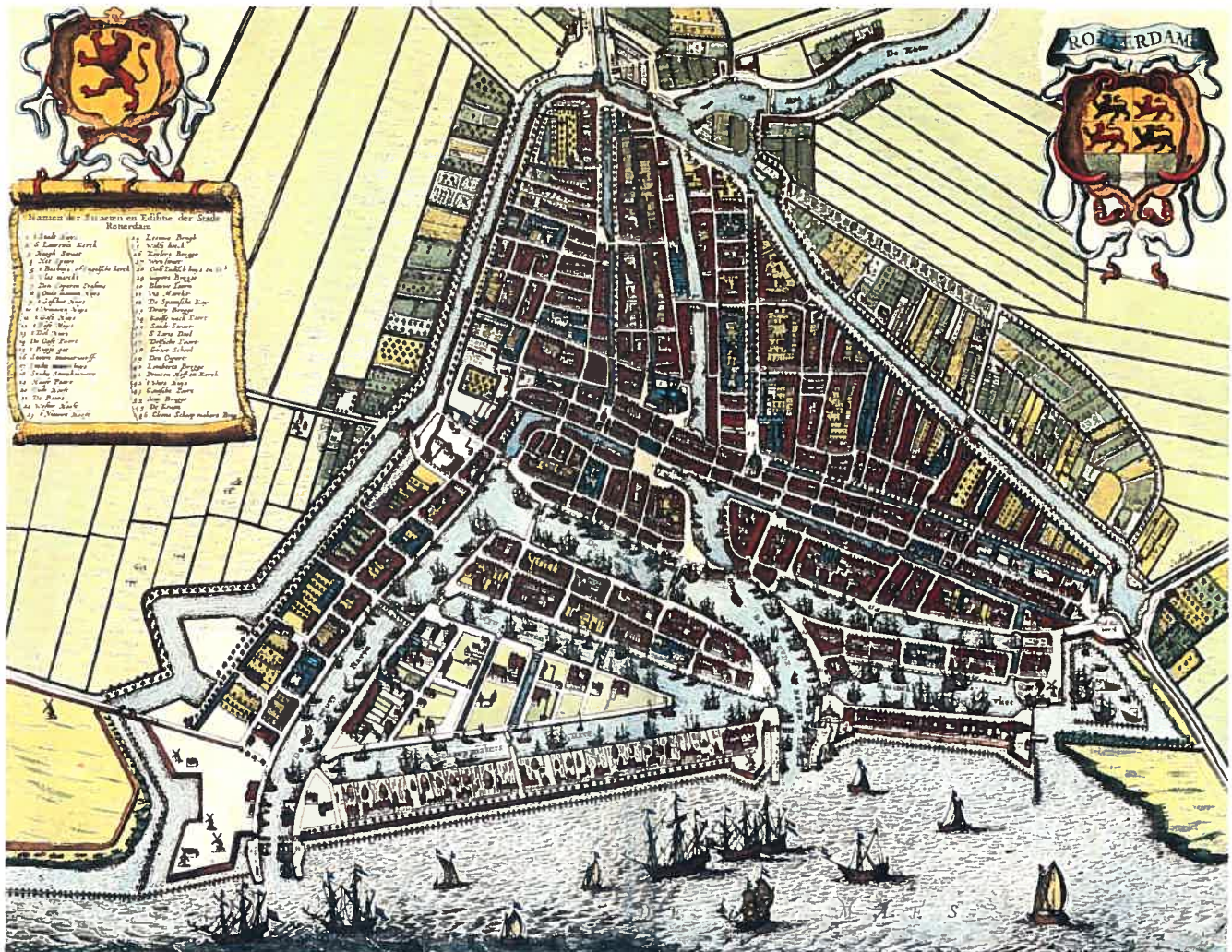
n'étant pas rassurés par l'ambivalence momentanée d'Amsterdam dans ce conflit [MEYER, H. 1999, pp.290]. C'est alors que l'activité portuaire se projette sur les marais, qui, entre la digue et le bras fluvial local que l'on appelle la *Maas*, sont graduellement drainés et aménagés en une série de bassins et îles qui accueillent entrepôts, chantiers de construction et autres activités liées au port et à la navigation.

Rapidement, une partie de la population suit ces activités et s'établit dans cette partie de la ville que l'on appelle *Waterstad* (ville d'eau), puisqu'elle est soumise aux caprices des eaux libres en dehors des digues protégeant la vieille ville ou *Landstad* (ville de terre). Ainsi se déplace le pôle central de la ville, comme en témoigne l'édification du quai du *Boompjes*, symbole puissant, façade fluviale de la ville et promenade plantée d'arbres qui abrite le siège de grandes maisons commerciales ainsi que des résidences bourgeoises, alors que le déchargement des navires se fait sur les quais et bassins à l'intérieur du tissu urbain de *Waterstad* [MEYER, H. 1999, pp.293.] [Figure 3.1 (C)].

Figure 3.1 (C)

Carte de Rotterdam
(Milieu du 18^{ème} siècle)

Sur cette carte de Rotterdam, se distinguent aisément les deux composantes fondamentales de la ville ancienne, soit *Landstad* (partie densément construite au haut de la carte) et *Waterstad* (partie parsemée de bassins au bas de la carte)



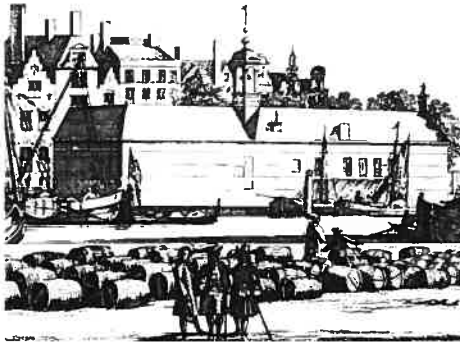


Figure 3.1 (D)

Quai et Bassin dans *Waterstad*
(Milieu du 18^{ème} siècle)

Sur cette gravure, on perçoit les rôles multiples des quais dans les villes portuaires néerlandaises. Ces espaces sont tout à la fois voie de circulation, lieu de rencontre, espace de déchargement et de stockage temporaire.

Ce déplacement de la bourgeoisie vers la zone portuaire traduit un trait culturel de l'élite rotterdamoise qui considère l'activité portuaire comme « *un spectacle fascinant et exaltant* » [idem, pp.290]. Cette imbrication du tissu urbain et civique avec l'activité portuaire constitue un trait caractéristique de l'aménagement dans les villes portuaires préindustrielles mais en particulier au Pays-Bas où les quais ont longtemps constitué le cœur des activités d'échange, les principales voies de transit comme du reste le centre du domaine social, véritable place publique essentielle dans la structure urbaine. Il en va ainsi pour le *Boompjes* à Rotterdam mais aussi pour le *Damrak* d'Amsterdam et les quais de l'Escaut à Anvers [idem, 294-295] **[Figure 3.1 (D)]**.

Le port de Rotterdam connaîtra son véritable essor dans le dernier tiers du 19^{ème} siècle avec la libéralisation de la navigation sur le Rhin en 1868, l'industrialisation de la vallée de la Ruhr dans l'Allemagne nouvellement unifiée, et le creusement d'un chenal maritime de 33 Km, *Nieuwe Waterweg*, « nouvelle voie d'eau » qui améliore grandement l'accessibilité du port jusque-là semé d'embûches. Cette infrastructure orientera les développements subséquents du port et de la ville qui auront tous deux tendance à glisser vers l'aval le long de cet axe [LAVAUD-LETILLEUL, V. 2002, pp.50].

Grâce à cette conjoncture unique, le port devient un lieu de transit primordial dans le corridor industriel du Rhin. Les grands trafics de vrac, le charbon, le pétrole, les grains et les minerais s'effectuent dès le tournant du 19^{ème}/20^{ème} siècle dans « d'imposants » bassins maritimes construits parallèlement à la rive au sud de la vieille ville, ce qui constitue une rupture par rapport à la tradition des quais / place publique, qui, à l'image du *Boompje*, avait caractérisé les premières expansions des années 1870 et 1880 [MEYER, H. (1999) p.299-304 / LAVAUD-LETILLEUL, V. (2002) p.53].

Dans ces bassins, on pratique en particulier la méthode dite du *transshipment* qui consiste à transférer directement les vracs de la cale des océaniques à celle des barges fluviales et vice versa [LAVAUD-LETILLEUL, idem] **[Figure 3.1 (E)]**. Ces bassins, *Rijnhaven* (1887-1894), *Maashaven* (1898-1905), *Waalhaven* (1907-1931) puis *Eamhaven* (1942) sont d'importants plans d'eau artificielle au cœur desquels se découpent des quais où sont érigés les entrepôts, les élévateurs et leurs suites de voies ferrées. Il est à noter que les

travaux d'aménagement du port qui étaient des travaux publics assumés par la ville, lorsqu'ils ne consistaient qu'en une structure simple de quais bordés par une voie publique, demeurent sous la responsabilité directe de la municipalité qui, avec la nouvelle typologie du port, élargit son champ d'action à l'érection des entrepôts ainsi qu'aux opérations de ces derniers [MEYER, H, 1999, pp.302]. Aujourd'hui encore, le port est, à Rotterdam, une responsabilité de la ville, contrôlée par l'autorité du port municipal relativement autonome mais ultimement soumise au conseil de ville.

Figure 3.1 (E)

Transshipment dans le port de Rotterdam
(ad. 1949)

Sur cette photo de la première moitié du 20^{ème} siècle, un navire océanique transporte du grain (au centre) déchargé par une série d'élevateurs à grains flottants qui, à leur tour, transfèrent le grain dans la cale de nombreuses barges rhénanes : ce type d'opérations de transbordement très courant à Rotterdam, de la fin du 19^{ème} siècle jusqu'au milieu du 20^{ème}, ne requiert aucun quai mais plutôt des espaces abondants dans des bassins.



Durant la période comprise entre la fin du 19^{ème} siècle et les années de la reconstruction qui suivront le second conflit mondial, une approche originale à l'intégration de la ville et de son port, tous deux en forte expansion, se constitue. Formalisée par les ingénieurs en chef de la ville cette approche qui regroupe aussi bien les partenaires publics que privés, se structure sur l'idée fondamentale que « *l'économie de la ville constitue sa culture et inversement* » [Idem, pp.305.] Cette interrelation entre ville et port qu'a cultivée Rotterdam et qui « *se caractérise par une interpénétration très marquée ente l'habitat, les entrepôts et les infrastructures ferroviaires* » est cependant remise en question entre les deux grands conflits mondiaux par ceux qui, voyant l'étirement du port vers l'aval, ne peuvent imaginer en termes positifs la ville linéaire faite de miettes de quartiers disséminés entre les bassins portuaires que cette « culture » risque de susciter. Ainsi, on scinde le département des travaux publics en créant le *Département du Développement Urbain*

ayant pour charge la conception des espaces résidentiels « *indépendamment de la fonction portuaire* » [LAVAUD-LETILLEUL, V. (2002) p.58, / MEYER, H. (1999) idem.].

Les capitaines de l'industrie maritime et portuaire sont de plus en plus nombreux à se rallier à l'opinion d'un des leurs, *J. Ph. BACKX*, qui envisage le développement portuaire comme une activité trop complexe et trop spécifique pour être confiée au « généraliste » département des travaux publics, d'autant plus que le développement technologique et la croissance de la taille des navires réclament, selon cette interprétation, un constant accroissement et une mise à niveau systématique des outils et infrastructures portuaires. De plus, l'imbrication du port et de la ville telle qu'elle est pratiquée jusque-là se base, selon ces capitalistes, sur l'hypothèse désuète que Rotterdam doit d'abord être un port de transit pour les vrac qui nécessitent surtout des bassins où s'opère le transbordement directement entre les barges rhénanes et les océaniques. Selon *BACKX*, ceci ne résume pas l'activité du port, où le trafic des marchandises diverses, en forte croissance, réclame plus d'entrepôts et de quais. *BACKX* argumente que le transbordement ne constitue pas une base économique viable et que, par conséquent, Rotterdam devrait intensifier ses efforts pour traiter toutes les marchandises et, si possible, les transformer sur place en créant une solide structure industrialo portuaire [MEYER, H, 1999, pp.312].

Comme le décrit MEYER, cette approche, née entre les deux guerres, trouvera plus que des échos dans la reconstruction et les développements gigantesques que connaîtra le port de Rotterdam durant les « *trente glorieuses* » [MEYER, H, 1999, pp.316-326]. En effet, le bombardement allemand qui rase 80% de la vieille ville en 1940 donnera une occasion unique de redéfinir la trame urbaine selon de nouveaux canons fonctionnalistes {**Figure 3.1 (F)**}. Bien que la préoccupation de maintenir l'identité portuaire au centre de la culture Rotterdamoise demeure, les efforts en ce sens sont contrecarrés par une approche très technique de l'aménagement de l'espace public et par une absence de coordination entre planification urbaine et portuaire. Le port et la ville ne se développent plus en relation étroite ; la ville est recentrée à distance du fleuve devenu simple lieu de passage ; le port explose en dehors du périmètre urbain par la construction des grands complexes de *Boltlek*, *Europort* et *Maasvlakte*.

Il n'est pas exagéré en effet de parler d'explosion pour décrire le développement fulgurant du port de Rotterdam après la seconde Guerre mondiale. En effet, Rotterdam amorce, dès la fin des années 20, un virage vers l'industrie qui se traduit par la création de deux



Figure 3.1 (F)

Weste Wagenstraat après le bombardement
(ad. 1940)

Les bombardements subits par la ville et le port de Rotterdam au cours de la Seconde Guerre Mondiale donneront l'occasion, lors de la reconstruction, de transformer le visage de la ville pour en faire une figure de proue du modernisme urbain. Grâce à des photographies, comme celle-ci d'une rue du vieux Rotterdam, on saisit mieux ce que signifie réellement la destruction de 80% de la ville.

ports pétroliers bordés par d'importantes superstructures de raffinage et de stockage en aval du complexe de *Eemhaven* [LAVAUD-LETILLEUL, V. (2002), pp.56]. L'*Eemhaven*, créé à l'origine pour accueillir de telles industries sera pour sa part, et du fait de ce développement alternatif, consacré au trafic des *marchandises diverses*.

Cet effort pour recentrer le port sur l'industrie ne fera que s'accroître au cours de la période comprise entre la fin de la guerre et le choc pétrolier du milieu des années 1970. On construit en effet le vaste ensemble de *Botlek* (1200 hectares) à partir des années 1950, projet immédiatement couronné de succès. On entame par conséquent l'ajout d'un nouveau complexe à dominance industrialo portuaire en 1957, l'*Europoort* (3500 hectares), ce qui nécessite des investissements considérables, dont le creusement d'un nouveau canal maritime permettant l'accès aux *superpétroliers* {Figure 3.1 (G)}. En seulement 10 ans, ce complexe est complètement occupé par différentes activités portuaires mais surtout par l'industrie et particulièrement par la pétrochimie, poursuivant dans la lignée du complexe *Botlek* [idem, pp.57].

Figure 3.1 (G)

Vue aérienne des raffineries dans le secteur *Botlek* du port de Rotterdam

La concentration phénoménale de l'infrastructure pétrolière dans le port de Rotterdam, résultat d'une politique de développement volontariste, pose aujourd'hui des défis criants à l'heure du développement durable.



C'est ainsi qu'entre 1964-1974, on crée de toutes pièces, sur un haut-fond, le *Maasvlakte* (2000 hectares), ensemble lui aussi destiné originellement aux installations industrialo portuaires. Cependant, l'essoufflement de la croissance industrielle résultant des deux chocs pétroliers ainsi que la subséquente « crise portuaire » remettront en cause la vocation initiale de cette infrastructure. Bien que des terminaux pétroliers, gaziers et vraquiers s'implantent sur ce nouveau site, c'est le traitement des marchandises conteneurisées, jusque-là concentrées dans l'*Eemhaven*, qui l'investit massivement.

Cette concentration des terminaux à conteneurs dans le complexe *Maasvlakte* se poursuit aujourd'hui.

Parallèlement à ce « glissement vers l'aval » du port le long de la *Maas*, voire à son débordement sur le territoire maritime, une modification s'opère dans la conception de la croissance urbaine, la relation avec le fleuve et avec le port. En 1974, un changement de garde, au niveau du gouvernement local, se traduira par un recadrage des priorités d'aménagement qui passe du développement économique, « *another term for the port sector* », au développement social et culturel [MEYER, H, 1999, pp.328-329]. La coalition sociale-démocrate au pouvoir met en branle une série de projets, en particulier des projets de logements sociaux qui visent à réparer une « *ville pleine de trous* », en régénérant la structure socioculturelle dans une optique de « *ville compacte* » qui tranche avec la logique de « *ville en mouvement* » qui avait dominé la période précédente [idem, pp.329-330]. Pour ce faire, on réquisitionne de nombreux bassins portuaires du centre-ville pour étendre la zone résidentielle des quartiers défavorisés et diversifier l'offre de logements au centre de l'agglomération [Figure 3.1 (H) & (I)]. De ce fait, on contribue à éloigner l'activité portuaire jugée alors comme génératrice de nuisances et de pollution [idem, p.330].



Figure 3.1 (H) & (I)

Complexe d'habitations à loyers modiques

Ces habitations (HLM) furent érigées sur des anciens quais du port de Rotterdam vers la fin des années 70. On ne note pas de souci de mise en relation du fleuve avec l'ensemble des quartiers adjacents, au-delà des complexe d'habitations en tant que tels.

Si les acteurs de ce « *consensus sociopolitique* » percevaient là une occasion de redéfinir la relation au fleuve et le statut du centre de Rotterdam comme espace de vie plus que de simple utilité, ces intentions n'ont jamais trouvé leur écho dans une nouvelle approche d'aménagement cohérent malgré le pillage des surplus dégagés par l'autorité portuaire et affectés à cette tâche [ibidem]. Au final, cette période est marquée par une série de projets indépendants dont la conception, souvent complètement étrangère au contexte, ne redéfinira pas de façon structurante la relation de la ville à l'eau et le dynamisme du centre-ville [idem, p.330-335].

Cette absence de stratégie et l'inefficacité des interventions autocentrées amèneront l'autorité portuaire municipale, l'association maritime, les instances universitaires et, vers la fin des années 1980, le service de la planification et du développement urbain de la municipalité, à chercher une idée maîtresse susceptible d'assurer un développement spatial et économique viable pour l'espace littoral urbain [idem, p. 335]. Cette approche d'aménagement, centrée sur le réinvestissement de l'espace public, et le partenariat public / privé, s'inscrit dans la mouvance « *design urbain* » qui place le fleuve au centre de la ville et promeut l'extension du cœur économique de la ville sur les deux rives de la *Maas*, tant dans le secteur de *Kop Van Zuid* que de *Waterstad*, le port du 19^{ème} et du début du 20^{ème} siècle [Figure 3.1 (J)].

Figure 3.1 (J)

Waterstad et Kop Van Zuid aujourd'hui

Waterstad (en rouge) et de Kop Van Zuid (en bleu) deux quartiers au coeur de Rotterdam et de son patrimoine portuaire ont fait l'objet, au cours des années 1980-90, d'efforts considérables de réaménagement qui ont redéfini la centralité de la ville en la rapprochant du fleuve et du port.



Le premier volet du développement de la centralité rotterdamoise sur les rives de la *Maas* s'est opéré à partir du début des années 1980 dans le secteur de *Waterstad*, le centre urbain d'avant-guerre. Le second volet de cette opération poursuit cette logique d'expansion de la centralité sur les rives de la *Maas* mais à une échelle encore plus importante. *Kop Van Zuid*, la partie sud de la ville, fait en effet l'objet d'un réaménagement impressionnant dès le début des années 1990. Cette opération puise sa pertinence structurelle dans la relation étroite qu'entretient fonctionnellement comme symboliquement cet espace avec l'eau et l'histoire portuaire perçues comme des générateurs de formes urbaines originales et spécifiques à Rotterdam. L'accent de planification est mis sur la recomposition de l'infrastructure publique de l'ensemble du centre

de Rotterdam. Ainsi l'on consacre le rejet des concepts strictement fonctionnalistes au profit d'une approche basée sur la valorisation de la mémoire collective et de l'expérience urbaine à l'échelle de la vie quotidienne, à l'opposé de l'espace festif, « exceptionnel » et touristique, qui était encore en vogue dans les opérations de re-développement d'autres villes suivant le modèle de Baltimore (U.S.A.) [MEYER, H. (1999) p.353-372].

Les années 90 marquent aussi un tournant dans le développement du port de Rotterdam. L'autorité portuaire propose en effet de poursuivre dans la lignée du projet *Maasvlakte* en construisant une nouvelle extension de quelque 5000 hectares. Des négociations difficiles auprès des autorités locales et nationales retardent la signature d'un accord qui n'intervient qu'en 2002 et porte sur un projet aux dimensions plus « restreintes » (1000 hectares). Devant cette difficulté, qu'ils avaient probablement anticipée, les gestionnaires du port adoptent rapidement une nouvelle politique pour faire face au manque d'espace, au développement du trafic de conteneurs et à une certaine perte d'influence du secteur portuaire dans l'arbitrage des ressources régionales et nationales. Cette politique se résume dans une nouvelle maxime officielle, « *From tonnage port to value port* », qui met l'accent sur la diversification de l'économie portuaire et la maximisation des retombées économiques locales mesurées par la création d'emplois et l'accroissement de la part des activités portuaires et para-portuaires dans le P.I.B. régional et national [LAVAUD-LETILLEUL, V. (2002) p.512].

À Rotterdam, l'aménagement de la ville et celui du port, qui, jusque dans les années 1930-40, étaient étroitement inter-reliés, ont donc connu une rupture durant la période comprise entre 1940-1980. Or depuis, aussi bien les intérêts de la ville que ceux du port semblent avoir tendance à se rapprocher, en particulier du point de vue de la création de valeur, au point où l'on réfléchit maintenant à une véritable réintégration de la ville/port encore plus mixte et plus étendue que les manifestations incluses dans le projet *Kop Van Zuid*.

À ce chapitre, il est intéressant de noter qu'au début des années 2000, l'autorité portuaire et le service de la planification de la municipalité de Rotterdam ont créé une société mixte, *Stadshavens Rotterdam*, chargée de réfléchir et de proposer des solutions d'intégration ville/port pour les réaménagements aussi bien portuaires, urbains, économiques que culturels des vastes ensembles de bassins et de terminaux de *Merwehaven* et *Waalhaven* et *Emhaven*. Ce projet pourrait, pour les deux partenaires, devenir le prototype d'une toute nouvelle approche d'aménagement ville / port

capable de générer plus de retombées locales positives et de réintroduire le port actif dans la vitalité du paysage urbain d'une véritable « métropole portuaire ».

3.1.1)

La ville d'eau : tradition d'aménagement dans la métropole portuaire hollandaise

La structure géographique singulière des Pays-Bas, et en particulier la relation unique que ce territoire et sa population entretiennent depuis des siècles avec l'eau, sont des facteurs déterminants de l'évolution des entités urbaines qui s'y sont développées selon une logique tout à fait unique. En effet, l'acte fondateur de Rotterdam, à l'instar de nombreuses villes de Hollande, est la construction d'une digue sur la rivière *Rott*, d'où le nom de la ville (Rotterdam : digue sur la Rott). La digue protège le territoire qu'elle entoure des grandes marées qui, autrement, envahiraient celui-ci, endommageant les établissements et rendant improductives les terres agricoles.

La construction des digues rend aussi nécessaire la canalisation des cours d'eau pour assurer l'évacuation des eaux d'écoulement et le drainage des terres. Or, cette canalisation systématique du cours d'eau « intérieur » a un effet dérivé qui jouera un rôle clef dans le développement économique de cette région puisque ces canaux servent aussi à la navigation intérieure. Cependant, assez tôt, Rotterdam développe une relation supplémentaire avec l'eau puisqu'une partie importante de la ville (*Waterstad*) sera édifiée à l'extérieur de la digue. C'est cet espace urbain littéralement baigné dans l'eau de la *Maas* qui abritera le dynamisme entrepreneurial et industriel lié à l'activité portuaire.

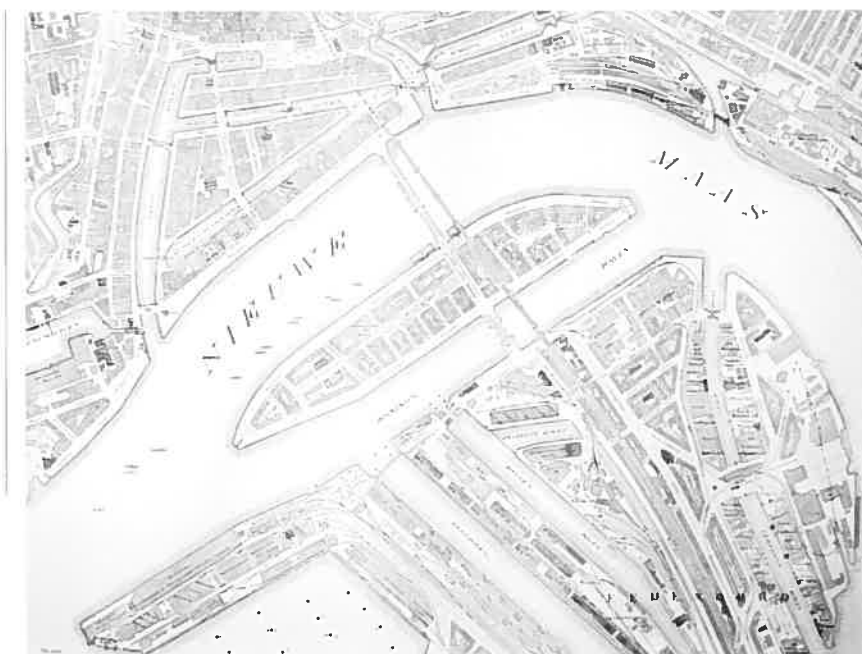
Bien que ce quartier soit périodiquement soumis aux inondations, l'élite marchande y investit aussi bien par l'édification d'établissements commerciaux que par l'érection de demeures cossues s'adaptant à ce caractère. En effet, le prix de cette contrainte est largement compensé par un contact direct avec l'eau du fleuve et, par ricochet, avec les voies du commerce international puisqu'aucune écluse, aucun canal ne limite l'accessibilité des bassins maritimes qui parsèment *Waterstad*. Certes, on peut douter de l'avantage que cette situation génère dans la période préindustrielle, période où le « temps » du commerce ne se compte ni en heures ni même en jours mais bien en semaines et en mois. Cependant, à mesure que les moyens et les exigences industrielles s'affirmeront, cette connexion directe à la matrice liquide s'avèrera un avantage non négligeable.

L'espace du Rotterdam préindustriel contient les germes du développement subséquent de la ville et du port. Nous distinguons ces deux entités, mais il s'agit là d'une imprécision puisque jusqu'à la reconstruction d'après la seconde Guerre mondiale, le port est en fait un quartier de la ville qui a comme principale caractéristique distinctive d'être à l'extérieur des digues et d'être découpé par de multiples bassins. En effet, l'imbrication des milieux de vie, des espaces de concentration commerciale et culturelle, des quais et entrepôts portuaires ainsi que des sièges d'entreprises maritimes, sera un leitmotiv du développement urbain de Rotterdam au tournant du 19^{ème} /20^{ème} siècle {Figure 3.1.1 (A)}.

Figure 3.1.1 (A)

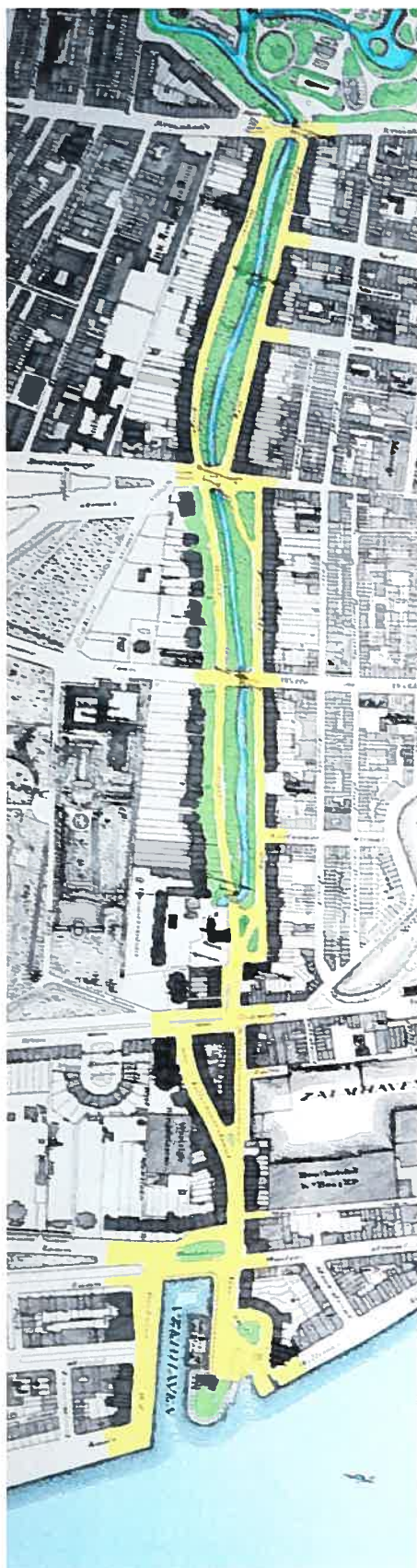
Carte de Waterstad et de Kop Van Zuid
(ad. 1926)

Sur cette carte du début du 20^{ème} siècle, la densité et la mixité ville/port qui caractérisent Waterstad (haut de la carte), dans sa physionomie héritée des 17^{ème} et 18^{ème} siècles sont très similaires à celles de Kop Van Zuid (bas de la carte) dont la structuration date essentiellement du dernier tiers du 19^{ème} siècle.



Le développement « portuaire » de la partie sud de Rotterdam (*Kop Van Zuid*), en face de la vieille ville de l'autre côté du fleuve, possède cette combinaison d'espaces de flux et d'espaces de vie. Ces derniers accueillent l'imposante main-d'œuvre du port, les marins et les immigrants en transit mais aussi, de véritables villages flottant faits de centaines de barges sur lesquelles vit et travaille une population innombrable d'ouvriers bateliers itinérants et leur famille. Ainsi, dans la planification des nouvelles infrastructures portuaires, on intègre des tracés de parcours piétonniers, de petits parcs qui permettent de déambuler de façon agréable au cœur de l'activité ou de relier le lieu de travail au lieu de résidence [MEYER, H. (1999) pp. 301-309].

L'imbrication de la ville et du port ne se limite cependant pas aux nouveaux « quartiers portuaires » qui reprennent en quelque



sorte le motif que dessinait dès le 16^{ème} siècle *Waterstad*. Sous la gouverne de *G. J. DE JONGH*, ingénieur en chef de la municipalité, on développe, au 19^{ème} siècle, pour l'extension de la ville vers l'ouest, une série de grands boulevards perpendiculaires au fleuve [ibidem]. Ceux-ci, de forte dimension (40 mètres d'emprise), longeant des canaux de drainage, permettent d'accéder au port et à son paysage fascinant. Ces interventions d'aménagement public sont systématiquement marquées par un souci du détail dans la qualité de l'aménagement des espaces publics en tant que tels et de leur « habillage », soit l'unité architectonique des édifices qui les encadrent et les animent {Figure 3.1.2 (B) & (C)}.

Bien que remplissant une fonction d'axe circulaire et sanitaire pour le port et l'extension urbaine de Rotterdam, ces boulevards, par leurs dimensions très généreuses et la présence de l'eau, permettent l'aménagement de promenades plantées d'arbres qui les transforment derechef en espaces publics de prestige le long desquels s'implantent des institutions et des résidences de la bourgeoisie en expansion. De l'avis de *H. MEYER*, le parti pris d'aménagement, qui ne laisse pas la fonction première d'axe circulaire dominer sans partage la morphologie de l'infrastructure publique, explique que ces axes aient pu demeurer des lieux structurant de l'urbanité rotterdamoise une fois que leur rôle initial se soit étiolé avec le glissement des activités maritimes vers l'aval du port.



Figure 3.1.2 (B) & (C)

*Sur la carte de droite (ad. 1926), nous avons fait ressortir l'un des boulevards tracés par l'ingénieur *G. J. DE JONGH* pour lier la ville au port et au fleuve (B). La qualité structurelle de cet aménagement est encore perceptible aujourd'hui, comme le montre la photo ci-haut (C).*

Ce souci pour l'accessibilité du port, aussi bien du point de vue fonctionnel que symbolique, est aussi relayé par les interventions privées, qui, à l'image de la compagnie maritime *Holland Americas*

Line, construisent des édifices somptueux sur les quais, interventions qui rehaussent l'ensemble de cette nouvelle structure d'espace public où le paysage portuaire, et plus encore l'eau, sa matrice, demeurent le point focal de l'espace urbain de Rotterdam [Figure 3.1.2 (D)].

FIGURE 3.1.2 (D)

Ancien siège social de la *Holland-Amerika Linj*

Ce bâtiment, sur le quai Wilhelminapier dans le quartier Kop Van Zuid face au cœur de la ville ancienne sur l'autre rive du fleuve, est un édifice somptueux érigé au cœur de l'espace portuaire actif de la première moitié du 20^{ème} siècle.



Le passage de cette tradition d'aménagement polyvalent de l'espace public à celle de la planification fonctionnelle aura été facilité par les affres de la guerre qui font table rase de la ville, en particulier à la suite du bombardement allemand de mai 1940. Les autorités planificatrices proposent dès lors un plan de reconstruction ambitieux qui est dominé par le réaménagement des axes de circulation et la fonctionnalisation de l'espace. On pourrait même parler de l'application à large échelle d'une idée qui en vient à dominer la pensée urbanistique « moderne », idée selon laquelle l'intervention publique peut contrôler le développement de la société, voire réformer son caractère propre :

Van Traa [ingénieur chef de la municipalité dans l'immédiat après guerre] (...) also believed that the reconstruction of Rotterdam should lead to renewed social coherence and that a centrally organized orchestration of cityscape was indispensable to this goal. [MEYER, H. (1999), pp.319]

Cette approche puise sa source dans les mouvements d'avant-garde locaux, nationaux et internationaux qui, dès les années 1920, proposent une vision où la ville constitue un corps unifié, où chaque espace remplit le rôle symbolique d'un organe de l'« individualité » urbaine qui n'est rendue cohérente que par la stricte ségrégation de

chacune des fonctions et leur mise en relation rationnelle par l'intermédiaire d'axes de circulation, bref par un aménagement technocratique et globalisant. Aussi, « *le plan de base* » proposé par l'ingénieur C. VAN TRAA en 1946 est en rupture avec la vision de l'aménagement urbain née au 19^{ème} siècle, inspirée de la tradition préindustrielle et portée par les ingénieurs de la ville jusqu'en 1940.

D'une optique où l'intervention publique d'aménagement doit servir à composer des espaces publics structurants dans la ville, impliquant un contrôle systématique de l'aménagement du domaine public et de l'apparence extérieure des bâtiments qui le définissent, on passe à une vision où l'intervention publique se déploie sur la recomposition d'un espace urbain dans son ensemble et où l'espace public est perçu soit comme un ensemble architectonique monofonctionnel (centre commercial, centre civique, centre sportif, boulevard de circulation...), soit comme un lieu d'expression du « *progrès social* » caractérisé par l'« *ouverture* » et le dégagement : « (...) *above all open space is social progress.* » (dixit : C. VAN TRAA) [idem, pp.320]

Ceci conduit entre autres au déplacement et à la concentration du centre commerçant, de l'interface entre *Waterstade* et *Landstade* vers la gare centrale, assez loin du fleuve. De même, on amorce la construction d'une haute digue surmontée d'un boulevard quasi autoroutier le long de la *Maas*. Cette intervention nécessite la destruction de la Gare ferroviaire *Mass*, en bordure de rivière près du quai du *Boompjes*. Ce dernier perd dans l'opération, au profit des déplacements automobiles, son caractère d'espace public diversifié ; promenade bordée de bâtiments prestigieux, séparée du quai actif par une simple rangée d'arbres. Le boulevard moderne, de l'intention de ses concepteurs, doit offrir à ceux qui l'empruntent pour pénétrer au centre de la ville « *l'image du travail* », sur les quais qui le bordent et sur la péninsule de *Kop Van Zuid* qui fait face au centre ancien de la ville [idem, pp.320-21].

On perçoit ici une certaine continuité dans ce souci d'ouvrir le paysage urbain sur le fleuve et en particulier sur l'activité portuaire. Cependant, cette ouverture est conçue non pas comme partie d'un habitat urbain diversifié mais comme une unité indépendante dédiée à l'usager du transport automobile, éventuel consommateur des différents services que rendent les organes de cette nouvelle trame urbaine ordonnée et chargée d'un symbolisme social idéalisé. De la même manière, le nouveau centre commercial est doté d'une « *fenêtre sur la rivière* » dans l'axe des boulevards *Coolsingel* et *Schiedamsdeijk*. Celle-ci « offrira » aux utilisateurs du centre névralgique de l'organisme urbain une perspective sur la force de

leur ville en tant que centre international de transport. On ouvre une vue sur le terminal de la *Holland Americas Line* sur le quai *Wilhelminapier* ainsi que sur l'activité du bassin à l'arrière de *Rijnhaven*, tous deux sur la péninsule de *Kop Van Zuid* [ibidem].

Or, la destruction de l'espace civique traditionnel au profit de l'infrastructure technique et monofonctionnelle, la construction d'une haute digue le long de la rive combinée au déplacement graduel des activités portuaires du centre vers des installations en aval contribueront à l'échec cuisant de ces interventions dans leur rôle de liaison entre ville et port et plus encore dans leur vocation socialisante. L'aménagement des nouvelles infrastructures urbaines et portuaires, fruit d'une spécialisation de l'espace public favorisée entre autres par la spécialisation des agences en charge de leur aménagement, conduira à la marginalisation des espaces centraux en contact avec l'eau aussi bien du point de vue portuaire qu'urbain.

Ces interventions trouveront d'ailleurs très tôt leurs critiques, mais celles-ci n'auront de véritable résonance que dans les années 70 et 80. Cependant, dans la confusion qui accompagne l'érosion des canons modernistes, on en arrive à voir le port comme le facteur de dégradation de l'espace urbain alors même que ce sont des interventions fonctionnalistes sur ces espaces urbano-portuaires qui ont éliminé leur caractère original d'espace de contact intime avec la matrice fluviale.

Cette attitude, qui tranche avec la fascination que le port avait exercée sur les planificateurs des générations précédentes, est sans doute une conséquence simultanée de trois phénomènes :

- 1) La politique industrialiste agressive que le port avait menée jusque-là dans une frénétique course vers la massification des trafics
- 2) Le quasi abandon de certaines infrastructures portuaires dans le centre de l'agglomération ainsi que des pôles résidentiels et socioculturels qui leur étaient associés
- 3) L'émergence d'un consensus des groupes populaires réclamant une restauration des habitats ouvriers, consensus favorisé par la contestation des projets d'*Urban Renewal*.

Or, ce mouvement ne résulte pas d'un recadrage de l'intervention publique sur l'espace public mais poursuit dans la lignée de l'aménagement social globalisant. Ainsi, la construction de petits ensembles de logements sociaux disséminés dans la ville en

bordure de rivière et à proximité de quartiers populaires préexistants ne contribue en aucune manière à ouvrir la trame urbaine sur le fleuve et encore moins sur l'activité portuaire. Il faudra attendre la fin des années 1980 pour que se mette en branle un mouvement pour une nouvelle approche de l'aménagement des espaces en contact avec l'eau, et plus généralement pour le renouveau de la liaison de Rotterdam avec son fleuve.

Ce nouveau mouvement s'inscrit dans une réflexion plus large, motivée par la quête d'une solution durable au problème de la détérioration de l'environnement économique, détérioration se manifestant aussi bien dans la disparition de nombreux emplois « portuaires » que dans le retard que la ville affichait du point de vue de son inscription au sein des émergents réseaux économiques globaux basés sur les activités tertiaires et quaternaires. On cherche donc, en particulier au sein des organismes publics et des universités, une approche globale qui puisse redéfinir l'organisation symbolique et physique de la ville au point de porter le germe d'une nouvelle vitalité économique et d'une image « métropolitaine » renouvelée, attirante pour les activités de gestion logistique de pointe comme pour d'autres secteurs économiques susceptibles de diversifier les assises de la ville puis de favoriser son renouveau culturel.

Si ces ambitions « généralisantes » peuvent laisser croire en la poursuite du mouvement moderniste, il ne s'agit que d'illusions puisque cette nouvelle impulsion d'aménagement que nourrit Rotterdam s'accroche à d'autres bases formelles. D'une part, l'intervention financière de l'État se recadre autour de l'espace public qui est de nouveau perçu comme principal vecteur d'un développement urbain diversifié. D'autre part, s'engage une réflexion de l'élite locale sur les bases contemporaines d'une réappropriation des traditions d'aménagement mises en veilleuse par le réformisme d'après-guerre.

La première contribution de cette nouvelle mobilisation des acteurs urbains se concrétisera dans la requalification de *Waterstad*. Le réinvestissement public et privé comprend l'implantation d'équipements culturels (Musée maritime municipal, Musée de la navigation intérieure, Bibliothèque municipale), d'équipements de transport collectif (Métro), de « loisirs de type commercial » (groupe de bars, de petites boutiques, hôtels, complexes de loisirs *Tropicana* et *Éconocenter*), ainsi qu'une offre de logements diversifiée allant du logement social au logement haut de gamme avec vue sur le fleuve et un important parc immobilier de bureaux prestigieux (ex : siège social de *P&O-NedLloyd*) en particulier le long du *Boompjes* {Figure 3.1.1 (E)}.



Figure 3.1.1 (E)

Le siège social de *P&O NedLloyd* sur le *Boompjes*

Lieu symbolique s'il en est un, le Boompjes, par l'implantation d'immeubles prestigieux (E), par la reconfiguration plus modeste du boulevard et la création d'une promenade plantée d'arbres donnant accès aux quais (F), se pare en quelque sorte d'une réinterprétation des caractéristiques fondamentales que cette place publique affichait du 17^{ème} siècle à la première moitié du 20^{ème} siècle [LA VAUD-LETILLEUL, V. (2002), pp.310].

Lieu symbolique s'il en est un, le *Boompjes*, par la reconfiguration plus modeste du boulevard et la création d'une promenade plantée d'arbres donnant accès aux quais, se pare en quelque sorte d'une réinterprétation des caractéristiques fondamentales que cette place publique affichait du 17^{ème} au 19^{ème} siècles [LAVAUD-LETILLEUL, V. (2002), pp.310]. Ce faisant, on reconstitue en quelque sorte l'ancienne structure de la *Waterstad* et en particulier du *Boompjes* qui redevient un espace public phare, de la ville sur la *Mass* {Figure 3.1.1 (F)}. Il faut toutefois noter que l'activité maritime présente sur le site est plus commémorative que fonctionnelle, avec cette nuance importante que le fleuve lui-même, du fait de l'importance de la batellerie dans la logistique rotterdamoise, demeure bourdonnant du va-et-vient incessant des barges.



Figure 3.1.1 (G)

Le pont Erasmus vu du Boompjes

Geste architectural et urbanistique puissant, le pont Erasmus, en permettant une mise en relation plus étroite des deux rives de la Maas, a aussi facilité la restructuration de la centralité rotterdamoise autour du fleuve.



Figure 3.1.1 (F)

Le Boompjes réaménagé

Cette première reprise en charge ouvrira la voie au réaménagement du quartier lui faisant face : *Kop Van Zuid*. Symbole incontestable de cette opération d'envergure, le pont *Erasmus* prolonge et donne une nouvelle centralité à l'axe principal du centre-ville d'après-guerre et à la « fenêtre sur le fleuve » formée par les boulevards *Coolsingel* et *Schiedamesdijk* {Figure 3.1.1 (G)}. De l'autre côté, sur le *Kop Van Zuid*, l'axe se poursuit en se scindant sur deux nouveaux boulevards monumentaux structurant les sous-

ensembles qui forment ce quartier en plus d'orienter la trame urbaine vers l'eau du fleuve et des bassins portuaires. De même, on aménage de nouvelles stations de métro dont une directement sur la rive sud, au pied du pont, et un nouveau circuit de tramways qui structure encore davantage les nouveaux axes nord-sud permis par l'érection du pont. Le projet de *Kop Van Zuid*, nous l'avons mentionné, est divisé en plusieurs sous-ensembles répondant à une chronologie d'aménagements très structurée. Cependant, il se divise en deux grands secteurs :

La partie nord, le long des principaux bassins et de la *Maas*, qui est axée sur le développement d'un pôle métropolitain comprenant l'implantation de services publics dans de nouveaux ensembles prestigieux, la construction d'espaces de bureaux et de logements haut de gamme et la construction d'équipements culturels et éducatifs de premier plan.

La partie sud, qui est structurée autour d'un nouveau parc urbain de grande dimension comprenant des services de proximité et un mélange de logements sociaux, de copropriétés et de résidences unifamiliales destinées à la classe moyenne. [LAVAUD-LETILLEUL, V. (2002), pp.316-325]



Figure 3.1.1 (H)

Nouveau boulevard dans Kop Van Zuid

Ce boulevard qui traverse le quartier de Kop Van Zuid relie le pont Erasmus et le secteur à forte densité de bureaux et de logements haut de gamme (à gauche) avec le quartier résidentiel mixte (à droite).

Ce sont les deux axes formés par les nouveaux boulevards qui transcendent cette structure dichotomique et lui confèrent une cohérence fonctionnant à toutes les échelles {Figure 3.1.1 (H)}. En effet, la trame formée par des espaces publics aménagés pour les besoins locaux aussi bien que métropolitains, constitue le nouveau réseau qui est rendu d'autant plus structurant que l'on a porté une attention scrupuleuse à la qualité du design et de la réalisation. L'espace public comme moteur de développement articule les espaces privés et communs et multiplie les perspectives, les vues sur l'eau et met en valeur l'héritage portuaire. Il s'agit là encore d'un retour aux pratiques d'aménagement de la relation ville eau/port qui avait été développées au tournant du 19^{ième} / 20^{ième} siècles, en particulier pour



Figure 3.1.1 (I)

Au pied du pont Erasmus, ce complexe immobilier public renferme une cours de justice, les services d'impôts et de douanes en plus d'être en lien direct avec les infrastructures de transport public et le fleuve dont il contribue à animer les abords par la fréquentation qu'il suscite.

Figure 3.1.1 (J)

Sur ce panorama se distinguent les éléments qui ont contribué, au cours des 20 dernières années, à transformer en centre-ville moderne les anciens espaces portuaires au cœur de Rotterdam. À la droite, une série de bâtiments renferment un hôtel, des résidences de prestige et des espaces de bureaux le long du boulevard Coolingsel, à la limite de Waterstad. Au centre, la structure spectaculaire du pont Erasmus. À la gauche du pont, la jetée Wilhemina et la tour arrondie du World Port Center, siège de l'administration portuaire de Rotterdam. À la droite, les tours d'habitations à l'extrémité de la jetée Kadendrecht.

l'ouest de Rotterdam, et marquées par les grands boulevards de l'ingénieur *DE JONGH*.

Ce souci du détail se retrouve aussi dans les interventions immobilières publiques qui comprennent un nouveau centre administratif incluant entre autres une cour de justice, le service des impôts et des douanes – situé au pied du pont *Erasmus* en lien direct avec la station de métro *Wilhelminaplein* et un arrêt de tramway {Figure 3.1.1 (I)} – de même que dans le nouveau siège de l'Autorité Portuaire Municipale de Rotterdam sur le quai *Wilhelminapier* – au sein d'un complexe multifonctionnel de bureaux haut de gamme, le *World Port Center*. Le *Wilhelminapier* constitue un véritable pôle maritime qui comprend, outre le *World Port Center* et les entreprises de gestion logistique de pointe qu'il abrite, un *centre de simulation maritime* à la fine pointe de la technologie. Ce sous-ensemble constitue une réaffirmation de l'importance du port vivant comme élément structurant de la ville [ibidem].

Ces investissements publics ciblés sur l'infrastructure publique, l'espace public et les services publics, favorisent un fulgurant développement privé, dans l'immobilier tant commercial que résidentiel qui, bien encadré par des critères d'aménagement destinés à valoriser l'espace commun et à donner une image cohérente à l'ensemble du quartier, a formidablement transformé la centralité rotterdamoise pour créer un véritable « Manhattan sur Meuse (*Maas*) » {Figure 3.1.1 (J)}.

La réalisation de l'aménagement de *Kop Van Zuid* reconstitue sur un nouveau site la logique de la ville en dehors de la digue, donc partie du fleuve, qu'a été autrefois *Waterstad* avant le déplacement de la digue sur le *Boompjes*. En effet, des travaux d'aménagement plus en aval ont permis de limiter le risque d'inondation sur cette partie de la *Maas* et par conséquent de réappropriier, en toute sécurité, les terres basses en bordure du fleuve pour l'habitat urbain et non pas seulement pour le port et l'industrie. En somme Rotterdam, ville d'eau – une eau, matrice de son économie et de son image – renoue avec les traditions d'aménagement qu'elle avait élaborées au 19^{ème} siècle et au début du 20^{ème}, traditions qui articulaient, par le truchement d'un espace public très structuré, la diversité et l'ampleur croissante des fonctions urbaines avec l'eau et le port. De ce fait, la ville et ses citoyens retrouvent son centre véritable : le fleuve !



Cependant, ce fleuve n'est plus qu'un vecteur de l'industrie et de « l'image du travail » comme on l'avait imaginé au milieu du 20^{ème} siècle. Il est un lieu d'expression sociale, économique et culturelle et en tant que tel, il constitue un espace commun qui doit être aménagé de telle sorte qu'il puisse remplir un rôle polyvalent aussi bien à l'échelle des habitats riverains qu'à celle de l'agglomération dans son ensemble. De plus, l'expérience qu'a constituée le réaménagement du centre-ville autour du fleuve dans *Waterstad* mais particulièrement dans *Kop Van Zuid* est le témoignage d'une réappropriation d'espaces portuaires qui respecte leur rôle historique dans l'organisation urbaine en tant qu'espace centré sur l'échange et le travail. Certes, les débardeurs ont cédé place aux courtiers en transport, les entrepôts sont devenus tours à bureaux et la marchandise est devenue service « virtuel », mais le fait est que plutôt que de retirer au port cet espace que les opérations de « manutention » concrètes ne pouvaient plus habiter qu'inconfortablement, cette réappropriation a permis de rendre perceptible dans l'espace et dans la ville le rôle de plus en plus complexe du port moderne.

Le port a généré cette nouvelle centralité urbaine d'abord par l'héritage de ces espaces d'exception tissant l'eau et la terre. Il a aussi contribué puissamment à façonner et à animer cette partie du centre-ville en en faisant le centre névralgique de l'industrie maritime rotterdamoise. Il paraît clair dans ce contexte que ces transformations ont permis en quelque sorte au port de redécouvrir l'attrait que représente la ville et pour l'expression de son plein potentiel. Ce rapprochement entre ville et port se manifeste aujourd'hui dans de nombreuses initiatives qui permettront dorénavant à l'urbain de réinvestir le port actif, comme nous le verrons.

3.1.2)

La capacité de reconnaître l'hétérogénéité des fonctions portuaires dans l'articulation avec le milieu urbain

Avant de traiter de la réflexion qui a été enclenchée au cours des dernières années entre la ville et le port pour générer des espaces de mixité entre ces deux entités, nous prendrons quelques lignes pour évoquer l'un des outils qui a sans doute, et ce depuis longtemps,



Figure 3.1.2 (A)

À l'extrémité d'une jetée dédiée à l'amarrage des barges en attente au cœur d'un ensemble de bassins portuaires (Wallhaven), un couple se promène avec son chien. À Rotterdam, le port actif est intégré au paysage quotidien de nombre de citoyens.

contribué à l'approvisionnement mutuel. De nos visites sur le terrain, qui ont couvert le centre de Rotterdam et les zones portuaires érigées jusqu'en 1945, nous retiendrons une caractéristique fondamentale de l'organisation de la relation ville / port dans cette cité. Il semble que les acteurs portuaires et urbains à Rotterdam sont en mesure de bien saisir l'hétérogénéité de la fonction portuaire et, par conséquent, d'articuler ces deux espaces pour que l'un ne nuise pas à l'épanouissement de l'autre et sans que l'un et l'autre ne se tournent le dos **{Figure 3.1.2 (A)}**.

Comme pour tous les grands ports du monde, la notoriété de Rotterdam se mesure à la taille de ses plus grands terminaux qui accueillent les mastodontes des mers que sont les superpétroliers et les porte-conteneurs de dernière génération. Les chiffres énormes qui traduisent son trafic de conteneurs ou son trafic global ne masquent cependant pas une autre réalité inhérente à tous les ports, c'est-à-dire qu'une partie importante de l'activité maritime est attribuée à des trafics et des opérations bien plus modestes sur des terminaux et des embarcations de plus petite dimension. Il en va ainsi particulièrement des services portuaires connexes, comme le ravitaillement et le remorquage. Il en va de même, et particulièrement à Rotterdam, de la batellerie, du cabotage régional et de certains trafics spécialisés comme celui des fruits et des jus.



Figure 3.1.2 (B)

Un quai longeant l'un des plus importants parcs urbains du centre de Rotterdam, sert à l'amarrage de remorqueurs et de petits navires en attente, tout en restant accessible aux citoyens.

Ainsi trouve-t-on au cœur de la ville, sur les quais longeant l'un des plus importants parcs urbains, des postes d'amarrage pour les remorqueurs de haute mer **{Figure 3.1.2 (B)}**. Ceux-ci ne génèrent ni de fort trafic ni de nuisance associés au déchargement des marchandises. Aussi, cette activité ne tire que peu d'avantages à être cantonnée dans un recoin des grands ensembles portuaires. Ainsi,



Figure 3.1.2 (C)

Jetée de batellerie dans le Rijn Haven

Au cœur du bassin de Rijn Haven dans Kop Van Zuid, on a maintenu une jetée de batellerie qui maintient un usage portuaire léger dans cet espace de nouvelle centralité urbaine caractérisée entre autres par les hautes tours du quai Wilhelminapier.

l'autorité portuaire a-t-elle l'intelligence de positionner ce genre d'activités sur des quais urbains qu'elles contribuent à animer et qui deviennent, du fait de la présence de ces navires, des lieux d'expression de la vie portuaire au cœur de la ville. Ailleurs, ce sont des grues flottantes géantes qui, en attendant qu'une mission les réclame, sont disposées le long de quais accessibles à la population.

De la même façon, l'importance de la batellerie dans les échanges entre Rotterdam et son hinterland rhénan nécessite la présence à tout moment d'une flotte innombrable de barges dans les bassins portuaires. Or, ces barges en attente peuvent être amarrées à proximité de n'importe quelle autre fonction urbaine et ce, sans inconvénients. Ainsi, dans les bassins de *Kop Van Zuid* s'amarré sur des jetées aménagées à cette fin un nombre toujours changeant de barrages qui, encore une fois, rendent visible la vitalité du port en plein cœur de la ville {Figure 3.1.2 (C)}. L'amarrage des barges en attente se est visible aussi dans les bassins portuaires qui accueillent le grand trafic du port. Dans ces zones, les jetées de batellerie sont accessibles au public qui, en les empruntant, pénètre au cœur des bassins portuaires et de leurs paysages de grues et d'océaniques sans pour autant être soumis au trafic incessant des véhicules ou d'êtres mis en danger par les opérations de manutention.

De telles infrastructures intermédiaires constituent des outils formidables d'insertion d'activités portuaires peu contraignantes au cœur des espaces fréquentés par la population urbaine. Or, un assemblage judicieux de ces infrastructures intermédiaires dans leur rapport avec les grandes infrastructures portuaires et les espaces urbains constitue un outil puissant pour l'aménagement de transitions qui ouvrent la ville au port et inversement, tant du point de vue fonctionnel que symbolique. Aussi n'est-on pas surpris de constater que ce genre d'activités ait été maintenu, voire accru dans les zones portuaires qui ont fait l'objet d'un réaménagement urbain. Leur présence contribue d'ailleurs à animer le paysage des bassins et des rives qui articulent l'ensemble des espaces publics de cette zone.

3.1.3)

La ville et le port redécouvrent leur compatibilité réciproque face au risque d'appauvrissement de l'économie urbaine et portuaire

Nous avons évoqué plus tôt le rôle de l'autorité portuaire dans la requalification du *Kop Van Zuid* et en particulier dans la création d'un véritable pôle « directionnel » de l'industrie maritime sur le *Wilhelminapier* centrée sur le *World Port Center* abritant entre autres les bureaux de l'autorité portuaire {Figure 3.1.3 (A)}. Cet



Figure 3.1.3 (A)

World Port Center

Au bout de la jetée Wilhelminapier, la tour du World Port Center, siège de l'administration du port de Rotterdam et élément important dans la constitution d'un pôle de l'industrie tertiaire maritime au centre de Rotterdam.

engagement du port dans la reconfiguration du centre de Rotterdam est une manifestation concrète d'une nouvelle approche quant à son rôle de moteur économique pour la région urbaine et l'ensemble des Pays-Bas.

En effet, depuis la fin des années 80, le port s'est orienté sur une stratégie qui ne table plus strictement sur l'aspect primaire de l'activité portuaire, c'est-à-dire la manutention proprement dite, mais de plus en plus sur les aspects de niveau secondaire (distribution, ajout de valeur) et tertiaire (gestion logistique, intermédiation, formation professionnelle de pointe...). Ce changement d'attitude est devenu d'autant plus nécessaire que le développement fulgurant du transport par conteneurs a entraîné une transformation importante de l'économie du port. La généralisation du conteneur dans le transport des marchandises diverses et même de certains vrac élimine l'avantage naturel du port en tant qu'inévitable « point de rupture de charge » et le transforme en un simple maillon de la chaîne logistique [LAVAUD-LETILLEUL, V. (2002), pp.513].

Ces transformations menaçaient de cantonner le port, s'il les ignorait, dans un rôle de simple lieu de transit, de « port couloir » desservant des pôles de distribution implantés à l'intérieur de son arrière-pays (port sec) ou même chez des ports concurrents tels que Anvers, où est depuis longtemps implantée cette « culture de la valorisation systématique de la marchandise à son passage » [ibidem]. Pour éviter l'éclosion de ces « ports secs » qui viendraient ajouter un nouveau pallier de concurrence à celle déjà ardue que se livre l'ensemble des ports de la Mer du nord pour les revenus à tirer des échanges marchands, l'autorité portuaire de Rotterdam a donc réorienté sa stratégie.

L'idée est que l'accent doit être mis désormais, non plus sur la quantité (évaluée en nombre de tonnes), mais sur la qualité (évaluée en nombre d'emplois et en valeur ajoutée). (...) Les emplois et la valeur ajoutée générés par les trafics portuaires deviennent de ce fait les nouveaux indicateurs de la performance du mainport néerlandais et, partant, de nouveaux critères pour les aménagements portuaires à venir. [LAVAUD-LETILLEUL, V. (2002), pp.512]

C'est dans cette optique que l'on aménage des « *distriparks* » (parcs de distribution) regroupant des activités d'entreposage, de conditionnement, de ré-empaquetage, et de transformation des marchandises transitant par le port qui, sans être dans le territoire portuaire, demeure à proximité des complexes portuaires de *Eemhaven* (1989, *distriparks* de 60 hectares), *Botlek* (1990,

distriparks de 89 hectares) et *Maasvlakte* (1996, *distriparks* de 125 hectares) [idem, p. 513]. La diversification de l'économie portuaire rejoint aussi des objectifs socio-économiques chers aux autorités métropolitaines et nationales puisque, à proximité des terminaux portuaires, se trouvent des quartiers ouvriers qui ont un besoin criant d'emplois. Ainsi, on a élargi l'objectif de générer de l'emploi et de la valeur ajoutée vers une redéfinition complète de la limite physique entre ville et port comme des liaisons socio-économiques qui les réunissent [idem, pp.515].

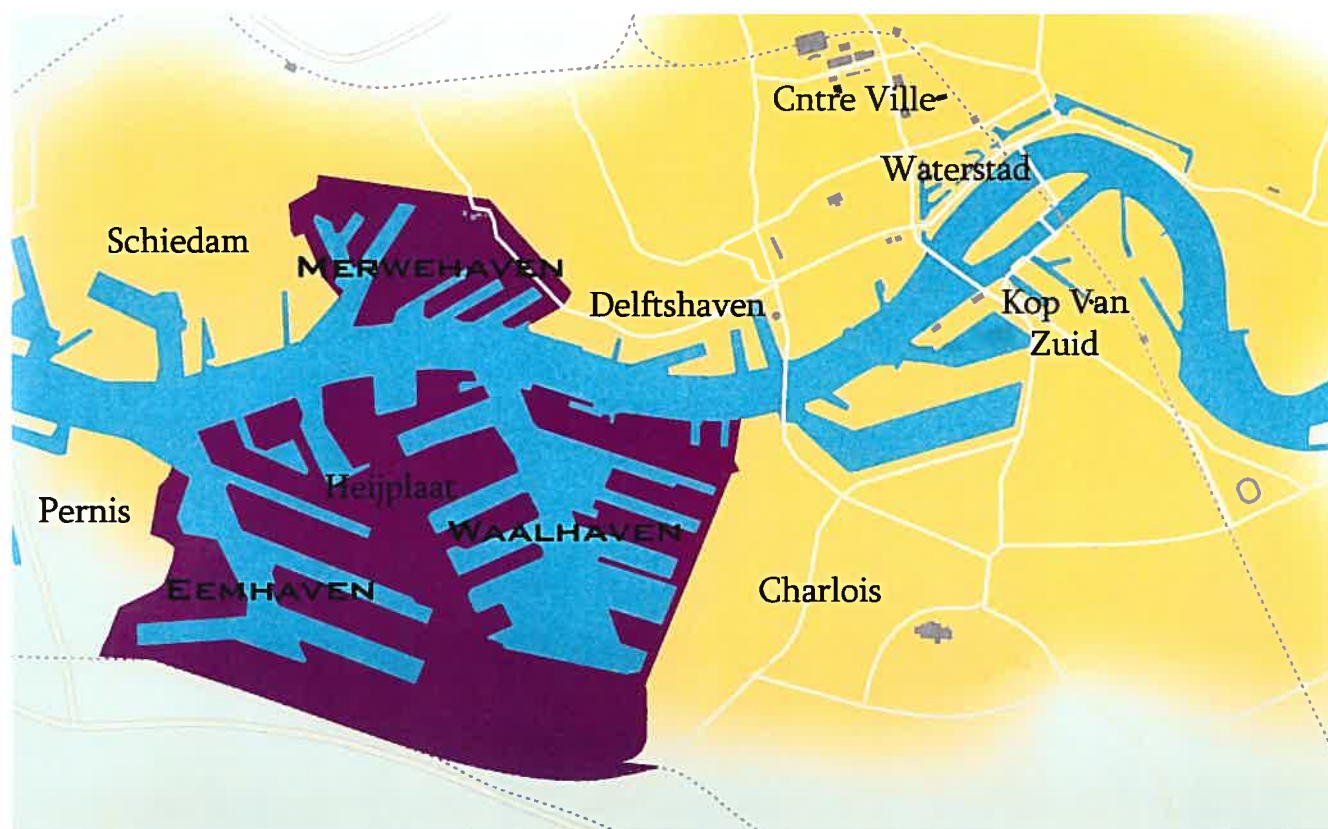


Figure 3.1.3 (B)

Le territoire de planification de *Stadshavens*

C'est dans ce cadre que ville et port collaborent et renouent du point de vue de la planification par la création d'un programme commun – « *Stadshavens* » (villes/Ports) – qui, doté d'une agence permanente, vise expressément à planifier cette réorganisation urbano-portuaire dans les complexes portuaires construits dans la première moitié du 20^{ème} siècle. Ainsi, l'ensemble formé par le *Wall-/Eemhaven*, entouré des quartiers de *Charlois*, *Rhoon* et *Pernis* et au centre duquel se trouve le village ouvrier de *Heijplaat*, est le point focal d'une réflexion organisée autour de trois axes structurants : 1- Marché et approche sociale ; 2- Espace public et infrastructures ; 3- Équipement et environnement [ibidem]. La mise en relation de ces éléments montre le désir d'intégration de la ville et du port que

cherche à remplir cette opération en rendant polyvalent l'espace portuaire péricentral.

Dans ce cadre, on crée un espace pour de nouvelles entreprises, un parc de distribution et un centre de technologies maritimes pour diversifier le visage de l'économie portuaire et ainsi mieux interrelier les quartiers et les espaces portuaires par le truchement de la création d'emplois qui accroissent la valeur d'usage local du port. Le développement de ce nouveau modèle d'aménagement dans les bassins « relativement modestes » construits entre les deux Guerres Mondiales est d'autant plus essentiel, comme le remarquait H. MEYER lors de notre rencontre (octobre 2004), que les immenses complexes *Botlek* et *Europort*, actuellement dominés par l'industrie pétrochimique, devront à long terme être réinvestis de nouvelles vocations.

En somme, on peut conclure par cet extrait du travail minutieux de Valérie LAVAUD-LETILLEUL :

L'exemple de Rotterdam montre bien comment les autorités portuaires peuvent développer des stratégies d'aménagement offensives afin de générer plus d'emplois et de valeur ajoutée à partir des trafics de marchandises qui sont transbordées sur ses quais. [Idem. pp.516]

Ceci est d'autant plus vrai qu'un tel travail se fait en collaboration étroite avec les autorités urbaines ainsi que les collectivités locales dans le but de doter le port d'une véritable identité urbaine.

3.1.4)

Que retenir ?

Rotterdam, plus grand port d'Europe, constitue un exemple formidable et original d'intégration ville / port. Ainsi, tout au long de l'histoire de Rotterdam, ses planificateurs et ses élites ont tenté de trouver une formule qui puisse conjuguer les impératifs du développement urbain et portuaire. Ces efforts se sont traduits par l'émergence d'une tradition d'aménagement structurée sur l'orientation de la trame urbaine vers l'eau et le port, l'aménagement d'espaces publics polyvalents et raffinés et l'implantation de symboles portuaires forts dans l'image architectonique du cœur de la ville. Cette tradition a contribué et contribue à définir Rotterdam comme LA métropole portuaire de l'Europe.

Certes, la période de la reconstruction de même que l'étalement du port dissocié de l'extension urbaine ont marqué, davantage dans la forme que dans l'esprit, une rupture considérable avec cette logique. Or, les nouvelles contraintes territoriales et économiques qui restreignent le potentiel des retombées économiques de même que l'expansion spatiale des activités de transbordement ont conduit le port à reconsidérer cette rupture et à adopter une position plus accommodante face aux demandes des acteurs urbains, en particulier en regard de son rôle socio-économique dans les habitats populaires et au cœur de l'agglomération.

La mise à profit des institutions locales, en particulier des universités et des services municipaux, dans la quête d'une nouvelle approche de la réconciliation entre la ville et le port de même que de la réappropriation urbaine du littoral, s'est soldée par une réactualisation de cette tradition d'aménagement originellement développée aux 19^{ème} et 20^{ème} siècles. Cette redécouverte du patrimoine tangible, du patrimoine intangible ainsi que des motivations, principes et traditions qui les ont générés, ont permis la mise en branle d'un réaménagement urbain d'anciennes emprises portuaires des plus originales et efficaces du point de vue de la revalorisation du centre urbain. En renouant avec cette tradition d'aménagement, les autorités urbaines et portuaires réalisent que leur développement respectif ne peut être envisagé indépendamment.

L'exemple de Rotterdam nous semble une preuve patente que l'avenir du port est aussi urbain, du moins si l'on souhaite que le port soit davantage qu'un simple lieu de transit, qu'un générateur de déplacement, qu'un « sur-utilisateur » d'infrastructures routières et ferroviaires. Le rapprochement de la ville et du port à Rotterdam est envisagé d'abord comme étant l'outil essentiel de l'adaptation de l'économie urbaine et portuaire à l'heure des grands réseaux globaux tangibles et virtuels. Cependant, cette réconciliation se bâtit au même rythme que se reconstitue une culture d'aménagement commune. Dans cette optique, le milieu rotterdamois, ses universités, ses industries, ses institutions publiques et les professionnels qui les animent se mobilisent autour du projet *Stadhaven* qui porte les germes d'une évolution formidable de l'approche d'aménagement ville/port.

Ainsi, on constate que les acteurs locaux, en se réunissant, sont en mesure de proposer des solutions aux problèmes que génère la dissociation ville / port dans leur contexte unique et distinctif. Ainsi, en tablant sur le potentiel de son héritage et de ses acteurs, la ville prend sans doute le « leadership » d'un nouveau développement urbano-portuaire qui sera peut-être le leitmotiv de l'aménagement du littoral urbain au 21^{ème} siècle.

3.2)

Hambourg : la ville qui possède son port

Établie à la jonction de la rivière Alster et du bras nord du fleuve Elbe, à quelque 100 Km de son débouché dans la mer du nord, la ville libre et hanséatique de Hambourg, telle qu'elle est encore désignée, a depuis le Moyen Âge eu un fort caractère maritime. En effet, intégrée dans le système commercial de la Hanse germanique qui regroupait, par un jeu d'alliances commerciales stratégiques, les ports de la Mer Baltique et de la Mer du Nord, pendant tout le Haut Moyen Âge et la Renaissance, Hambourg se développe graduellement en une des places portuaires les plus importantes du monde germanique alors fragmenté en de nombreux États plus ou moins indépendants, riches et puissants [Figure 3.2 (A)].

Figure 3.2 (A)

Hambourg vue du côté de l'Elbe
(ad. 1685)

Malgré le déclin de la puissance commerciale de la *Hanse Germanique*, Hambourg demeure à la fin du 17^{me} siècle l'une des places portuaires et financières les plus importantes de l'Europe.



Cette ouverture précoce de la ville au commerce maritime international, combinée à son rôle de débouché maritime pour plusieurs États germaniques influents, expliquent en partie le fait que cette cité ait pu conserver une indépendance totale jusqu'à l'union des États germaniques au sein de la grande Allemagne de Guillaume 1^{er} et d'Oto Von Bismarck en 1868 [PRANGE, C. (1990)]. Cette indépendance a même été conservée en bonne part dans le nouveau statut de la ville dont les limites, étendues plusieurs fois, se confondent avec celles d'une province, le Land de Hambourg, qui assure à la cité une large autonomie malgré son intégration à l'Allemagne. Cependant, l'intégration douanière résultant de l'intégration politique exigera que la ville cesse d'être tout entière une zone franche. Ainsi, les négociations menant à l'intégration de Hambourg à l'union douanière allemande en 1888 auront comme

résultat la création d'une vaste zone franche incorporant les rives du bras nord de l'Elbe ainsi que de nombreuses îles entre les bras nord et sud de ce fleuve, véritable identité de la ville.

En résulte une accentuation d'une tendance, déjà évidente depuis le début du 19^{ème} siècle, vers le déplacement de l'activité portuaire, de la rivière Aster, au sein de la vieille ville, vers l'Elbe, en face de la ville et, par conséquent, d'une séparation entre les habitats urbains et les espaces d'activités portuaires puisque la zone franche où se trouve le port ne peut plus accueillir d'habitats [PRANGE, C. (1990) p.59]. Cette séparation a comme avantage corollaire, dans le cas spécifique de Hambourg, de confiner l'activité portuaire de même qu'industrielle aux zones inondables, laissant le reste du territoire pour la construction de l'habitat humain.



Figure 3.2 (B)

Vue aérienne peinte du port de Hambourg avec, au premier plan, la flotte de la compagnie maritime hambourgeoise HAPAG, et le dirigeable Graf Zeppelin qui la survole.
(ad. 1931)

Le port de Hambourg est par son importance dans les échanges internationaux une manifestation éloquent de la puissance industrielle financière et commerciale de l'Allemagne dans les premières décennies du 20^{ème} siècle, ce que traduit cette fresque symbolique.

Des efforts ininterrompus pour la création d'installations portuaires modernes, efforts fournis aussi bien par le Land que par l'État central, transformeront définitivement le visage de la métropole portuaire allemande qui, pendant toute la 1^{ère} moitié de 20^{ème} siècle, disputera le premier rang mondial, du point de vue de l'activité portuaire, à la métropole américaine, New York {Figure 3.2 (B)}. Cependant, la seconde Guerre mondiale porte un dur coup à la cité dont le port est anéanti par les bombardements alliés. De plus, la séparation toujours plus hermétique entre les États d'Europe de l'ouest et de l'est et l'érection du « rideau de fer » dans les années 50-60, couperont le port d'une large proportion de son arrière pays traditionnel.

Dès lors, Hambourg bénéficie de l'isolement de Berlin ouest et se substitue à elle pour devenir, avec Francfort, métropole de la

République Fédérale Allemande « R.F.A. » (Allemagne de l'ouest). Cela lui assure une croissance diversifiée aussi bien dans le domaine des médias, qu'elle parvient à dominer, que dans celui de l'aéronautique. Ce dernier secteur d'activités s'est implanté chez elle dès les années 1920 mais, depuis les années 60-70, la ville est devenue l'un des chefs de file européens de l'aérospatiale et ce à titre un partenaire majeur au sein du consortium Airbus, comme en témoignent les gigantesques installations de la Deutche Aerospace-Airbus dans le quartier de Finkenwerder.

Figure 3.2 (C)

Vue aérienne du terminal *Burchardkai* de la compagnie de manutention hambourgeoise *H.H.L.A.*

Manutentionnant à lui seul près de 3 millions de conteneurs annuellement et desservi par les porteconteneurs les plus imposants de l'heure le terminal Burchardkai est une manifestation de l'importance retrouvée de la place portuaire Hambourgeoise, débouché maritime principal de l'Europe de l'est et de la mer Baltique.



Durant les années 1990, avec l'arasement du rideau de fer, la conséquente réunification allemande et l'ouverture vers l'ouest de l'Europe centrale et des États baltiques, Hambourg retrouve subitement son rôle quasi naturel de lieu d'échanges internationaux pour ses bassins en restructuration économique et en forte croissance {Figure 3.2 (C)}. Cette conjoncture particulière combinée aux liens étroits qu'entretiennent depuis plus de 150 ans la ville et son port avec le marché chinois propulseront l'activité portuaire vers des sommets dont on ne peut que deviner la hauteur, en particulier pour le marché des conteneurs. De même, le retard relatif du défunt « bloc de l'est » dans le domaine de l'infrastructure automobile, contrebalancé par le maintien des capacités de fret ferroviaire, constituent sans doute des éléments explicatifs du rôle de premier plan que joue ce mode de transport dans la jonction du port et de son très vaste arrière pays ainsi que de l'efficacité croissante de ses

liaisons à mesure que les infrastructures ferroviaires et routières sont mises à niveau.

Le port de Hambourg, avec un tonnage annuel aujourd'hui bien au-delà des 100 millions de tonnes, a retrouvé le rôle international et continental qui lui avait été partiellement retiré par une conjoncture politique maintenant complètement renversée par l'adhésion d'une proportion importante des anciens États soviétiques d'Europe à l'Union européenne. Avec 1,6 millions d'habitants, une base industrielle diversifiée et la résurgence formidable de la première d'entre elles, l'activité maritime et portuaire, Hambourg connaît une renaissance urbaine qui confirme son statut métropolitain au sein de l'Allemagne et d'une Europe de plus en plus large et unifiée.

3.2.1)

Le fleuve comme élément identitaire et utilitaire dans le face-à-face ville / port : tradition d'aménagement dans la métropole portuaire allemande

Revenons maintenant sur la distinction spatiale claire qui existe entre ville et port à Hambourg. Nous avons effleuré dans le bref historique qui précédait l'effet induit par l'union douanière allemande à la fin du 19^{ème} siècle. Cet événement capital dans l'histoire de l'aménagement du port de Hambourg mérite que l'on s'y attarde davantage.

Le statut géopolitique et juridique de Hambourg représente depuis longtemps un élément clé du développement de la ville comme de son port. En effet, la ville libre et hanséatique jouit depuis le Moyen Âge et jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle d'une indépendance totale puis relative depuis 1868, ce qui a favorisé le développement de son activité et de son territoire au détriment de ses concurrentes sur l'Elbe comme *Altona* et *Harburg*. Ces deux villes, la première autrefois danoise et la seconde prussienne, font d'ailleurs aujourd'hui partie intégrante de la ville de Hambourg qui les a graduellement absorbées. En effet, en dehors de l'influence directe des grands États, Hambourg peut se concentrer uniquement sur l'industrie portuaire et le commerce maritime qui bénéficient sur son territoire de tous les privilèges imaginables, ce qui favorise grandement l'établissement d'une industrie corollaire au commerce maritime, soit celle de l'entreposage et du négoce.

Du 16^{ème} siècle jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle, la ville tout entière se compose d'un mélange d'entrepôts, de résidences, d'institutions commerciales, d'industries de transformation et de fabrication qui, dans l'ensemble, sont liés symboliquement comme du

reste physiquement au port. En effet, bien que les grands navires soient confinés au havre profond Binnenhafen et Niederhafen, à la jonction de la rivière Alster et du fleuve Elbe, l'essentiel de la manutention se fait par l'intermédiaire de barges qui, elles, peuvent ensuite emprunter le réseau de canaux qui sillonnent plus ou moins uniformément la vieille ville [PRANGE, C. (1990) pp.31-32] [Figure 3.2.1 (A)].



Figure 3.2.1 (A)

Hambourg ville libre sur l'Elbe

(ad. 1749)

Cité État dont la liberté est protégée et en quelque sorte limitée, sur terre, par ses fortifications redoutables, Hambourg étend son domaine sur la mer en commerçant de par le monde, commerce qui se répand dans son tissu urbain par un important réseau de canaux.

Durant le 18^{ième} siècle, l'expansion de l'industrie portuaire, et en particulier de la construction navale, débordera graduellement les limites fortifiées de la ville et s'implantera directement sur la rive nord du bras nord de l'Elbe. Au 19^{ième} siècle, à la faveur d'un accroissement du trafic, de l'implantation du réseau ferroviaire et des installations intermodales aussi bien que du développement de la construction de navires d'acier, le port traversera le bras nord du fleuve pour « coloniser » les îles basses enchâssées par les bras nord et sud de l'Elbe.

Ainsi commencent à s'établir les fondements de la division spatiale de la ville et du port, le face-à-face qui caractérise la morphologie ville/port de Hambourg. Cependant, à cette époque

cette dichotomie n'est pas évidente puisque se greffent à ces nouvelles implantations portuaires et para portuaires des petits quartiers ouvriers qui assurent à ses habitants la proximité des lieux d'emploi à une époque où le transport urbain est quasi inexistant. De même, une partie des activités portuaires demeure et demeurera entre la ville et le fleuve du côté nord jusqu'à une époque toute récente. Cependant, l'intégration de Hambourg à l'union douanière allemande, en 1888, confirmera cette tendance émergente de distinction claire entre ville et port.



Figure 3.2.1 (B)

Canal au cœur du quartier des entrepôts

La constitution du port franc de Hambourg, conséquence directe de l'adhésion de la Cité État à l'union douanière allemande, amène les autorités locales, avec le soutien de l'empire, à séparer l'habitat du port en rapide expansion. L'aménagement du quartier des entrepôts (aujourd'hui classé au patrimoine mondial de l'humanité (B)) à la place d'un ancien quartier portuaire mixte (C) est l'une des premières interventions qui mèneront au partage strict des rives de l'Elbe entre l'habitat et le port.

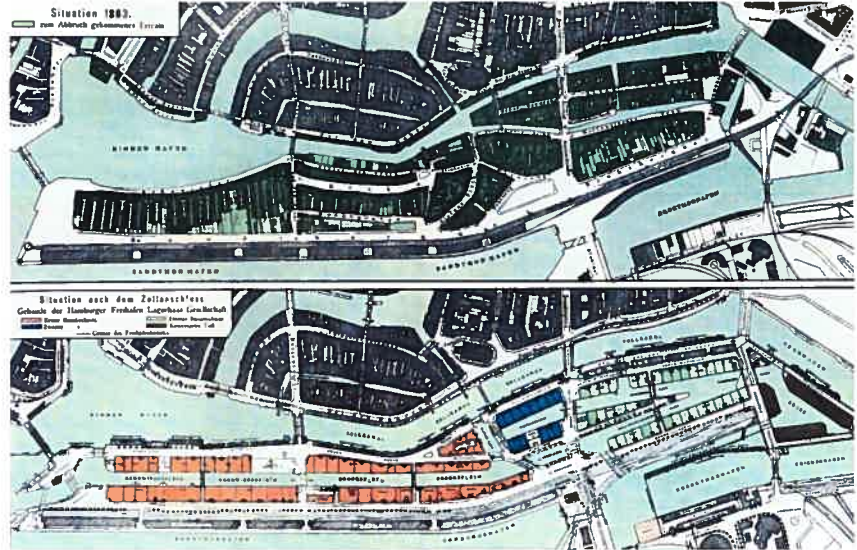


Figure 3.2.1 (C)

L'aménagement du quartier des entrepôts

Les capitalistes hambourgeois, soucieux de préserver le privilège auquel leur longue indépendance les avait accoutumés, s'engagent prudemment dans le processus d'intégration politique et économique de l'Allemagne suite à la promesse de la création d'un port franc. Ainsi, la ville cesse d'être l'entrepôt du port et le port cesse d'être le milieu de vie d'une partie non négligeable de la population urbaine. Commence alors une vaste opération de démolition et de reconversion. En effet, l'entreposage doit être déplacé vers la zone du port franc pour bénéficier de ces avantages tarifaires qui autrefois s'appliquaient à l'ensemble du périmètre urbain (Figure 3.2.1 (B)). De même, les espaces habités qui se trouvent enchâssés dans la nouvelle zone franche sont, par conséquent, convertis en quartiers d'entrepôts. Ainsi s'entreprind une opération d'« urban renewal » avant la lettre qui force la relocalisation de quelque 20 000 résidents ainsi qu'un investissement du sénat hambourgeois et du Reich

allemand de plus de 100,000,000 Marks Or [PRANGE, C. (1990) pp.46-53] {Figure 3.2.1 (C) & (D)}.

La ville et le port ne peuvent cependant pas vivre isolément puisque les procédés de manutention appelleront, jusqu'à une époque somme toute proche de nous, une abondance de débardeurs qui ne peuvent plus se loger à proximité du lieu de travail, ce qui affecte tout autant les myriades d'ouvriers qui s'affairent dans les nombreux chantiers navals que compte le port. Se développe une nouvelle relation entre ville et port dans laquelle le fleuve joue non seulement son rôle de vecteur des échanges internationaux mais aussi celui de matrice des déplacements liés au travail à l'intérieur de la métropole.

Figure 3.2.1 (D)

Carte de Hambourg et de son port
(ad. 1909)

Sur cette carte marine, on constate clairement le face à face ville/port, l'expansion de l'un répondant à celle de l'autre.



Figure 3.2.1 (E)

Les travailleurs du port faisant la navette
(ad.1910)

Cette gravure illustre bien le rôle du fleuve comme infrastructure de transport collectif et comme élément fondamental pour la cohésion de la structure urbaine.

Ainsi se développent graduellement dans la seconde moitié du 19ième siècle de nombreuses lignes de navettes fluviales qui relient la façade urbaine du fleuve aux chantiers et aux quais du port sur la rive opposée {Figure 3.2.1 (E)}. Ces lignes se maintiendront, bien qu'en 1911, on inaugure le premier tunnel sous l'Elbe, « Alter Elbetunnel », pour faciliter le déplacement des employés de chantier, toujours plus nombreux [PRANGE, C. (1990) pp.56, 58 / KAISER, J. (2003) p.118].

De plus, le réseau du métro se connecte à la rive où sont aménagés des terminaux pour les navettes locales mais aussi pour les grands océaniques, comme en témoigne l'imposant édifice du Landungsbrücken, terminal passager érigé par la ville au début du 20ième siècle sur un site depuis longtemps dévolu à cet usage {Figure 3.2.1 (F)}. En effet, depuis le milieu du 19ième siècle, Hambourg est

un grand port international, pour le transport des passagers en particulier vers les Amériques, compte tenu de l'immigration en provenance d'Europe de l'Est. Comme le ravitaillement des navires se fait dans le port franc, ce terminal magnifique n'a servi qu'à l'accueil des passagers. Ces aménagements créent une véritable façade urbaine ouverte sur le fleuve [Figure 3.2.1 (H)]. De plus, nombre de ces ouvertures étant liées à des fonctions urbaines/maritimes valorisées et monumentalisées, on peut vraiment parler, à Hambourg, d'un FACE-À-FACE ville/port.

Ainsi s'explique le spectacle singulier qui s'offre encore à ce jour au visiteur comme aux résidents de Hambourg, soit celui d'un port actif directement en relation avec certains des espaces les plus valorisés de la ville. On peut ainsi sans gêne explorer le port en empruntant les différentes navettes qui relient entre eux les quartiers mais aussi plusieurs terminaux portuaires [Figure 3.2.1 (G)].

Figure 3.2.1 (F)

L'arrivée du paquebot *Cap Polonio* au Landungsbrücken
(ad.1922)

Figure 3.2.1 (G)

Passagers en attente et flâneurs sur les quais du Landungsbrücken aujourd'hui



Figure 3.2.1 (H)

Sur ce panorama retouché, nous avons fait ressortir l'ensemble des bâtiments monumentaux et les navires qui composent et animent le Landungsbrücken aujourd'hui.

De même, en circulant le long du fleuve, on est constamment en présence de l'activité portuaire, du moins de sa façade « aquatique », des grands navires porte-conteneurs, des grues géantes, des docks flottants des chantiers navals, de l'incessant va-et-vient des cargos, des navires de croisière, des remorqueurs comme autant que des

Figure 3.2.1 (I)

Vue du centre de Hambourg, du Landungsbrücken, de l'Elbe et du port depuis le clocher de l'église Saint-Michel.



petits voiliers de plaisance et des navettes, bref d'une activité maritime vivante et étourdissante.

De la fréquentation de ces espaces urbains directement en contact avec le fleuve et, par conséquent, avec le port, on doit retenir que l'activité portuaire, du moins sa face aquatique, constitue un spectacle valorisé et apprécié des touristes comme des résidents qui sont nombreux à fréquenter les cafés, les parcs, les plages, à louer les bureaux et à acheter les logements luxueux avec vue imprenable sur le port. Ceci est d'autant plus frappant que le bras nord de l'Elbe a une largeur d'environ 500 mètres et même moins (comparativement au fleuve Saint-Laurent qui dépasse généralement les 1000 mètres de largeur à Montréal). Le face-à-face ville / port à Hambourg nous enseigne aussi que le port peut assez aisément cohabiter avec la ville dans la mesure où l'un et l'autre ne sont pas en concurrence pour le contrôle du littoral. Ici, le port et la ville semblent s'être partagé les rives du fleuve, situation qui constitue leur assise commune à l'orée du 21ème siècle **{Figure 3.2.1 (I) & (J)}**.

Dans ce contexte, plusieurs opérations d'urbanisation d'anciens espaces portuaires du côté de la ville, soit sur la rive nord de la Norderelbe, ont été accomplies. Or, plutôt que de marginaliser l'espace portuaire, en particulier celui qui subsiste du côté sud de la Norderelbe, ces opérations de re-développement, en ouvrant toujours davantage la ville sur l'activité du port, semblent être un puissant outil de mise en valeur de la véritable infrastructure d'échanges que demeure le réseau hydrique hambourgeois aussi bien que ses dépendances portuaires et urbaines.

**Figure 3.2.1 (J)**

Cette vue d'une plage le long de l'Elbe en immédiate périphérie du centre-ville est une illustration concrète de la place positive qu'occupe l'activité portuaire dans le quotidien hambourgeois. Les citoyens profitent du soleil tout en admirant le spectacle fascinant du terminal à conteneur Burchardkai et du trafic sur le fleuve.

Figure 3.2.1 (K)

Ancien entrepôt céréalier converti en édifice à logements multiples sur les quais du quartier *Altona-Altstadt*.



Figure 3.2.1 (L)

Nouveau bâtiment commercial/résidentiel

D'architecture moderne ces bâtiments ouverts sur le fleuve et le port sont situés sur un quai où s'amarront des remorqueurs du port (Cercle pointillé).

La vivacité du paysage portuaire et son accessibilité remarquable, du moins du point de vue paysager, semblent influencer ces opérations de réaménagement. Outre quelques grues et entrepôts reconvertis dont, en particulier, le marché aux poissons de *Altona*, les nouveaux édifices adoptent un caractère résolument contemporain agissant en symétrie avec les réalités quotidiennes du port moderne. Ceci est flagrant sur les anciennes infrastructure portuaires délaissées du quartier *Altona-Altstadt*, où les édifices combinant espaces de bureaux, commerces et résidences s'ouvrent sur les quais restés libres et accessibles au public tout en servant à l'amarrage de remorqueurs, et d'où le chantier maritime Blohm+Voss ainsi que les terminaux à conteneurs Tellerort et Burcherdkai s'offrent au regard {Figure 3.2.1 (K), (L) & (M)}.



Figure 3.2.1 (M)

Nouveau bâtiment commercial/résidentiel

Doté d'un promenade terrasse le long de L'Elbe, promenade d'où l'on peut observer le chantier maritime Blohm+Voss et en particulier les cales sèches flottantes (Cercle pointillé), ce bâtiment contribue à renforcer une rive urbaine ouverte sur le port et le fleuve.

Ces exemples, qui prennent place directement sur les rives fluviales à l'est du centre ancien, correspondent à des opérations d'aménagement de relativement petite dimension qui sont sans commune mesure avec le projet Hafen City **{Figure 3.2.1 (N)}**. Ce dernier, en cours de réalisation, comprend l'ensemble des quais et bassins érigés à la fin du 19^{ème} siècle lors de la création du port franc entre le cœur ancien de la ville et la Norderelbe. La typologie de ces infrastructures et de nombreux bâtiments ne correspondait plus au nouveau procédé portuaire, porteur de stabilité et de croissance pour l'industrie maritime et logistique. Le résultat de cette situation était une sous-utilisation du site, eu égard à sa valeur potentielle en tant que territoire de « ville », en particulier pour les portions les plus directement en contact avec le centre urbain et l'eau.

Figure 3.2.1 (N)

Carte d'une partie du Projet *Hafen City*

Le projet, Hafen City consiste à réaménager un espace portuaire structuré à la fin du 19^{ème} siècle en extension directe du centre ville de Hambourg. A cet effet il est prévu d'y aménager de nombreux espaces publics (en particulier) en relation avec l'eau, dans un cadre bâti dense marqué par une grande mixité fonctionnelle et ce dans le respect du patrimoine foncier et bâti hérité du passé maritime commercial et industriel du lieu. Nous avons souligné (trait orange) l'un des grands boulevards qui, une fois étendu dans le projet reliera la place de l'hôtel de ville (le cœur de la vieille ville) à la rive de l'Elbe. C'est le long de cet axe que se situe le Überseequartier un nouveau pôle d'affaires centré sur le commerce international et l'industrie maritime. Bien que l'opération retire certains espaces au port actif elle raffermir le face-à-face ville port qui est si particulier au contexte hambourgeois.



De plus, la présence en aval du Alter Elbetunnel, premier tunnel sous la Norderelbe (1911), restreint le creusement et par conséquent la profondeur du chenal navigable, limitant l'accès aux terminaux portuaires en amont, dont le territoire de Hafen City. Ceci étant dit, plusieurs entreprises inscrites dans l'histoire hambourgeoise, en

particulier celles très spécialisées du traitement du cacao, du café et des épices, étaient encore présentes dans le secteur avant que l'on ne décide de les re-localiser ailleurs dans le port pour permettre la mise en branle du projet « urbain ».

Ce territoire de quelque 155 hectares, dont 55 hectares de bassins, est en lien direct avec le fleuve comme avec le centre-ville, ce qui lui confère une position stratégique du point de vue immobilier. Ceci est d'autant plus vrai que de nombreux intervenants nous ont mentionné les difficultés fiscales qu'a entraînées l'étalement relativement important de la force de travail hambourgeois au cours des 30 dernières années. Étant donné que la ville de Hambourg est aussi une province allemande (*Land*), le fait qu'une partie importante de ses travailleurs réside à l'extérieur de son territoire provoque un sérieux « déséquilibre » du point de vue fiscal, déséquilibre qui menace à long terme l'épanouissement du centre métropolitain.

Conscient de ce fait, le sénat hambourgeois dirige ses efforts, depuis de nombreuses années, vers des opérations de diversification urbaine qui comprennent une large proportion de logements. Or, le territoire de *Hafen City* représente une occasion unique de redéfinir la centralité urbaine locale encore aujourd'hui essentiellement monopolisée par le commerce et l'industrie tertiaire en plus de permettre à Hambourg de s'inscrire dans la mouvance « water front » qui attire l'attention des investisseurs et qui a touché ou touche la plupart des métropoles portuaires du monde occidental, voire au-delà, depuis plus de 30 ans.

L'intervention du *Land* résulte d'une réflexion bien mûrie sur près de deux décennies pendant lesquelles se sont succédés les plans et concours aboutissant au concept actuel qui comprend la création de plusieurs quartiers, par phase, chacun représentant un amalgame particulier et distinctif, dévolu à des activités spécifiques. Par exemple, au cœur du territoire, le *Überseequartier* (quartier d'outre-mer) est destiné à prolonger jusqu'à l'Elbe l'une des principales artères du cœur commercial de Hambourg. Ainsi, un lien nouveau unira le terminal des croisières de Hambourg, les rives de la *Norderelbe* à la place de l'Hôtel de ville et aux prestigieuses rives du lac *Alster*, bref au centre-ville.

De même, cette opération vise à attirer des entreprises d'envergure internationale au cœur de Hambourg, voire, comme certains nous l'ont dit, à désengorger le centre ancien et à re-localiser dans ce secteur certaines entreprises, en particulier celles qui œuvrent dans le secteur de la logistique maritime et des échanges internationaux (d'où le nom du quartier *Überseequartier*). L'ensemble du projet comprendrait à terme 5 500 appartements pour quelque 10 000 à 12 000 résidants, en plus d'une surface commerciale

suffisante pour près de 40 000 travailleurs, d'une salle de concert, de musées et de deux stations de métro.

D'une part, on constate que ce projet s'inscrit dans une lignée d'appropriation de la rive nord de la Norderelbe en étendant le tissu du centre urbain jusqu'à la rive, tout en conservant de façon générale le patrimoine matériel du port, du moins en ce qui a trait à la typologie des quais et aux bâtiments ou ensembles les plus représentatifs. D'autre part, ce déploiement fulgurant de la centralité sur l'espace portuaire risque peut-être de déborder vers l'autre rive comme le suggérait l'une des moutures du projet accompagnant la candidature de Hambourg aux Jeux olympiques de 2012 dans laquelle un stade était érigé sur la rive sud de la Norderelbe.

En effet, la position centrale de l'infrastructure portuaire dans le développement métropolitain de Hambourg a engendré une séparation entre le centre urbain et la périphérie sud regroupée autour des quartiers de Harburg et de Wilhelmsburg, séparation qu'une urbanisation des terminaux en face de Hafen City permettrait peut-être de solutionner. Cependant, comme l'indique une brochure sur le concept du plan d'ensemble de Hafen City, émanant conjointement du Hamburg Port Area Development Corporation et du Ministère du Développement Urbain de la ville de Hambourg, il semble que l'on privilégie le re-développement des anciens quartiers industriels au nord de Hafen City, quartiers qui sont liés à ce dernier par un réseau de canaux.

Ainsi, on est porté à croire que, comme dans les cas qui l'ont précédé, le re-développement des espaces portuaires compris dans le projet de Hafen City s'inscrit dans une tradition séculaire de face-à-face ville / port qui a produit un résultat surprenant mais distinctif, un centre urbain dynamique animé par le gigantisme du commerce mondial des biens matériels et de son outil de prédilection, le port. De plus, les investissements faits du côté portuaire dans les terminaux qui font face à la ville (remblaiement, remplissage de bassins, nouveaux quais, grands hangars modernes,...) laissent présager une vie commune encore longue et, espérons-le, fertile. De même, la perte d'espace portuaire compris dans les projets d'urbanisation est contrebalancée par les créations de nouveaux terminaux sur des espaces plus ou moins urbanisés, comme en témoigne l'érection du terminal à conteneurs de Altenwerder, du nom du village qui a cédé sa place à l'infrastructure de ce terminal à conteneurs sur la rive sud de la Süderelbe.

Le cas de figure que représente Hambourg du point de vue de la morphologie urbaine nous offre deux enseignements fondamentaux :

Le port dynamique et contemporain peut être un élément

valorisé et apprécié dans l'identité urbaine et en particulier dans le paysage urbain.

L'infrastructure est d'abord constituée du fleuve auquel s'accrochent les superstructures portuaires ou urbaines ; l'équilibre hambourgeois s'est construit sur le partage systématique de cette ressource infrastructurelle.

L'histoire et l'intuition auront permis à Hambourg de gérer efficacement l'infrastructure fluviale pour qu'elle soit à ce jour l'espace de mise en scène de l'identité urbaine comme du développement de l'économie portuaire, sans que l'un et l'autre ne soient en concurrence constante. Cette faiblesse relative de la concurrence est le résultat d'une sensibilité particulière du milieu hambourgeois à l'égard de la réalité portuaire. Or, cette sensibilité particulière est le fruit du contrôle important que la ville et la communauté qui la compose exercent sur l'économie maritime locale, voire internationale, particularité que nous allons maintenant analyser.

3.2.2)

Le port comme enjeu d'identité et d'indépendance locale ou la maîtrise locale des moyens portuaires nationaux et internationaux

Comme nous l'avons évoqué dans le chapitre 2, la manifestation physique du port, la structure et l'outil technique en tant que tel, ne sont que deux des facettes de la réalité portuaire. En effet, le port, c'est aussi un assemblage complexe d'individus, d'entreprises et d'organismes qui le gèrent, l'aménagent et l'activent. Or, cette dernière facette, nous avons eu l'occasion de l'entrevoir par les rencontres d'intervenants que nous avons effectuées sur le terrain. L'une des caractéristiques fondamentales des « usagers » du port de Hambourg est qu'ils sont, dans la plupart des cas, d'origine et sous contrôle hambourgeois.

En effet, parce que Hambourg contrôle directement ou indirectement une large part des moyens portuaires qui agissent sur le devenir de cette activité, le port contribue efficacement à l'identité ainsi qu'à l'indépendance locale. Pour explorer cette réalité, nous nous pencherons sur le cas de trois entités particulières qui décrivent admirablement cette réalité :

- L'administration du port de Hambourg
- La compagnie maritime HAPAG-Lloyd
- La compagnie logistique HHLA

Ces trois organismes sont liés à l'histoire de Hambourg en plus d'être partie prenante de son identité. À leur manière, ils sont l'illustration d'une attitude proactive de la communauté locale et nationale visant le contrôle direct par la communauté locale et nationale des moyens portuaires et maritimes. Bien que nous n'ayons eu un contact direct qu'avec des intervenants de HHLA, il nous a semblé pertinent d'évoquer le rôle des deux autres organismes qui, à notre sens, illustre une des grandes particularités de la gestion de la réalité portuaire à Hambourg.

L'administration du port de Hambourg

Comme nous l'avons évoqué plus tôt, l'histoire de la ville de Hambourg se confond avec celle de son port. Aussi, comme dans le cas de Rotterdam, la ville contrôle directement le port et ce, depuis les origines. Ce contrôle local du port est cependant d'autant plus important que l'autorité locale municipale se double de l'autorité provinciale, Hambourg étant à la fois une municipalité et un des Land allemands (province). Par conséquent, l'ensemble des interventions dans le développement territorial, et en particulier, celles liées à l'infrastructure, sont sous le contrôle direct d'un seul et même organisme de gouvernance, soit l'assemblée élue et, plus précisément, la branche exécutive (appelée Sénat). En résulte une formidable concentration du pouvoir décisionnel et de la capacité d'intervention sur la configuration du territoire et l'élaboration de programmes de développement complexes et de longue haleine. Cette concentration est d'autant plus efficace qu'elle est de plus en plus enchâssée dans une institution démocratique qui est à même d'arbitrer les intérêts locaux et de proposer des solutions légitimes.

Ainsi, on ne s'étonne pas que le port ait pu développer trois immenses terminaux à conteneurs sur la rive sud de l'Elbe grâce à un programme d'investissements publics initié dans les années 70. En effet, le développement des terminaux n'aurait pu être envisagé sans la construction d'un nouveau lien nord sud reliant les deux rives de l'Elbe enchâssées dans un programme autoroutier complet comprenant la construction d'un nouveau tunnel sous l'Elbe en plus du pont de Köhlbrand sur la Süderelbe **{Figure 3.2.2 (A)}**.

Ce programme d'investissements publics a ensuite été relayé par le privé qui a réaménagé les quais pour former les terminaux Burchardkai, Eurogate, et finalement au tournant du millénaire Altenwerder. L'aménagement de ce dernier terminal, à la fine pointe

Figure 3.2.2 (A)

Vue aérienne des aménagements
d'infrastructures routières structurantes à
Hambourg au milieu des années 70

L'aménagement du pont Köhlbrand et d'un second tunnel sous l'Elbe (en rouge) seront les catalyseurs d'un formidable développement portuaire sur des espaces partiellement aménagés à cette fin au début du 20^{ème} siècle (en jaune). C'est en particulier le trafic des conteneurs qui profitera de la mise en disponibilité de ces espaces particulièrement bien équipés pour jouer leur rôle de pivot intermodal qui fouette la croissance du trafic dans le port de la ville libre et hanséatique sur l'Elbe.



Bien entendu, une bonne part des aménagements du port ne nécessitent pas l'intervention du sénat et sont gérés à l'interne par les administrateurs du port qui contrôlent aussi l'octroi de baux aux différentes compagnies manutentionnaires en plus de gérer le réseau de chemin de fer du port (Hafen Bann). Cependant, la capacité pour le port de recourir à l'assemblée ou inversement la capacité de l'assemblée à intervenir sur le port donne à Hambourg une capacité d'adaptation fabuleuse, eu égard à la relation ville/port.

L'aménagement plus haut mentionné est un bon exemple de cette force organisationnelle, comme du reste l'est l'aménagement de Hafen City, projet dont l'envergure traduit un volontarisme qui ne peut ultimement qu'être porté par les instances publiques légitimées par le processus démocratique. En effet, le déplacement de certaines entreprises, la décontamination des sols, l'implantation d'infrastructures publiques, bref le changement complet de vocation d'un territoire aussi important traduit une mise en relation intime d'acteurs très diversifiés : intervenants portuaires, entreprises privées, promoteurs immobiliers, groupes de la société civile, etc.

Si, dans tous les cas, la réalisation de ce genre de projets est une entreprise périlleuse nécessitant de cyclopéens efforts concertés, ceux-ci se soldent très souvent par une érosion graduelle du projet initial qui traduit une érosion parallèle du consensus des acteurs impliqués. Or, cet écueil semble être moins présent dans la

dynamique hambourgeoise, aussi bien du point de vue des aménagements portuaires qu'urbains puisque ultimement l'ensemble des acteurs sont sous le couvert du gouvernement local qui gère démocratiquement mais sans partage l'ensemble du développement territorial, de la plus petite à la plus grande échelle urbaine.

La compagnie maritime HAPAG-Lloyd



Figure 3.2.2 (B)

Super porte-conteneurs Colombo Express

Propriété de la hambourgeoise Hapag-Lloyd les super porte-conteneurs de cette classe sont en mesure d'embarquer plus de 9000 conteneurs à la foi et sont principalement utilisés sur le circuit Europe de l'ouest – Chine/Asie du sud-est. Le port de Hambourg accueille quotidiennement de tels navires.

Le contrôle de Hambourg sur son territoire et sur les infrastructures qui le caractérisent a facilité l'adaptation du port ainsi que de la ville face à l'évolution des procédés logistiques, aux innovations techniques comme aux nouvelles aspirations urbaines. Or, ce contrôle public est secondé par l'entreprise privée hambourgeoise qui s'inscrit de façon dynamique dans l'économie maritime internationale. Un exemple prépondérant de cette réalité nous est fourni par la compagnie maritime HAPAG-Lloyd qui est l'un des joueurs clefs du commerce maritime contemporain.

Créée en 1847, la «*Hamburg-Amerikanishen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft*» (HAPAG), mieux connue sous le nom de *Hamburg-America Line*, a contribué durant toute l'histoire moderne de Hambourg au maintien du statut de la ville comme plaque tournante du commerce européen et, du même coup, s'est abreuvée du dynamisme portuaire de Hambourg [PRANGE, (1990), pp.105-111, 131-134,152-159]. Très active dans le transport d'immigrants vers l'Amérique, une des activités principales des échanges maritimes transatlantiques du 19^{ième} siècle jusqu'au début du 20^{ième}, cette compagnie s'affirme, malgré la concurrence internationale et en particulier régionale que lui livre la Norddeutcher Lloyd attachée au

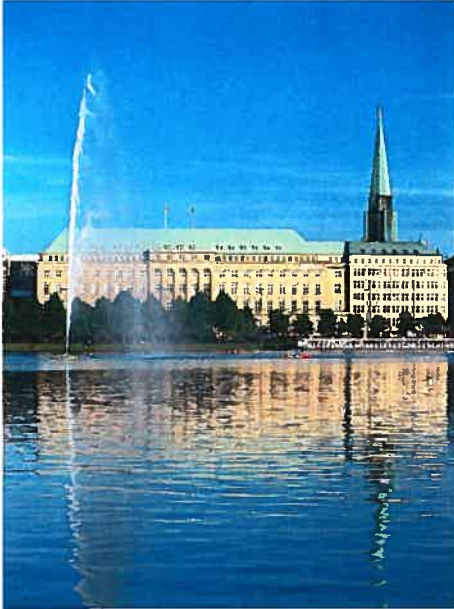


Figure 3.2.2 (C)

La Maison Ballin, siège social de HAPAG-Lloyd au cœur de Hambourg

port de Bremen, éternel rival de Hambourg. HAPAG deviendra même, à la fin du 19^{ième} siècle, la plus grande compagnie maritime du monde alors que son port d'attache, Hambourg disputait le premier rang avec New York et Londres [PRANGE, 1990, pp.106].

La compagnie survivra aux guerres, aux crises économiques ainsi qu'aux vagues de rationalisation qui affecteront cette industrie au point d'absorber sa grande rivale, la Norddeuther Lloyd, en 1987. Il semble que la présence à Hambourg de ce groupe maritime, comme la présence à Rotterdam de P&O – Nedlloyd, contribue aussi bien au dynamisme de l'activité portuaire qu'à son intégration dans la conscience de la collectivité {Figure 3.2. 2 (C)}. En effet, ces chefs de file du transport maritime international n'ont pas seulement su adapter leur équipement aux nouvelles technologies mais ont été des instruments d'innovation et de propagation des technologies, comme le conteneur. De ce fait, leurs ports d'attaches ont été les premiers à se tourner vers ces technologies.

De plus, la présence dans la ville du siège social de HAPAG-Lloyd traduit non seulement l'importance de ce port dans la structure de l'entreprise mais démontre le rôle de premier plan que joue Hambourg dans le réseau des centres décisionnels de l'industrie maritime. Cette particularité, nous a expliqué Wolf Von Der Meusel (Directeur des opérations, Terminal Burchardkai HHLA Hambourg), tient entre autres au fait que le régime fiscal allemand favorise l'investissement dans le domaine maritime qui, pour des raisons historiques et pratiques évidentes, a des retombées positives sur les villes portuaires et en particulier Hambourg.

Ainsi, la métropole portuaire est non seulement en pleine maîtrise de son infrastructure, mais sa communauté comprend des individus comme des personnes morales qui sont des chefs de file de l'économie maritime globale. Ainsi, on constate que le port à Hambourg n'est pas seulement source d'emplois, d'activités économiques, d'avantages concurrentiels, mais il est aussi source non négligeable du prestige métropolitain, prestige qui provient d'une puissance véritable, soit celle d'être l'un des importants sièges de décision de l'économie maritime, rouage essentiel de la mondialisation économique.

La compagnie logistique HHLA

Nous terminerons cette courte liste d'organismes et d'entreprises qui participent à la vitalité portuaire de Hambourg en évoquant le rôle de tout premier plan que joue la principale compagnie de manutention qui gère les opérations de nombreux terminaux du port, dont trois terminaux à conteneurs de grande envergure {Figure 3.2. 2

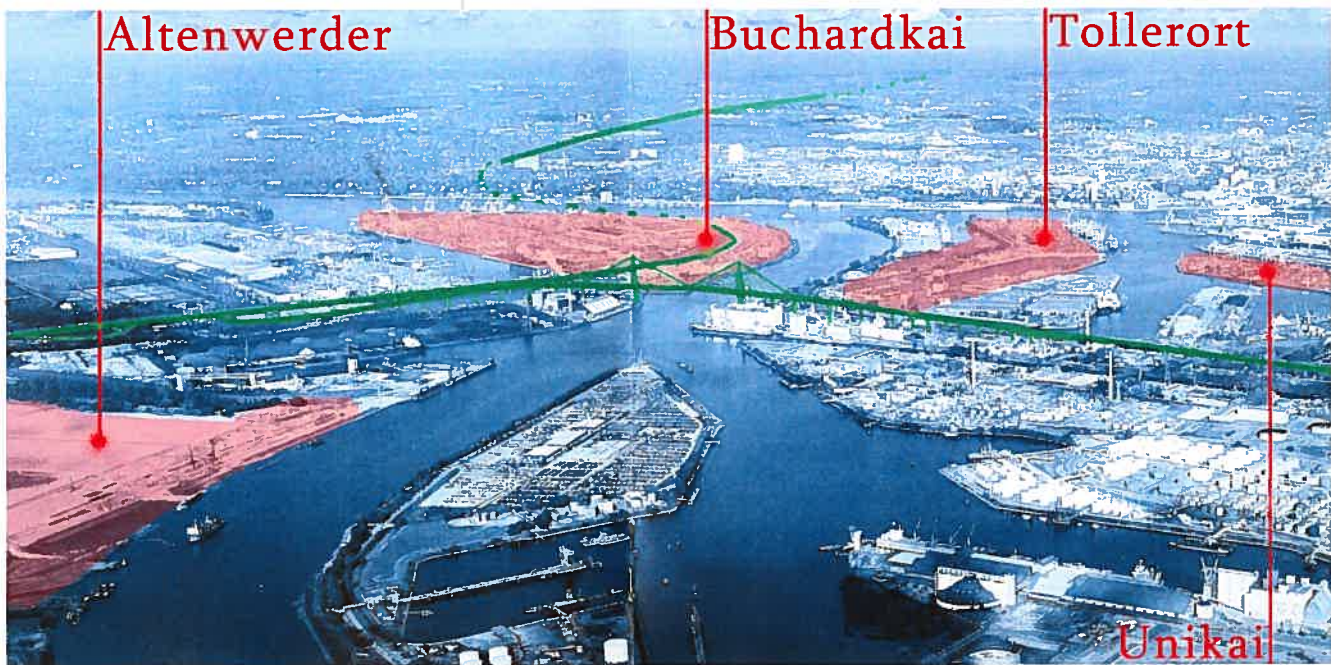
(D)]. Cette compagnie, HHLA, (Hamburg Hafen – und Lagerhaus – AG), trouve ses origines dans la grande vague de restructuration qui a accompagné l'intégration de Hambourg à l'union douanière allemande et la création du port franc à la fin du 19ième siècle. La grande originalité de cette entreprise est son caractère parapublic puisque, bien qu'elle soit régie par un statut privé, son seul et unique actionnaire est le gouvernement de Hambourg.

Ainsi, cette compagnie, en concurrence avec d'autres manutentionnaires privés, n'existe pas pour répondre à un mandat public. Cependant, les bénéfices qu'elle réussit à dégager de ses opérations reviennent directement à l'État, où ils sont réinvestis au bénéfice des opérations portuaires, du commerce, de l'activité économique, bref au bénéfice de la collectivité. Encore une fois, on perçoit dans cette entreprise ce « contrôle local » qui cherche non seulement à conserver la maîtrise des moyens maritimes et portuaires entre des mains hambourgeoises mais aussi de s'assurer de conserver intra muros, si l'on peut dire, une large proportion des retombées économiques et des bénéfices d'exploitation.

Figure 3.2. 2 (D)

Les terminaux à conteneur de HHLA à Hambourg

Les terminaux à conteneur de HHLA au terme de la période de modernisation en cours seront en mesure de manutentionner un total de plus de 8 millions de conteneurs annuellement et ce à quelques minutes du centre-ville.



Cependant, l'activité de cette entreprise ne se limite pas à l'opération des terminaux mais embrasse toutes les facettes de la logistique. En effet, les grandes entreprises de manutention et opérateurs de terminaux sont devenus dans les dernières décennies des partenaires essentiels dans l'aménagement des terminaux qu'ils sont chargés d'équiper. Or, de plus en plus, et en particulier en ce qui concerne la manutention de conteneurs, l'équipement est

déterminé par les caractéristiques de l'infrastructure et, inversement, les caractéristiques de nouvelles infrastructures sont déterminées par les équipements de manutention que l'on y implantera.

L'aménagement du terminal Altenwerder nous montre comment HHLA contribue à relier entre eux les acteurs maritimes et portuaires ainsi qu'à développer à Hambourg des services tertiaires et quaternaires qui ajoutent une forte valeur locale à l'activité portuaire. Nous avons, lors de notre visite, eu le privilège de discuter longuement avec monsieur Lars STREHSE ing., directeur du génie civil chez HHLA de Hambourg, qui était auparavant directeur du groupe d'ingénieurs qui a planifié et supervisé la construction du terminal Altenwerder [Figure 3.2. 2 (E)].

Figure 3.2. 2 (E)

Le terminal à conteneurs de HHLA :
Altenwerder



Figure 3.2. 2 (F)

Paire de grues de pile automatique du
terminal à conteneurs de HHLA :
Altenwerder

Le terminal Altenwerder, terminal à conteneurs le plus moderne d'Europe fait grand usage de l'automatisation (E). La nécessité pour HHLA de densifier l'utilisation de ces terminaux a mené les ingénieurs hambourgeois à concevoir le terminal autour de piles de conteneurs compactes animées par un paire de grues automatiques qui ont, par leur gabarit asymétrique, la capacité de se croiser en cours d'opération (F).

L'un des objectifs principaux de ce projet était de densifier l'utilisation de l'espace pour maximiser le potentiel du nouveau terminal face à une croissance sans précédent du trafic conteneurisé dans le port de Hambourg. Pour ce faire, les développeurs ont produit un concept de terminal faisant une large place à l'automatisation en plus d'inventer des solutions techniques uniques. En effet, les ingénieurs ont élaboré, entre autres, un système de stockage où des rangées de conteneurs longues de 37 unités, larges de 10 et hautes de 4, sont desservies par une paire de grues montées sur rail. Celles-ci, et c'est là la grande innovation, sont de tailles différentes de sorte qu'elles puissent se croiser et, par conséquent, opérer simultanément sur toute la longueur de la pile de conteneurs [Figure 3.2.2 (F)].

De plus, le terminal est organisé de façon à ce que les activités entre le quai et les piles de conteurs soient complètement automatiques. Les camions viennent chercher les conteneurs, soit pour les expédier directement dans l'arrière pays, soit pour les amener dans la zone de composition des convois ferroviaires. Ils sont donc confinés de l'autre côté des piles de conteneurs et la liaison entre le quai et cette partie « ouverte » du terminal accessible aux camions est alors assurée par le système automatisé de grues que nous avons décrit. En résulte un terminal sécuritaire efficace et extrêmement dense : on prévoit manutentionner 1,9 millions de conteneurs par an sur un espace total de 79 hectares, soit plus de 24,000 conteneurs par an à l'hectare, et ce, avec un niveau de performance très stable puisque basé sur des procédés essentiellement automatiques.

Ce projet réalisé par HHLA en collaboration avec HAPAG Lloyd (participation de 25% dans le consortium) est une autre manifestation du contrôle que Hambourg exerce directement sur l'industrie portuaire et maritime. Cette opération menée par les Hambourgeois et leurs industries aura assuré le développement de solutions novatrices parfaitement adaptées au contexte de raréfaction d'espaces de développement dans le port, problématique qui touche plus d'un port dans le monde. Une telle opération permet aussi à cette place portuaire, et en particulier à toute l'industrie de services connexes, de s'inscrire en leader et par conséquent en exportateur de savoir-faire et de technologies transformant l'industrie portuaire en puissant générateur d'emplois dans les secteurs tertiaires et quaternaires.

L'innovation et l'implication de HHLA ne se limitent pas au secteur de la conception et de l'opération des terminaux puisque l'entreprise, à la faveur de la privatisation du transport ferroviaire des marchandises en Allemagne et en Europe de l'est, a développé ses propres services de convois ferroviaires depuis et vers son arrière pays et ce, seule ou en coentreprise.

Hambourg n'est donc pas un simple port de transit mais un véritable « *HOB* » de l'industrie maritime et logistique. Par un amalgame complexe d'entreprises et d'agences dirigées et opérant depuis Hambourg, la ville s'assure du contrôle des moyens portuaires, du devenir de son infrastructure et des accès à ses marchés et à son arrière pays en innovant. En plus de contrôler les tenants et aboutissants de son effervescence portuaire, par le tissu d'entreprises et d'étonnants partenariats entre les organismes privés et publics, Hambourg réussit à conserver localement une proportion importante des retombées positives de l'activité logistique qu'elle abrite. Ceci est

particulièrement pertinent lorsque ces retombées sont liées aux secteurs tertiaire et quaternaire qui lui confèrent son statut non seulement de plaque tournante de la logistique portuaire mais aussi celui de haut lieu de la « logique » portuaire et surtout d'être acteur de son inévitable évolution.

3.2.3)

Que retenir ?

Que faut-il retenir de l'expérience hambourgeoise ? Qu'est-ce que, dans l'aperçu que nous venons de faire de sa dynamique particulière, elle nous révèle des facettes plus universelles de la réalité portuaire et de la relation entre milieu de vie et espace logistique ?

D'une part, il apparaît évident que le port est une source de fierté pour les Hambourgeois. Ceci s'explique par le fait que le port a toujours été un acteur dynamique de la prospérité locale. Cependant, il ne faut pas voir en cela uniquement la simple infrastructure puisque, à Hambourg, le port est bien plus. En effet, le port « est » ceux et celles qui y travaillent, qui le construisent, qui l'imaginent, qui l'utilisent, qui le connectent, ... Or, une très large proportion de ces individus, de ces organismes et de ces entreprises qui « sont » la vie du port, sont aussi des Hambourgeois. Ce sont eux qui sont la fierté de Hambourg. Ainsi, par ses habitants, par ses institutions démocratiques comme par ses entreprises publiques et privées, Hambourg est le seul vrai maître de son port comme de l'ensemble de son territoire.

Le tissu socio-économique local a depuis toujours, avec une indépendance farouche, construit et fait évoluer la ville et en particulier le port en créant des solutions novatrices, en contrôlant directement l'arrière-pays et en cultivant son identité propre. Ainsi, le port n'est pas une simple nuisance industrielle qu'il faut confiner et cacher. Au contraire, parce qu'il est lié à un immense réseau local d'influences, parce qu'il constitue un patrimoine vivant pour tous les membres de ce réseau il est, chaque jour, la manifestation tangible de leur réussite.

On cherche à voir le port, à mieux l'articuler face à la ville pour que, depuis les milieux de vie, on puisse toujours garder un œil sur « le trésor ». Or, bien que ville et port soient face à face, le fleuve n'est en aucun cas une frontière mais plutôt une fenêtre ouverte sur l'exaltant va-et-vient des navires de toutes tailles, démontrant à chacun et hors de tout doute que le cœur de la vieille ville libre et hanséatique bat toujours.

D'une part, cette vitalité est de moins en moins conquise au détriment du milieu naturel, et les acteurs du port et de la ville perçoivent la valeur inestimable du patrimoine dont ils disposent déjà. D'autre part, l'utilisation des rives est, du côté de la ville comme de celui du port, dorénavant axée sur la densification. Hambourg a développé sa dernière expansion portuaire en site « vierge », Altenverder, avec un souci marqué pour l'utilisation du potentiel maximal de ce site et ce, en adaptant la technologie pour qu'elle réponde mieux à cet objectif. On accroîtra maintenant la capacité des sites existants en renouvelant les technologies, en réaménageant l'infrastructure et même peut-être, comme Monsieur Lars Strecher (ingénieur chef, HHLA Hambourg) nous l'a laissé entendre, en construisant un terminal par-dessus un autre !

En somme, en innovant encore et toujours, la ville récupèrera les espaces délaissés, ou ceux offrant le moins de possibilités d'adaptation portuaire, mais jamais contre le port et toujours avec le souci d'une utilisation maximale du potentiel de ces sites, comme nous le démontre le chantier de Hafen City qui projette la centralité de la vieille ville encore davantage sur l'Elbe, en étant toujours en face du port.

3.3)

L'aménagement de la relation ville/port : aussi une question locale déterminée par les acteurs locaux

Les deux exemples de ville portuaire que nous venons de survoler sont tout à fait différents. Ainsi, la tradition d'aménagement de la relation ville /port/ fleuve à Rotterdam a pendant longtemps été structurée autour du rôle central joué par l'infrastructure publique pour articuler les différentes fonctions urbaines et portuaires entre elles et avec le fleuve. Les responsables de l'aménagement de ces espaces publics n'ont pas succombé à la tentation de produire des infrastructures n'ayant qu'une vocation fonctionnelle. Leurs efforts se sont concentrés sur la multiplicité des vocations de ces espaces publics, ce qui incluait les vocations fonctionnelles dont le port avait besoin, mais qui ne signifiait pas que cette vocation devait dominer le design, comme le démontre MEYER (1999).

Ainsi, ces ensembles d'espaces publics ont pu évoluer et s'adapter lorsque certaines de leurs vocations initiales se sont étiolées faisant ainsi place à de nouveaux usages. L'orientation de ces espaces publics vers l'eau et le port symbolisait l'importance de cette activité et de l'espace hydrique en général dans l'organisation de la ville, sa culture et son économie. Ce symbolisme n'était pas l'apanage de l'espace public mais était relayé par les acteurs privés qui, en s'y adjoignant, contribuaient à créer une image de la ville portuaire qui correspondait à leur ambition et à leur culture. Ce mélange d'impératifs économiques et de culture d'aménagement a cependant été remis en question après la seconde Guerre mondiale. Cette période sera d'ailleurs marquée par une dissociation de plus en plus grande de la ville et du port, une crise similaire à celle que vivra à la même époque Montréal.

Or, l'émergence de nouvelles technologies logistiques dans le dernier tiers du 20^{ième} siècle a vite été perçue comme une menace pour l'économie portuaire locale qui risquait de perdre des retombées positives au profit de son arrière-pays tout en continuant d'assumer des coûts d'infrastructure substantiels. C'est pour répondre à cette menace que le port a cherché à renouer avec la ville d'abord, par la création de parcs de distribution générateurs d'emplois. Cependant, cette prise de conscience s'est poursuivie jusqu'à ce que les intervenants locaux constatent, comme leurs prédécesseurs du début du 20^{ième} siècle, que la culture de la ville correspond à l'économie de la ville et inversement.

Dans cette mesure, il était devenu important de réintroduire la culture maritime au cœur même de la ville pour que celle-ci puisse

participer et bénéficier à nouveau du développement de l'économie portuaire en particulier dans les secteurs des services, de la gestion et du contrôle logistique. C'est dans ce contexte que le port participe à la requalification d'espaces portuaires abandonnés pour que la centralité de Rotterdam s'inscrive à nouveau dans l'espace portuaire mais aussi pour que l'avenir du port et les emplois dans les secteurs tertiaire et quaternaire, puissent s'y développer.

Le fait le plus notable dans ces opérations qui ont marqué particulièrement les années 1980-90 est la résurgence des principes d'aménagement local traditionnels de la relation ville/ port/ fleuve qui avaient été écartés après la guerre. Ainsi, l'action publique s'est-elle recentrée sur le rôle articulateur de l'espace public polyvalent et raffiné, relayé par les interventions immobilières privées ou parapubliques. Cette démarche a produit un espace urbain ouvert sur le fleuve et sur le port, qui est l'expression métropolitaine de la puissance de la culture urbaine dans laquelle l'économie portuaire joue un rôle prépondérant.

On ne trouve pas à Hambourg une relation semblable puisque, depuis la fin du 19^{ième} siècle, ville et port se sont partagé les rives de l'Elbe. De plus, l'extension du port a été limitée par la faible croissance d'après-guerre résultant de l'érection du « rideau de fer » et du statut juridique particulier de Hambourg qui pousse la ville à confiner son port à l'intérieur de sa juridiction provinciale. Cependant, le face-à-face ville / port est demeuré présent malgré la montée des considérations environnementales qui, ailleurs, auraient fait pression pour que l'on repousse cette « sale industrie ».

Le port a toujours été à Hambourg un paysage identitaire fondamental puisque ce port est traditionnellement dominé par des acteurs qui proviennent de la ville et, dans cette mesure, le port tout entier est un symbole puissant de l'indépendance locale. Par conséquent, le re-développement urbain de certains espaces où se déployaient des activités portuaires ne s'est jamais fait au détriment du port mais a plutôt eu tendance à le mettre en valeur dans le paysage métropolitain en créant des habitats et des lieux de fréquentation en contact avec l'activité maritime sur l'Elbe. De même, l'industrie logistique active dans ce port, parce qu'issue en bonne part de Hambourg, est bien consciente de la situation particulière de cette place portuaire. Dans ce contexte, elle n'hésite pas à imaginer des solutions originales qui puissent assurer que l'espace portuaire soit utilisé d'une façon suffisamment dense pour continuer à se développer au cœur même de la métropole.

Il semble bien qu'à Hambourg, la tradition de mise en relation de la ville et du port par un face-à-face, en mettant du même souffle

le fleuve au centre de l'organisation urbaine en tant qu'espace commun polyvalent, soit une conséquence du contrôle exceptionnel que la ville et sa communauté exercent sur l'ensemble de la dynamique portuaire.

Ce qui unit les cas de Hambourg et de Rotterdam, c'est l'importance des acteurs locaux, et particulièrement des usagers locaux du port, dans l'organisation d'une relation entre milieu portuaire et milieu urbain, relation porteuse de développement économique et de structure urbaine viable. Le rôle des intervenants locaux, qu'ils soient gouvernement municipal, autorité portuaire, compagnie logistique ou maritime, est déterminant dans la résolution des conflits de cohabitation. Leur intérêt commun dans le développement local durable et leur connaissance profonde des caractéristiques spécifiques de leur territoire, de leur population et de leur infrastructure facilitent l'atteinte de solutions mutuellement acceptables et profitables.

Dans ce contexte, on ne peut s'étonner de la persistance ou de la résurgence de traditions d'aménagement qui tablent sur un consensus historique entre les divers acteurs et sur l'utilisation maximale des infrastructures existantes. Le port est une infrastructure en perpétuelle mutation, et en ce sens, les transformations que le transport maritime a connues à notre époque ne sont qu'un nouveau jalon dans une suite ininterrompue d'évolutions, depuis l'éclosion de l'économie industrielle. Ainsi les manières de faire, développées autrefois, sont dans bien des cas susceptibles de porter les germes d'une adaptation contemporaine à un phénomène qui tient plus du cycle que de la révolution.

Ainsi, il nous semble pertinent de conclure, grâce à l'éclairage qu'offrent les cas de Hambourg et de Rotterdam, que les solutions aux problèmes d'intégration entre ville et port doivent être d'abord inspirés par une tradition locale élaborée par les protagonistes locaux et non par une simple importation de modèles et de standards émergents, particulièrement ceux offerts par les pays en développement. Ceux-ci n'ont en effet de pertinence que dans leur contexte précis, soit l'explosion industrielle, l'urbanisation effrénée et, plus généralement, l'absence de traditions séculaires d'aménagement des grands ports industriels.

L'implication prioritaire des usagers locaux, dans l'élaboration de stratégies d'aménagement portuaire en milieu urbain qui puisent dans leur tradition spécifique, contribue directement à l'accroissement de l'impact économique local de l'infrastructure de même qu'à l'adaptation de l'industrie locale au nouveau contexte économique. C'est l'impression que laissent en dernière analyse la tolérance générale voire même la fierté que représente le port pour

Hambourg ainsi que l'attitude proactive de l'administration portuaire de Rotterdam dans le changement de stratégie de développement marqué par les efforts de redéfinition de la relation spatiale, économique et culturelle du port et de la ville.

CHAPITRE

4

*Une tradition locale d'osmose ville/port
par l'aménagement à Montréal*

Le temps est maintenant venu de poser à nouveau notre regard sur le cas montréalais. Montréal a connu une histoire urbaine/portuaire essentiellement faite de relations étroites et de liaisons polyvalentes entre ces deux entités que sont l'espace de vie (quartier urbain) et l'espace de flux (infrastructure portuaire), comme du reste c'est le cas de Rotterdam et de Hambourg. Ces relations étroites se sont cependant effritées à la faveur d'un contexte culturel et technologique particulier qui a marqué une rupture dans l'histoire de la relation ville/port au sortir de la seconde Guerre mondiale, et en particulier à partir des années 1960, rupture qu'a connue Rotterdam approximativement à la même époque.

Cette véritable crise qui n'est pas strictement portuaire est marquée, dans un contexte urbain plus général, par la suburbanisation massive, la ségrégation fonctionnelle de l'ensemble de la structure métropolitaine et l'abandon de la notion de polyvalence dans l'aménagement de l'espace et de l'infrastructure publique au profit d'une spécialisation technique. Comme nous l'avons fait ressortir, le port n'échappe pas à cette logique, bien que dans le cas montréalais, des années de « vaches maigres », caractérisées par une stagnation du trafic global, n'ont pas favorisé une stratégie agressive d'étalement des infrastructures vers la périphérie.

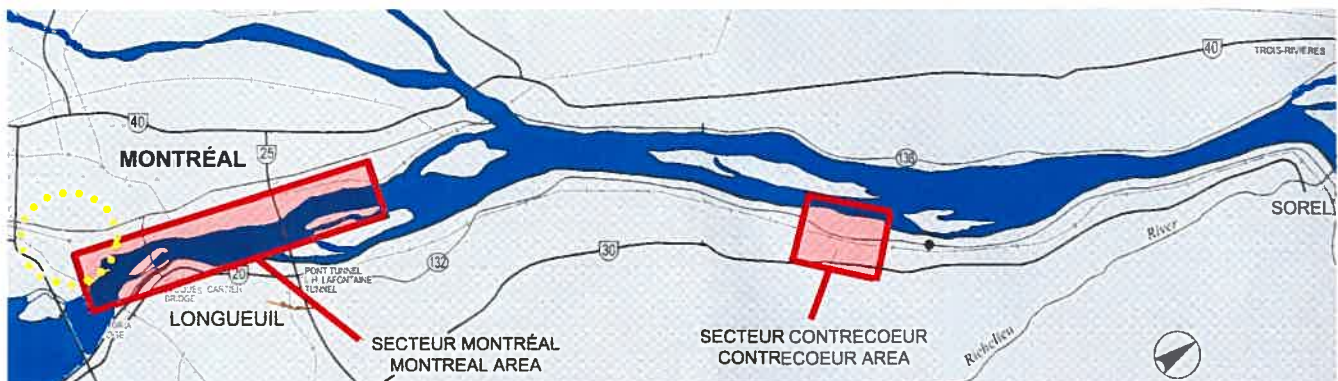


Figure 4 (A)

Les deux « domaines » du port de Montréal

Le port de Montréal existe essentiellement sur l'île de Montréal (encadré rouge à gauche sur la carte) à proximité du centre-ville (cercle jaune). L'administration portuaire possède aussi depuis le milieu des années 80 un terminal vraquier ainsi qu'une vaste réserve foncière à Contrecoeur sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent (encadré rouge à droite sur la carte).

Ceci n'a cependant pas empêché son isolement, et plus généralement son retrait du réseau des espaces publics et de l'identité collective, et ce, bien qu'il se soit maintenu essentiellement sur l'infrastructure préexistante et donc en milieu urbain. L'Administration Portuaire de Montréal (A.P.M.), par son action proactive, a su profiter des avantages de la voie du Saint-Laurent dans les échanges transatlantiques et adapter ces trafics aux nouvelles demandes, pour renouer depuis plusieurs années avec la croissance. C'est dans ce contexte optimiste qu'au milieu des années 1980, elle a acquis une réserve foncière à plus de 40km en aval de ses installations montréalaises, à Contrecoeur sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent.

Or, on est en droit de se demander si l'expansion du port en périphérie du périmètre urbanisé constitue une solution acceptable dans une optique de gestion efficace du patrimoine public, dont font à la fois partie les infrastructures portuaires et le fleuve qui les supporte et les anime. Plus encore, on occulte trop souvent une question bien plus fondamentale : est-il nécessaire d'accroître la capacité portuaire ? D'autres avant nous se sont posé la première question puisque de nombreux groupes de recherche ont tenté, au cours des 30 dernières années, d'accommoder dans leurs propositions d'aménagement l'expansion portuaire sur le territoire montréalais mais avec peu de résultats tangibles.

Encore ici, les deux cas européens analysés peuvent nous aiguiller quant aux réponses. En effet, à Hambourg, la question de l'expansion du port à l'extérieur du périmètre urbanisé ne s'est jamais véritablement posée. Le contexte politique particulier de la ville libre et hanséatique constitue un élément d'explication. Cependant, il nous a semblé qu'une tradition d'aménagement qui privilégie depuis plus d'un siècle le face-à-face ville / port, combinée à un tissu très dense d'usagers locaux contrôlant l'infrastructure portuaire et son devenir ont contribué davantage encore à empêcher ce glissement et à apporter les solutions techniques adéquates pour éliminer sa nécessité et ce, même dans un contexte de croissance phénoménale.

Bien que le port de Rotterdam ait, lui, opté massivement pour le glissement de ses infrastructures et son expansion générale vers l'aval, et donc vers la périphérie, cette approche a montré de grandes limites depuis quelque 20 ans, et ces limites ont forcé les acteurs locaux à remettre en question l'ensemble du contexte culturel le sous-tendant. Face à l'appauvrissement relatif de l'impact économique local du port et à l'essoufflement de la présence du port dans la culture de la communauté locale, et en particulier, dans l'entrepreneuriat, le port et la ville ont redécouvert leur tradition commune de mise en relation par le truchement de l'espace public polyvalent et ouvert sur l'eau. Ce changement d'attitude s'est aussi opéré dans les visées du port qui se sont déplacées de l'augmentation quantitative du trafic vers l'accroissement des retombées économiques locales générées par les trafics déjà acquis au port rhénan. On a ainsi ressuscité les plus anciens espaces portuaires devenus de vibrants espaces de centralité dans la Cité comme dans l'économie portuaire. De même, l'on cherche à valoriser du point de vue urbain et portuaire ceux moins anciens où l'activité portuaire demeure à proximité des quartiers laissés-pour-compte, dont les populations n'ont d'autres désirs que de renouer avec l'industrie portuaire.

Sous cet éclairage, nous devons donc évaluer la pertinence de l'hypothèse suivante :

Lorsqu'on envisage l'avenir du port de Montréal, on doit en premier lieu tenter d'adapter la tradition locale d'aménagement d'infrastructures portuaires/urbaines aux exigences du contexte contemporain.

Ceci sous-entend que l'abandon apparent de cette tradition, au cours des dernières décennies, devrait être considéré comme une conjoncture momentanée mais aujourd'hui partiellement résolue, conjoncture qui nous a amené à faire primer l'augmentation quantitative du trafic sur toute autre considération.

Cette focalisation s'est probablement faite, ici comme ailleurs, au prix d'une certaine négligence du plein potentiel de multiplication des impacts positifs locaux du port sur l'emploi, sur l'identité socioculturelle et sur le maintien et le développement d'une « industrie portuaire » régionalement générée et contrôlée. Ainsi, on devrait envisager que le port, par les mécanismes que nous révélerait cette tradition locale d'aménagement dérivée des pratiques antérieures des usagers montréalais, puisse accommoder un trafic portuaire qui maximise les retombées locales positives plus que le simple volume.

En choisissant une approche qui envisage l'aménagement portuaire comme un projet typiquement urbain inscrit dans une tradition locale, on résiste à la facilité apparente des solutions suburbaines qui ne sont souvent que l'importation de pratiques d'aménagement répondant aux particularités d'un contexte complètement étranger à l'environnement laurentien et montréalais. Dans l'absolu, cette tradition, réactualisée, devrait nous guider vers des solutions qui favorisent le maintien et même l'expansion d'une identité culturelle urbano-portuaire locale. Aussi cette tradition devrait valoriser la structure portuaire par la croissance du nombre d'utilisateurs locaux de services portuaires comme, du point de vue paysager et patrimonial, par une fréquentation relative et une sensibilisation du grand public.

De telles traditions, nous le réitérons, semblent être à l'œuvre à Rotterdam et à Hambourg. Ainsi, pour répondre en partie, mais d'abord pour évaluer la pertinence de l'hypothèse formulée plus haut, il nous faut aborder la question suivante :

Existe-il à Montréal des traces d'une tradition locale d'aménagement d'infrastructure portuaire urbaine dont les éléments fondamentaux puissent être adaptés au contexte contemporain pour intégrer les revendications des acteurs locaux et rendre au contexte local la juste part des retombées positives auxquelles le fait d'assumer l'essentiel des impacts négatifs lui donne droit ?

Pour donner réponse à cette question, il nous faut analyser certains aspects de l'histoire du développement du port montréalais tout comme du tissu urbain qui l'enchâsse. Cette analyse des fils conducteurs de l'aménagement urbano-portuaire local pourra nous révéler une tradition porteuse de solutions pour une intégration plus grande du port contemporain dans la ville, c'est-à-dire s'assurer que le port soit polyvalent pour son contexte urbain.



4.1)

*Permanence et modernité : le port comme élément identitaire du paysage métropolitain monumental***Figure 4.1 (A)**Le port de Montréal : Peinture de Adrien HÉBERT

Page précédente

Par ses choix de composition et de sujet, Adrien HÉBERT est une figure importante de l'art moderne québécois dans la première moitié du 20^{ème} siècle. L'aspect monumental du port « moderne » est bien révélé par la présence de débardeurs dans le coin inférieur droit de la composition. Leur taille minuscule accentue le contraste avec le gigantisme du port.

Nous avons longuement traité de l'aspect culturel du port dans l'organisation urbaine. Or, à l'occasion du 175^{ème} anniversaire de la fondation de la première Commission du Havre de Montréal, qui a été célébré en 2005, s'est déroulée une exposition d'œuvres d'artistes qui, au cours de cette longue période, ont traité du visage portuaire de Montréal. Deux d'entre eux ont à la fois particulièrement apprécié le paysage portuaire du début du 20^{ème} siècle et marqué l'évolution de l'esthétique picturale au Québec à la même époque. Pourquoi donc Marc-Aurèle FORTIN et Adrien HÉBERT ont-ils abondamment utilisé le port dans leur œuvre?

L'observation de ce corpus iconographique ne laisse aucun doute sur l'intérêt de ces artistes à choisir le port comme sujet. En effet, leur œuvre respective est un incroyable témoin de l'image dynamique que projette l'activité, l'ensemble des structures et infrastructures portuaires depuis la fondation du port jusqu'au milieu du 20^{ème} siècle. L'un et l'autre, en représentant le port, se sont inspirés de la monumentalité et de la modernité de cet espace dans l'univers montréalais et dans l'imagerie métropolitaine.

4.1.1)

Le monument urbain

Lors de sa fondation officielle en 1830, le port devient un agent puissant de « monumentalisation » de Montréal, qui est alors une métropole en devenir. En effet, la municipalité, dont la fondation institutionnelle coïncide avec celle de la Commission du Havre, établit le Marché Bonsecours (1844-1847), bâtiment multifonctionnel gigantesque pour l'époque {Figure 4.1.1 (B)}. En bordure de la rue de la Commune, il est par conséquent partie intégrante du port aussi bien du point de vue fonctionnel que du point de vue symbolique. La valeur identitaire de cet édifice est d'autant plus importante que celui-ci remplit aussi le rôle d'hôtel de ville et que l'on aura même l'intention d'y adjoindre une bibliothèque publique offrant une vue panoramique de la ville et de ses environs, fonction pour laquelle le spectaculaire dôme était

originellement destiné. À la même époque, à mesure que la vocation internationale du port se matérialise, on établit les locaux de la douane (1836-1838) à l'emplacement de l'ancienne place du marché (place Royale) {Figure 4.1.1 (A)}. Ces deux édifices adoptent le style néoclassique, alors symbole incontesté de la modernité dans l'architecture civique nord-américaine, voire occidentale.

Ces interventions publiques, auxquelles il faut ajouter la construction de l'édifice administratif du port, sont relayées par des interventions semblables de nature privée, soit l'érection de vastes magasins-entrepôts ou de bureaux de compagnie d'assurance qui, très souvent, adoptent un langage architectural monumental. Ainsi, dès les origines, le port est l'un des supports importants de la monumentalisation de l'environnement urbain et de la constitution d'une identité paysagère typiquement métropolitaine.



Figure 4.1.1 (A)

Douane et place Royale

Le premier édifice de la douane ainsi que le marché Bonsecours, tous deux érigés dans la première moitié du 19^{ème} siècle, participent, par leur décor néoclassique, à la monumentalisation de la rive portuaire de Montréal.

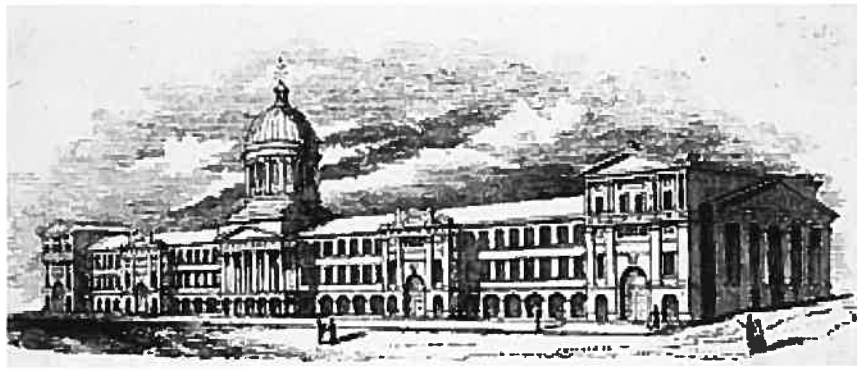


Figure 4.1.1 (B)

Marché Bonsecours

Si l'infrastructure portuaire n'est pas elle-même monumentale, c'est qu'elle joue, à cette époque, un rôle analogue à celui d'une place publique. Cependant, comme les bâtiments qui entourent une place publique font partie intégrante de celle-ci en l'organisant du point de vue architectural et symbolique et en l'animant du point de vue fonctionnel et culturel, il en va de même pour le port et les bâtiments qui l'ornent à cette époque. Ceux-ci doivent par conséquent être considérés avec l'infrastructure du port et la rue de la Commune comme une seule et même unité architectonique et fonctionnelle.

La force incontestable de cet ensemble monumental, abondamment représenté dans l'iconographie d'alors, est attribuable au rôle de porte d'entrée principale que joue le port, rôle qui découle de celui du fleuve, premier axe d'échanges du pays. Les édifices qui

forment cet ensemble sont certes d'abord destinés à un rôle fonctionnel d'échange commercial et d'entreposage, mais ils répondent aussi à la nécessité pour la communauté locale d'affirmer son rôle dominant dans la structure socio-économique nationale et régionale {Figure 4.1.1 (C)}. Ainsi, on peut noter une similitude entre l'expérience montréalaise et rotterdamoise en ce qui a trait au design des espaces publics et des bâtiments qui les composent au milieu du 19^{ème} siècle. Dans ces deux cas, le design n'est pas dominé par la fonction première mais davantage par le rôle symbolique que cette fonction donne à l'ensemble de la communauté qui le suscite.



Figure 4.1.1 (C)

Vue du port de Montréal à la débâcle printanière

La façade portuaire montréalaise est, au milieu du 19^{ème} siècle, constituée d'édifices publics et privés qui s'ouvrent sur la rue de la Commune, le port et le fleuve. À cette époque et compte tenu des débâcles puissantes qui balaient la rive tous les printemps, le port n'est équipé que de bâtiments sommaires et démontables. Le port est en fait la plus grande place publique montréalaise indissociable du cadre bâti qui l'encadre.

Une preuve de l'efficacité à long terme de cette pratique est l'incroyable renouveau de cette structure à la faveur du réaménagement du vieux port en espace public et de la reconnaissance patrimoniale du Vieux Montréal. Cette nouvelle vitalité démontre que cette structure, bien qu'ayant perdu sa fonction première, est toujours en mesure de jouer le rôle identitaire, lié au port et au fleuve, rôle qui avait modulé son aménagement.

Or, la « monumentalisation » du port n'a pas été un caractère strictement réservé aux aménagements du milieu du 19^{ème} siècle. De fait, dès la fin du 19^{ème} siècle et durant toute la première moitié du 20^{ème} siècle, la bande portuaire montréalaise connaît des mutations profondes qui continueront dans cette lignée monumentale. S'agit-il là d'une trace de tradition d'aménagement ville/port montréalaise ?

Dès les années 1870, on envisage une forte progression du trafic maritime sur la voie du Saint-Laurent, croissance permise entre autres par le développement du réseau ferroviaire canadien centré sur Montréal, par le renforcement du système de canalisation des Grands Lacs et du Saint-Laurent, par le creusement du chenal dans le fleuve et par la colonisation fulgurante de l'ouest canadien. C'est à cet effet que l'ingénieur du port, John KENNEDY, élabore en 1877 un plan ambitieux pour l'infrastructure maritime de la métropole canadienne [ATHERTON, 1935].

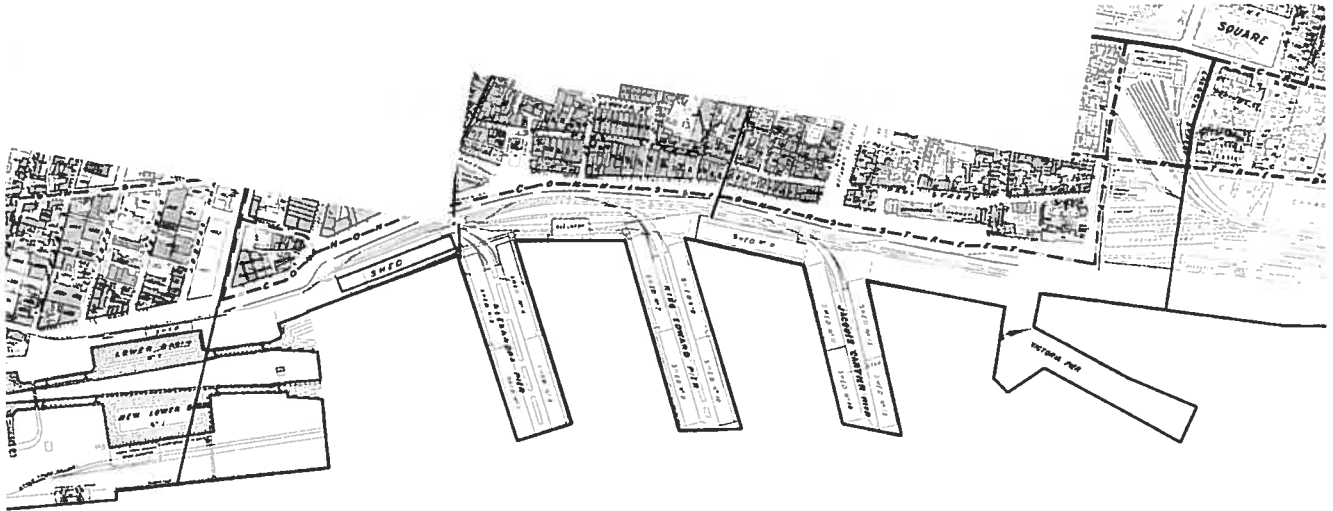


Figure 4.1.1 (D)

Portion du port de Montréal réaménagée selon les plans de l'ingénieur John KENNEDY

Ce plan comporte d'une part l'expansion vers l'est des infrastructures pour desservir les cités industrielles d'Hochelaga et de Maisonneuve tout en assurant du même souffle une desserte ferroviaire unifiée, parce qu'indépendante des grands réseaux nationaux, et ce pour tout ce littoral fortement industrialisé. Ainsi, le port double son étendue et renforce le caractère industriel de l'est de l'île comme celui de l'ensemble de la métropole canadienne [LINTEAU, P.-A. (1972)]. D'autre part, le plan prévoit la reconstruction des infrastructures du « haut havre (territoire de l'actuel vieux port), afin que la hauteur des nouveaux quais les épargne des inondations printanières et pour que, par conséquent, l'on puisse les doter de structures d'entreposage permanentes {Figure 4.1.1 (D) & (E)}. Jusqu'à ce moment, les entrepôts de transit du port étaient démontés l'hiver venu puis assemblés de nouveau après la débâcle printanière. Ce plan sera, pour l'essentiel, réalisé par étapes entre 1880 et 1930.

Figure 4.1.1 (E)

Le silo n°2 et sa tour marine entre les quais Jacques-Cartier et Victoria dans les années 1920

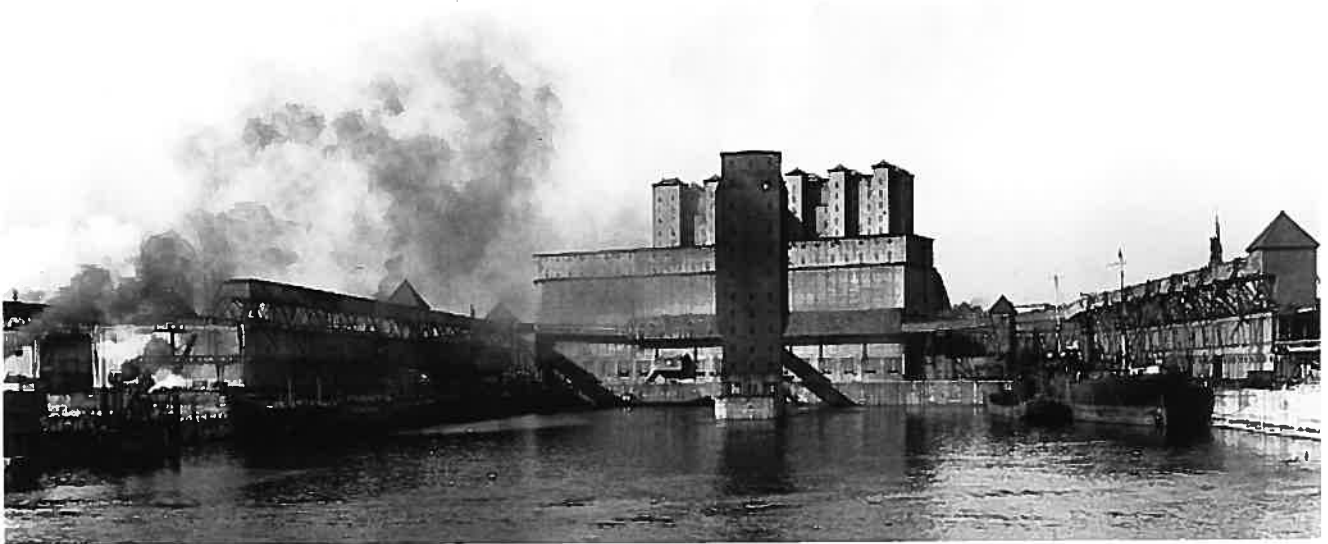




Figure 4.1.1 (F)

La tour de l'horloge sur la jetée Victoria

Témoignage parmi les plus éloquents de la volonté de monumentalisation du port qui participe du travail des ingénieurs, le Monument aux marins disparus s'intégrait à un hangar aux visées fonctionnelles.

L'érection des structures d'entreposage du port accompagne donc le développement de l'infrastructure. La typologie choisie pour ces bâtiments traduit la valeur exceptionnelle de l'infrastructure qui vient d'être aménagée. En effet, les entrepôts d'acier que l'on érige sur les quais du « haut havre » sont à deux niveaux, ce qui permet de maximiser l'utilisation des quais tout en facilitant le chargement et le déchargement rapide et efficace des navires ainsi que les échanges intermodaux, sujet que nous aborderons plus spécifiquement au point suivant. De plus, les entrepôts remplissent une fonction polyvalente puisqu'ils jouent aussi le rôle, dans plusieurs cas, de gare maritime alors que Montréal est le premier port canadien pour le transport des passagers. La structure des entrepôts supporte aussi les convoyeurs connectés aux immenses silos élévateurs à grains qui donnent au port son statut de premier ordre dans les échanges internationaux de blé et affirment le contrôle montréalais sur l'industrie agroalimentaire canadienne.

Ces entrepôts denses et polyvalents ne sont pas en soi monumentaux, bien qu'un contemporain les décrive dans les pages du journal *La Presse*, dans l'édition du 4 janvier 1906, en ces termes élogieux : « (...) ces hangars à fret, une fois terminés, seront un ornement, en même temps qu'une grande amélioration pour le port de Montréal. » [LINTEAU, P.-A., 1972]. Cependant, l'ensemble qu'ils forment avec les nombreux silos élévateurs à grains et l'entrepôt frigorifique compose une façade formidable pour Montréal.

Notre regard actuel ne nous permet pas d'apprécier la volonté de monumentalisation qui faisait sans doute partie des intentions des ingénieurs concepteurs de ces superstructures. En effet, la profession d'architecte n'était pas à cette époque bien distincte de celle de l'ingénieur et nombre d'entre eux ont contribué de façon éloquente à l'évolution du langage architectural en étant souvent les premiers à s'approprier les nouveaux matériaux et les techniques rendues possibles par l'évolution révolutionnaire de l'industrie. L'exemple de l'entrepôt frigorifique avec son habillage Beaux-Arts et ses spectaculaires réservoirs d'eau ainsi que le monument aux marins disparus, mieux connu sous le nom de Tour de l'horloge, en sont de bons exemples {Figure 4.1.1 (F)}.

Cependant, la monumentalité du port réside en particulier dans les dimensions inusitées de ces bâtiments qui n'ont d'écho que dans celles des transatlantiques qui les animent et de quelques rares gratte-ciel des plus grandes entreprises canadiennes qui ornent graduellement le profil du « centre des affaires ». Rappelons d'ailleurs que les premiers véritables gratte-ciel de Montréal sont les silos à grains du port. On peut par conséquent imaginer l'impact symbolique

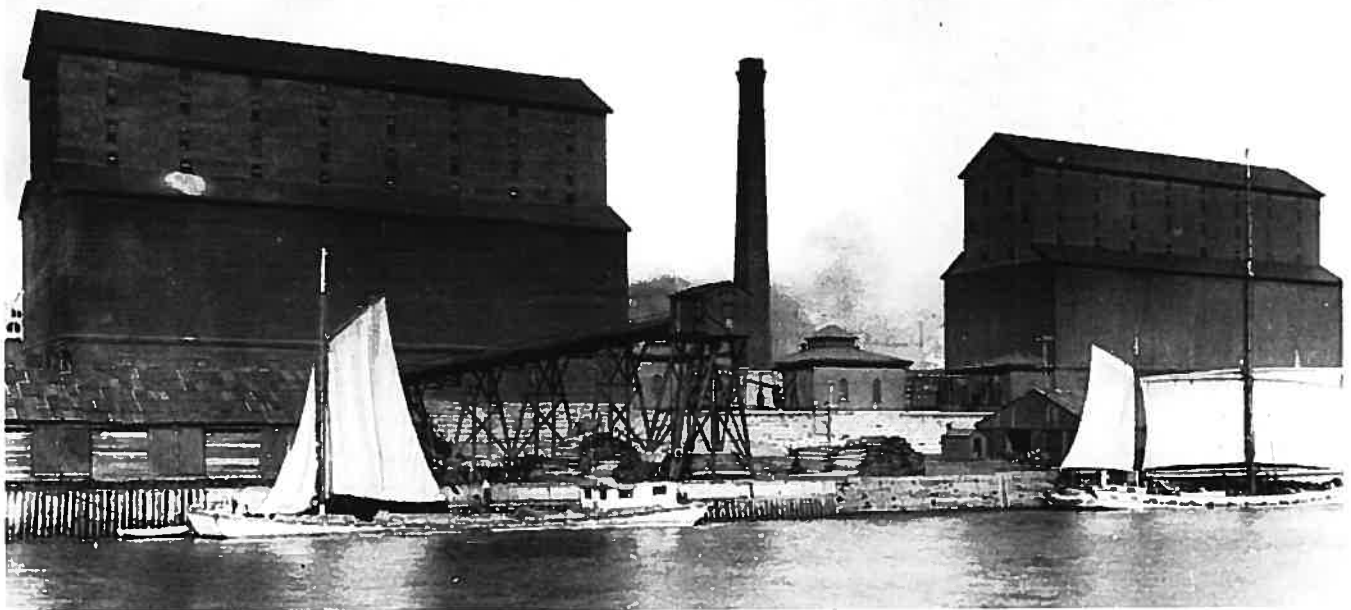
Figure 4.1.1 (G)

Les silos à grain du Canadien Pacifique au port de Montréal
(Ad. 1909)

Lorsqu'ils sont apparus dans le paysage de la métropole canadienne, les premiers silos à grain du port (propriété du C.P.) étaient les premiers édifices privés à atteindre la hauteur des clochers des églises. Ces structures sont en fait les précurseurs des gratte-ciel qui pousseront au cœur de la métropole dans les décennies suivantes.

que provoque l'apparition du premier d'entre eux, érigé par la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique dès la première année de sa connexion avec le réseau ferroviaire du port en 1882 [HANNA, D. B. (1992)] {Figure 4.1.1 (G)}.

Cet impact s'est accentué tout au long de la première moitié du 20^{ième} siècle à mesure que la commission du havre fait construire quatre grands silos élévateurs. La typologie épurée de ces structures sera rapidement récupérée par les chantres de l'avant-garde architecturale de l'époque « moderne ». Cet ensemble formidable de structures et de bâtiments constitue une façade monumentale pour la métropole, d'autant plus qu'il est fréquenté par les myriades de travailleurs du port, de passagers et de marins qui y transitent annuellement, mais aussi par les nombreux badauds montréalais qui auront accès au territoire portuaire jusque dans les années 1960. Ces badauds, les artistes qui nous fournissent le prétexte à cette réflexion en ont fait partie.



4.1.2)

Monumentalité et permanence

Ainsi, on perçoit que l'image du port dans la ville s'est construite durant plus d'un siècle par l'érection de structures et de bâtiments monumentaux, polyvalents, permettant une utilisation extrêmement dense et diversifiée des infrastructures portuaires et fluviales de même qu'une présence forte dans le paysage urbain et dans l'identité de sa communauté. L'érosion graduelle de la place du port dans la monumentalité métropolitaine coïncide avec le développement de nouvelles technologies de transport dont, en particulier, le conteneur, qui remplit naturellement le rôle protecteur que jouaient l'entrepôt et même le réservoir ou le silo.

Figure 4.1.2 (A) & (B)

Grues des terminaux à conteneurs du port de Montréal

L'indéniable monumentalité de certains outils portuaires telles les grues géantes des terminaux à conteneurs bénéficie parfois d'une mise en valeur, fruit du hasard comme c'est le cas dans l'axe de la rue Notre-Dame. Cependant, ces outils (qui peuvent être vendus et déplacés avec une certaine facilité) ne véhiculent pas l'impression de permanence que projettent l'aménagement de l'espace et le cadre bâti.

Le terminal à conteneurs, fer de lance de l'économie portuaire moderne, bien que nécessitant une infrastructure considérable, n'est pas, de façon générale dans le contexte technologique actuel, accompagné d'un déploiement équivalent de superstructures permanentes. Il est plutôt caractérisé par l'investissement privé axé sur des outils techniques de manutention qui ne véhiculent plus l'impression de la permanence dans l'identité locale du port, mais sont, dans leurs indéniables monumentalités, l'exaltation de la mobilité et en quelque sorte de la volatilité de l'économie globale [Figure 4.1.2 (A) & (B)].



L'image du port dans l'ensemble urbain a récemment perdu une part visible du caractère de permanence typique de l'identité urbaine et particulièrement métropolitaine. Bien que de fait, la permanence du bâtiment et du monument urbain ne soit souvent qu'une illusion à l'échelle de l'histoire, il ne semble pas exagéré

d'affirmer qu'elle demeure une préoccupation constante, quoique essentiellement inconsciente, des communautés urbaines, voire simplement humaines de toutes les époques, du moins en Occident.

La ville est un lieu privilégié d'expression de l'ambition individuelle et collective. Le symbole bâti en « dur », qu'il serve une fonction concrète, utilitaire ou d'abord allégorique, est un ciment de la société urbaine qui, par lui, affirme la pérennité de ses idéaux, de ses us et coutumes, de sa prospérité, bref de sa culture au-delà du caractère éphémère de ses composantes individuelles. De même, dans la vie des citadins, ces repaires sont des éléments essentiels dans la construction des identités individuelles et de l'HABITAT parce qu'ils rappellent les ambitions et plus largement les identités de ceux qui nous précèdent ou parce qu'ils transmettent les nôtres aux générations qui nous suivront. Ainsi se bâtit le sens de la communauté urbaine et son espace de vie.

C'est en quelque sorte ce que nous enseigne l'évolution du concept de patrimoine dans les préoccupations de la collectivité. L'attribution d'un statut patrimonial à un élément urbain équivaut à une reconnaissance de l'importance symbolique de cet élément physique dans la construction des identités individuelles et collectives antérieures et contemporaines. Que peut donc signifier l'abandon de ce qui fut une tradition séculaire : bâtir le port dans la ville? Quel patrimoine portuaire laissons-nous aux citadins de demain si les conteneurs et les grues disparaissent, ne laissant que le vide?

Certes, d'aucuns affirment que les impératifs technologiques contemporains nous forcent à concevoir le port comme une plateforme dépourvue de toute identité locale et de tous les « futiles » artifices de la monumentalité. Or, de cet argumentaire transpire l'hypothèse que la technologie est une masse immuable ou du moins impénétrable, quasi divine, à laquelle est subordonné son contexte, la communauté qui la subit. Bien que probable, cette hypothèse ne nous interdit pas d'envisager son contraire, tout aussi probable, soit celle que la technologie est marquée par une constante évolution des techniques subordonnée aux besoins de la communauté.

Nous sommes d'avis que toutes deux font simultanément partie de la réalité vécue. Ainsi le conteneur, par exemple, technologie toute récente à l'échelle de l'histoire, et conséquemment promise à une évolution encore bien longue et imprévisible, n'aboutit pas fatalement à un aménagement portuaire dépourvu de monumentalité bâtie et de caractères urbains permanents. Cette fatalité ne serait en fait que le résultat des choix faits par la communauté portuaire parmi ses différents besoins ou de l'abdication

de cette capacité de choisir devant les évolutions technologiques suscitées par les besoins d'autres communautés portuaires.

L'aménagement du port urbain de demain dépendra donc de notre capacité à penser le port en terme urbain. Réfléchir en terme urbain comprend une volonté de redonner au port son statut de monument urbain et son aura de permanence. Ce caractère spécifique, la tradition locale d'aménagement l'a donné au port pendant longtemps. Cependant, cela ne doit pas signifier que les solutions techniques du passé sont la source de cette nouvelle monumentalité du port urbain de demain, ce qui ne serait que kitsch et « façadisme », niant du même coup les nouvelles expressions de la monumentalité que recèlent les outils du port contemporain. Cela signifie simplement que la valeur du territoire portuaire urbain soit perçue comme telle, c'est-à-dire comme un espace rare, et que, par conséquent, ledit territoire ne soit pas seulement un héritage riche mais aussi une opportunité formidable. Son aménagement doit ainsi tendre à maximiser son usage, à le densifier, à le rendre polyvalent et moderne. La monumentalité du port n'est pas l'objectif de cette démarche « traditionnelle » mais sa conséquence logique...

4.1.3)

Monumentalité et modernité

L'identité urbaine monumentale du port ne réside pas simplement dans le caractère de permanence de l'image métropolitaine qu'ont renforcée, dans l'histoire, les structures portuaires. En effet, un autre aspect prépondérant de cette monumentalité qui nous semble être une trace tangible d'une tradition locale d'aménagement de la relation ville / port mutuellement valorisante réside dans le rôle « modernisateur », au sens évolutif, qu'ont très tôt représenté les structures portuaires dans le paysage montréalais. En effet, le port, au cours de son histoire qu'il partage avec la ville, semble avoir été un important agent d'innovations dans la structure urbaine et, à ce titre, il a représenté une image tangible de la modernité intimement associée au statut métropolitain.

Le marché Bonsecours par exemple est érigé à une époque où l'identité métropolitaine de Montréal commence à émerger. Cette nouvelle structure commerciale publique vient s'ajouter à la place de marché traditionnel. Cependant, elle consacre une évolution considérable dans le domaine de la distribution alimentaire en milieu urbain. Le marché abrite dans un édifice permanent en maçonnerie, la clientèle, les comptoirs des marchands et en particulier la

marchandise elle-même. Ainsi, ce nouveau type de bâtiments urbains presque exclusivement métropolitains au milieu du 19^{ème} siècle, amène une amélioration notable des conditions sanitaires (particulièrement pour les aliments les plus périssables tels les produits animaux), du confort de la clientèle (compte tenu des conditions souvent extrêmes du climat) et de l'approvisionnement urbain (à une époque où la population montréalaise croît rapidement) [Figure 4.1.3 (A) & (B)].



Figure 4.1.3 (A)

Des barges à voile dans le bassin du marché
(Ad.1930)

Le Marché Bonsecours améliore considérablement les conditions d'approvisionnement alimentaire d'une ville de Montréal en pleine explosion démographique au cours du 19^{ème} siècle. La liaison directe avec l'infrastructure portuaire facilite l'accès des citoyens au marché élargi des communautés riveraines du Saint-Laurent et de ses affluents. L'établissement d'un marché fermé améliore considérablement les conditions sanitaires de la vente des aliments sensibles.



Figure 4.1.3 (B)

Intérieur du Marché Bonsecours à la veille de Noël (ad.1871)

Si nous assimilons ce bâtiment et sa fonction à la structure du port urbain, c'est que celui-ci est directement en contact avec des quais qui sont érigés spécifiquement pour que le marché alimentaire urbain de Montréal s'ouvre à une production régionale que la voie fluviale est mieux en mesure d'acheminer. Notons aussi que l'activité portuaire de la cité n'est pas, au milieu du 19^{ème} siècle, dominée par le grand commerce transatlantique.

Ainsi donc, la structure même du bâtiment, profitant des caractéristiques topographiques du site caractérisé par une pente descendante vers le fleuve, facilite cette relation. Intermédiaire entre les quais du Saint-Laurent et le reste de l'habitat urbain, il l'est aussi entre l'approvisionnement en gros et la vente au détail. Son rez-de-chaussée est percé de larges ouvertures vers le sud, sur la rue de la Commune et les quais spécifiquement destinés aux embarcations fluviales. L'étage est ouvert au nord, vers la ville et les clients y pénètrent par le monumental portique néoclassique qui domine la façade de la rue Saint-Paul.

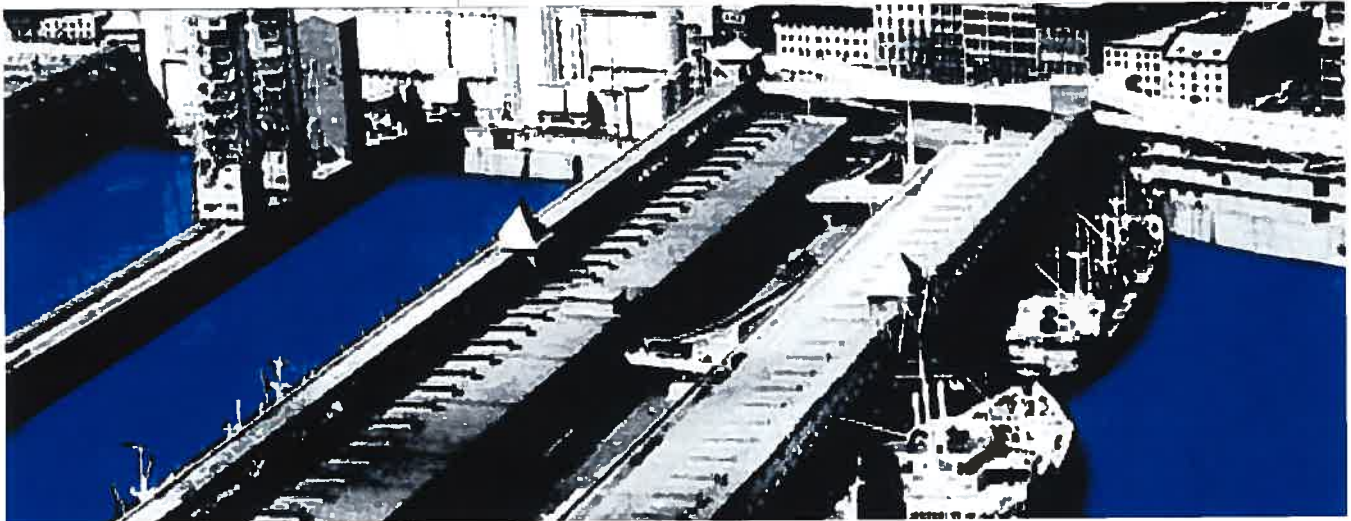
Le fait que la municipalité, qui s'était dotée quelques années plus tôt de sa première charte constituante, choisisse de joindre à ce projet la fonction d'hôtel de ville, vient renforcer le caractère moderne de cet édifice intimement lié au développement portuaire. De plus, la structure fonctionnelle du marché – la double façade et la double fonction d'importation en gros et de vente au détail – sera abondamment reprise par les investisseurs privés qui érigent sur toute la bande comprise entre les rues de la Commune et Saint-Paul de grands magasins-entrepôts. Ceux-ci font grand usage des poutrelles de fonte dans leur structure, à l'image de la structure du marché, qui favorisent une plus grande fenestration et par conséquent un meilleur éclairage, une meilleure ventilation et un espace de montre pour les marchandises.

Ces exemples nous montrent comment, au milieu du 19^{ème} siècle, le port est un facteur non négligeable dans la modernisation de l'espace urbain. Il suscitera l'apparition de nouvelles typologies commerciales typiquement métropolitaines qui sont les précurseurs des grands magasins. On peut aussi qualifier la rue Saint-Paul de première artère véritablement commerciale à Montréal, alors qu'avant ou dans d'autres villes de plus petite envergure, la structure commerciale est éparpillée dans le tissu urbain avec une concentration relative autour de la place du marché.

Figure 4.1.3 (C)

Quai King Edward
(Vers 1960)

Plusieurs quais du port de Montréal, à l'image du quai King Edward, sont les témoins d'un raffinement des capacités de gestion multimodale inscrite dans la structure des bâtiments dédiés au transport des biens et des marchandises. Le quai bordé de grands hangars à deux niveaux est accessible par des rampes et est desservi par le chemin de fer du port.



Dès la fin de ce même siècle, le port maintenant dominé par les échanges transatlantiques change de visage, devient le premier espace public montréalais doté de l'éclairage électrique et intègre davantage les fonctions d'entrepôt, du moins l'entrepôt de transit, en se superposant à la structure commerciale issue de la période précédente ou à la nouvelle structure industrielle qui apparaît à l'est du centre ancien. Les hangars d'acier et les silos de

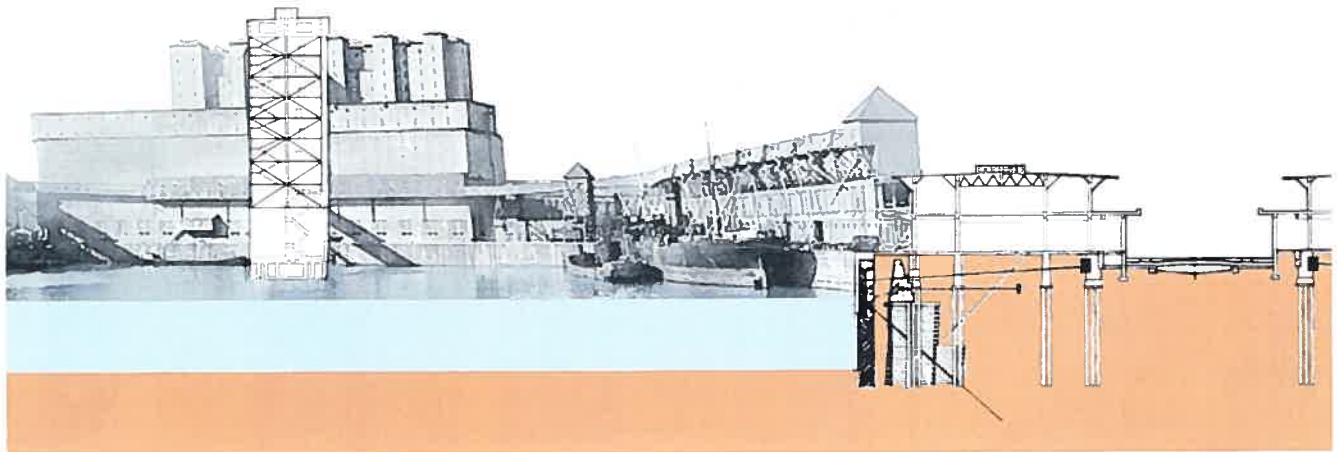
béton armé sont parmi les premiers bâtiments de la métropole à être composés de ces matériaux nouveaux {Figure 4.1.3 (C) & (D)}. De même, en adoptant un style dépouillé qui laisse la structure apparente, forme qui inspire et annonce un courant architectural dominant au 20^{ème} siècle dès les années 1930 jusqu'à l'année 1970. Cette nouvelle superstructure portuaire consacre une évolution dans le paysage urbain montréalais.

Rappelons ici l'image du gratte-ciel qu'anticipent les silos du port. Mais c'est dans sa structure fonctionnelle que ce nouvel ensemble dévoile son caractère modernisateur. En effet, très tôt, le chemin de fer pénètre la ville et se connecte au port, constituant un précurseur de l'intermodalité qui fait la gloire du port moderne. Ainsi, l'apparition précoce du chemin de fer sur la place portuaire annonce le formidable déploiement de ce mode de locomotion dans la ville sous la forme de branchements ferroviaires qui n'auront de cesse de se multiplier. Cependant, nulle part ailleurs autant que dans le port, le raffinement des relations entre les différents moyens de transport ne s'exprime aussi clairement. En effet, les quais perpendiculaires à la rive sont bordés par les hangars à deux niveaux qui permettent l'accès simultané des convois ferroviaires et des chariots puis des camions et une gestion rationnelle des marchandises importées et exportées.

Figure 4.1.3 (D)

Coupe du quai Jacques-Cartier et de la tour marine du silo n° 2

Surmontés de convoyeurs reliés aux élévateurs à grain, les quais sont bordés de hangars à deux niveaux et d'une voie d'accès routière et ferroviaire qui rappelle le rôle de la ruelle dans l'îlot urbain traditionnel du Montréal industriel.



D'ailleurs, la structure des hangars qui subsistent dans le Vieux port de Montréal rappelle celle que l'on peut observer dans la plupart des terminaux aéroportuaires contemporains. Cette similitude n'est pas étonnante lorsque l'on considère le rôle du port dans le transport des passagers à l'époque où ces structures sont apparues. Ainsi, ces hangars, et plus largement l'ensemble de la structure portuaire, constituent un jalon notable dans la gestion des flux sur plusieurs niveaux superposés. Le port, à ce chapitre, apparaît

encore comme précurseur d'une tendance qui marquera profondément le développement urbain tout au long du 20^{ème} siècle.

L'apparition de la palette, d'abord, puis du conteneur, dans les années 1960, constitue une évolution fondamentale des techniques de manutention portuaire mais aussi plus largement des modes d'échange physiques {Figure 4.1.3 (E)}. Le port est ainsi l'un des premiers espaces témoin de la standardisation, de l'automatisation et de la modularité qui marque non seulement l'économie globale contemporaine mais aussi l'ensemble des communications humaines. Il existe une concordance étonnante entre le développement de cette technologie d'échange tangible (le conteneur) et celui des technologies liées à l'échange d'information (Internet et support informatique).

Le conteneur est peut-être l'équivalent tangible du standard numérique ; et tous deux sont les outils qui permettent la mondialisation dont on n'a de cesse de parler. L'un et l'autre apparaissent comme le support universel qui assure l'échange de tous les types de production humaine tangibles, dans un cas, et de tous les types de production humaine intangibles, dans l'autre. La distinction qualitative que nous faisons entre l'échange physique et l'échange virtuel semble issue du tenace préjugé, dans la culture occidentale du moins, qui considère les choses de l'esprit plus « élevées » que celles du corps.

Figure 4.1.3 (E)

Pile de conteneurs au terminal Racine du port de Montréal



Ainsi, ne trouvons-nous pas la même admiration collective devant l'apparition des nouveaux modes d'échange tangibles et de leur manifestations physiques que devant ceux qui sont virtuels. Plusieurs auteurs, et en particulier CASTEL (1998), évoquent l'impact fondamental de l'éclosion de « l'ère de l'information » sur l'environnement urbain et plus largement sur l'habitat humain. Dans ce contexte où le concept de modernité se greffe dans la mentalité

contemporaine à ceux de mondialisation et de réseau global, l'isolement et la fuite suburbaine d'une des manifestations tangibles les plus fortes de cette nouvelle réalité, le terminal à conteneurs, semblent être en rupture avec la tradition modernisatrice qu'a eu le port dans l'espace urbain. Aussi, notre capacité à créer une forme portuaire originale qui intègre le terminal portuaire, en particulier le terminal à conteneurs, dans la réalité urbaine vécue, peut être assimilée à notre capacité d'adapter l'espace urbain à cette nouvelle et complexe réalité. Bien que collectivement, nous ne nous soyons pas investis dans cette tâche, compte tenu de la tradition que notre histoire nous révèle, il semble que ce défi nous offre tout le potentiel pour créer le prototype de nouvelles typologies urbaines modernes.

Le rôle modernisateur d'espaces urbains du port est une tradition d'aménagement de la relation ville / port à Montréal qui s'est manifestée dans au moins deux cycles (1830-1850 / 1890-1930) de construction portuaire au cours des 175 dernières années. Le défi que représente l'adaptation de l'infrastructure portuaire au nouveau contexte technologique n'est en somme qu'une des facettes du défi plus large que ce nouveau contexte représente pour l'ensemble de la structure urbaine. Le fait que Montréal soit une métropole et que les Montréalais désirent ardemment que leur ville demeure une métropole implique qu'il faille à nouveau renouer avec cette tradition modernisatrice dans laquelle le port apparaît comme un outil de développement formidable et non comme un obstacle.

4.1.4)

Modernité permanente ; essence de la construction métropolitaine ; essence du port urbain

Le port fut un monument urbain! La monumentalité est un caractère typique de toutes les métropoles et ce, à toutes les époques. Cette monumentalité du port découlait ici à la fois de l'image de permanence et de modernité que celui-ci exhalait dans l'environnement urbain. Il y a une incompatibilité apparente entre ces deux termes : l'un évoquant la stabilité et l'autre l'évolution. Mais cette contradiction n'est, comme bien d'autres contradictions qui structurent l'urbain, qu'apparente. Elle cache de fait une caractéristique fondamentale de l'approche d'aménagement qu'il est nécessaire de redécouvrir pour être de nouveau en mesure d'envisager un aménagement portuaire/urbain structurant : la force du geste volontaire découlant de la confiance en soi, en ses partenaires et en l'aménagement choisi.

La confiance entre les partenaires urbains et portuaires s'est en effet effritée au cours des 30 dernières années. Le processus qui mena à la création du « Vieux Port de Montréal » en est un bon exemple. En effet, durant les années 70, l'administration portuaire de Montréal (A.P.M.) envisage le réaménagement de cet espace en terminal à conteneurs. Or, cette option était en totale contradiction avec les efforts déployés par la ville de Montréal et le gouvernement du Québec pour réhabiliter le quartier patrimonial du vieux Montréal. De cet antagonisme, qui a rapidement gagné la société civile, a résulté une décision unilatérale du gouvernement fédéral retirant ce territoire du domaine de l'administration portuaire. Ainsi, l'A.P.M. en est-elle venu à voir les demandes émanant des intervenants urbains comme une menace potentielle à l'intégrité de son territoire et de ses activités. Certaines interventions de l'A.P.M., telle la toute récente démolition de l'ancien studio de Radio-Canada à côté de son siège social, qui s'est faite sans aucun préavis aux autorités municipales, ont été de nature à refroidir les relations entre les gouvernements locaux et l'A.P.M..

De même, le flou qui existe autour du développement du port sur l'île de Montréal est lui aussi de nature à miner les relations entre l'A.P.M. et les partenaires issus de son environnement urbain. Ce flou, qui persiste malgré les publicités rassurantes faites par l'A.P.M. [La Presse, Montréal, 17 mai 2005], est sans doute le résultat d'une gestion à huis clos d'un port que ses administrateurs considèrent à peu de choses près comme une entreprise privée. Or, il est clair que toute solution à long terme visant une meilleure intégration du port dans le milieu urbain implique une nouvelle allocation du littoral urbain, une modification profonde des espaces de mise en relation entre port et ville en plus d'exiger la reconstruction des liens de confiance et une gestion transparente et ouverte à tous points de vue.

En effet, une solution qui réunit à la fois les critères de permanence et de modernité, qui redéfinit l'image du port comme monument urbain ne peut être qu'un geste demandant un investissement considérable de la part de multiples partenaires publics et privés. De plus, une telle action, compte tenu des caractéristiques particulières du littoral montréalais, exige des solutions innovatrices qui ne peuvent être le fruit que d'une réflexion multidisciplinaire transcendant les chapelles de l'un ou l'autre des partenaires pour aboutir à un concept rassembleur.

Une solution qui réintroduit le port dans la sphère urbaine comme un élément alliant modernité et permanence implique des choix typologiques et technologiques qui sont valables à long terme. Or, ceux-ci, devront témoigner de la confiance des partenaires en

regard de la pérennité de l'infrastructure portuaire montréalaise et devront être inévitablement le résultat de consultations larges et approfondies ainsi que d'efforts de recherche soutenus. Il faut que les solutions trouvées dépassent les technologies les plus usuelles pour identifier les éléments fondamentaux qui structureront la « longue durée ».

Enfin, le choix d'une telle approche qui devra concevoir le terminal portuaire contemporain dans ses dimensions verticales (densification) plus qu'horizontales (étalement) représenterait une marque de confiance du port envers lui-même, démontrant à ses partenaires qu'il est prêt à assumer une part de risques pour exister en investissant dans une structure plus complexe, plus dense, plus polyvalente et surtout plus urbaine parce que plus durable et plus utile pour faire prospérer son milieu d'insertion. L'ambivalence de l'administration portuaire de Montréal face à son avenir sur l'île de Montréal et son développement en périphérie de la région métropolitaine trahit une grande incertitude qui ne peut qu'affaiblir la place du port dans les choix d'aménagement métropolitains voire nationaux.

4.2)

Le port interrelié à la ville par l'extension de la trame urbaine sur l'eau et de la trame ferroviaire dans l'ensemble métropolitain

Figure 4.2 (A)

Un groupe d'enfants devant le transatlantique *Thames* au port de Montréal
(Ad.1878)

Longtemps, le port est accessible puisque considéré comme une partie intégrante des espace publics du quartier portuaire.

Le port en tant qu'entité monumentale dans l'environnement urbain a longtemps participé à la définition de l'identité métropolitaine de Montréal. Le port fut certes une composante essentielle de cette identité mais ceci ne tient sans doute pas simplement au fait que son apparence, sa fonctionnalité et l'image que projetait son activité, aient donné à la ville un caractère de permanence et de modernité propre aux métropoles. De même, la séparation très forte qui existe actuellement entre ville et port ne peut pas être attribuée qu'à une minimalisation de la superstructure portuaire et à l'effacement de sa monumentalité potentielle derrière les clôtures de tout acabit.

Le port, pendant longtemps, n'a pu être considéré comme un espace distinct de l'environnement urbain. Il était environnement urbain! {Figure 4.2 (A)} À ce titre, il serait plus exact de parler de quartier portuaire lorsque l'on se réfère aux formes qu'a prises cette infrastructure dans l'histoire. Or, comme les autres quartiers, le port avait des limites perméables, un réseau d'espaces « publics » (d'accessibilité générale) et d'espaces « privés » (d'accessibilité restreinte) articulés pour former un ensemble polyvalent. On donne souvent à cette organisation de la complexité urbaine le nom de « trame ». Il semble que les développements récents de l'espace portuaire ont contribué à restreindre cette organisation qui s'est graduellement départie de ces limites perméables, de ces espaces d'accessibilité variable pour ne devenir qu'un espace fermé sur lui-même et donc plus proche du simple espace privé que de la trame typique des quartiers urbains.

L'association de plus en plus grande entre le concept d'espace portuaire et d'espace privé constitue, comme nous l'avons déjà dit, une menace à la pérennité de l'usage portuaire du littoral urbain dans un contexte de revendications légitimes du statut public du littoral et d'accès public à l'eau. Ici encore, on est prompt à blâmer les exigences de l'évolution technologique et à invoquer les contraintes de sécurité, obsession à bien des égards chimérique, pour ce quasi détournement de l'aménagement du littoral urbain. Cependant, nos prédécesseurs ont eux aussi fait face à l'évolution sans pour autant couper l'infrastructure portuaire du reste de l'espace

urbain. Aussi, cherchons-nous des traces d'une tradition dans les pratiques d'aménagement portuaire qui historiquement génèrent, sur l'infrastructure portuaire, une trame polyvalente susceptible de s'articuler avec le reste de la trame urbaine et donc de produire un quartier portuaire accessible et utile à son voisinage.

4.2.1)

Le port comme extension de la trame urbaine sur l'eau

Dès sa fondation en 1830, le port bénéficie d'une accessibilité publique exceptionnelle à une époque où les échanges locaux et régionaux dominent son trafic. Cette accessibilité se confond avec sa limite qui est, de ce fait, extrêmement perméable. En fait, au début du 19^{ème} siècle, on fait raser les fortifications de la ville pour faciliter les contacts entre le bourg et les faubourgs qui se sont graduellement construits sur son pourtour. Les fortifications sont remplacées par des grandes rues qui agissent à la fois comme limite entre les quartiers et comme instrument de leur mise en relation. Les rue McGill, Saint-Antoine et de la Commune sont ainsi créées. La rue de la Commune ne donne évidemment pas accès à un faubourg mais elle garantit l'accessibilité universelle et publique de la rive dans une ville où le rôle commercial du fleuve tient une si grande place {Figure 4.2.1 (A)}.

Figure 4.2.1 (A)

Vue des quais du port de Montréal et de la rue des Commissaires (rue de la Commune)
(Ad. 1878)

La rue des Commissaires (rue de la Commune), tracée lors de la démolition des fortifications au début du 19^{ème} siècle, ouvre la trame urbaine sur le fleuve et le port et garantit une accessibilité générale à la place publique qu'est l'infrastructure portuaire. Cette accessibilité existe aussi du point de vue paysager puisque la rue est elle-même bordée d'une promenade où les flâneurs peuvent venir profiter du spectacle qu'offre l'activité sur les quais.

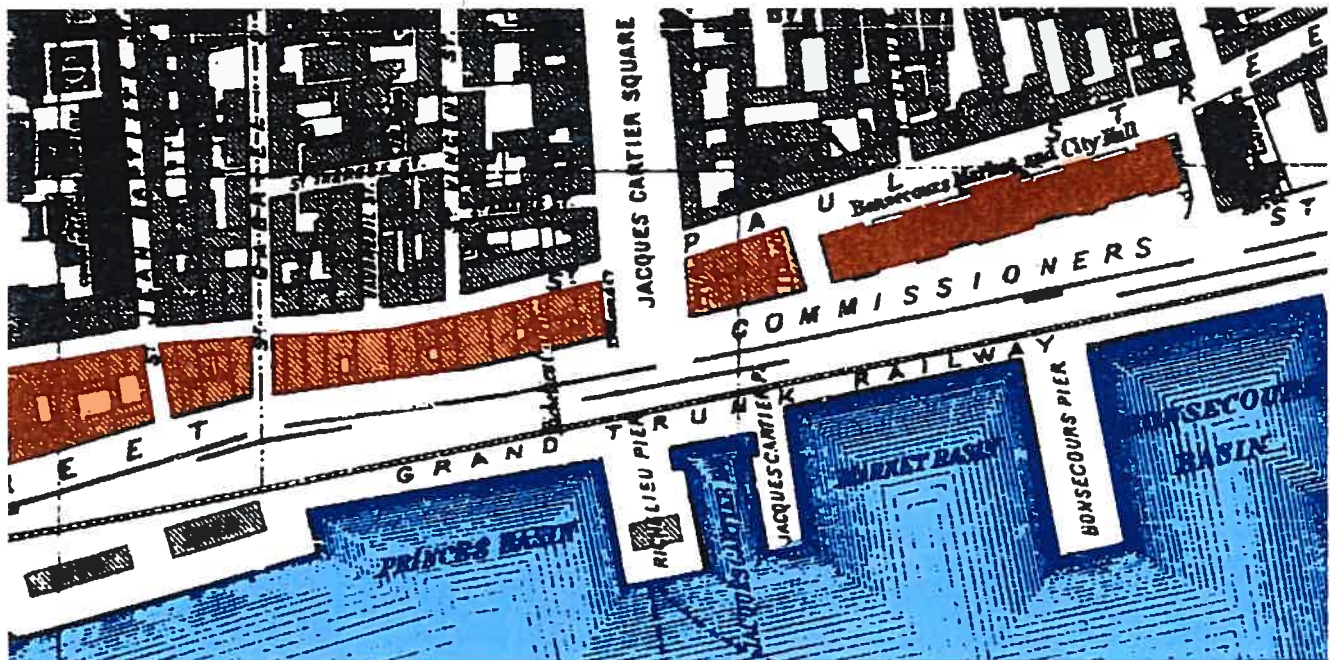


Figure 4.2.1 (B)

Carte d'une partie de Montréal et du port
(Ad. 1872)

La bande de bâtiments publics et privés comprenant le marché Bonsecours et de nombreux magasins-entrepôts produit une zone urbaine qui appartient simultanément, symboliquement et fonctionnellement au port et à la ville. À ce titre, elle contribue comme les places publiques qui s'ouvrent sur le port, à l'exemple de la place Jacques-Cartier, à interrelier la trame urbaine et le port.

Ce rôle est aussi prépondérant dans l'approvisionnement alimentaire de la ville. Il n'est donc pas surprenant que les places de marché, d'abord la place Royale puis les places Jacques-Cartier et d'Youville, soient toutes ouvertes sur la rive, comme pour l'étendre au cœur même de la ville. Lorsque les premières infrastructures portuaires sont construites près du lieu de naissance de la ville, la Pointe-à-Callière, puis graduellement sur toute la façade fluviale du bourg, la présence de la rue de la Commune assure à la fois l'interrelation entre les différentes parties du port mais aussi entre le port et l'espace urbain où sont entreposées, traitées et/ou vendues les marchandises. Pendant longtemps, le niveau plus élevé de cette rue par rapport à celui des quais permettra l'observation des activités portuaires, ce qui fera de la rue de la Commune une destination privilégiée des badauds.



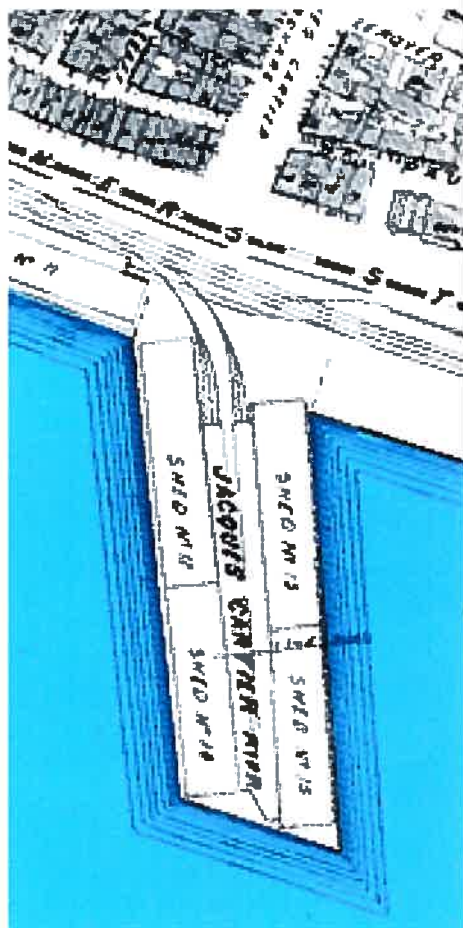
Avec l'accroissement du trafic maritime et de la taille des navires ainsi qu'avec l'érection des premières véritables infrastructures portuaires permanentes, cette limite s'épaissit tout en restant extrêmement perméable. Graduellement une bande continue de magasins-entrepôts se superpose à la voie publique dans sa fonction de limite entre la ville et le port, en produisant une zone urbaine qui appartient simultanément aux deux entités {Figure 4.2.1 (B)}. Cette zone est tout entière ouverte sur le port puisque de nombreuses rues percent cette façade et donnent accès à la rue de la Commune et que, comme nous l'avons mentionné plus tôt (3.1), les bâtiments eux-

Figure 4.2.1 (C)

Carte d'une partie de Montréal et du quai Jacques-Cartier

(Ad. 1907)

La réorganisation de l'infrastructure portuaire au tournant des 19^{ème} et 20^{ème} siècles superpose une nouvelle structure à l'ancienne. Le quai Jacques-Cartier comme la plupart des quais érigés dans le haut havre (l'actuel vieux Port) s'inscrit dans le prolongement de la trame urbaine, en l'occurrence de la place Jacques-Cartier.



mêmes sont ouverts sur la ville ainsi que sur le port. En somme, on voit qu'au milieu du 19^{ème} siècle, l'infrastructure se développe au sein d'une trame urbaine qui combine les espace publics et privés dans une zone qui agit comme un sas entre le quai et le quartier urbain.

Bien que l'organisation naturelle de cette trame soit très linéaire, parce que structurée sur l'axe de la rue de la Commune, axe lui-même fondé sur le tracé de la rive, on voit que, par un réseau de rues et de places publiques perpendiculaires, le quartier portuaire se déploie à l'intérieur de la ville. Cette trame urbaine reproduit en fait la tradition séculaire d'aménagement dans la vallée du Saint-Laurent en assurant un accès universel à la rive, tel que nous l'avons décrit au point 1.1.1. L'épaississement de l'implantation le long du rivage urbain à Montréal a été compensé par une pénétration parallèle des espaces publics en lien direct avec la rive. C'est cette structure en somme qui favorisera l'éclosion d'un tissu commercial extrêmement dense particulièrement bien représenté par le patrimoine bâti du Vieux Montréal.

Le développement fulgurant de l'industrie, l'apparition du chemin de fer et le creusement du chenal dans le Saint-Laurent appellent à une expansion sans précédent des moyens portuaires dans le dernier quart du 19^{ème} siècle. On fait le choix, dans la partie la plus ancienne de la ville, de superposer une nouvelle structure à celle que nous venons de décrire par la construction de quais perpendiculaires à la rive. Ce choix tient du fait que les nouveaux besoins provoqués par l'expansion et l'évolution des trafics comme par les nouveaux outils portuaires et maritimes qui les accompagnent ne nient pas la pertinence de la structure qui a émergé dans la période précédente.

Aussi peut-on remarquer que ce développement est en fait une affirmation de cette structure dans la mesure où l'axe de la rue de la Commune est renforcé par l'établissement de connexions ferroviaires et que les quais apparaissent comme l'extension des places publiques du quartier portuaire sur l'eau (Figure 4.2.1 (C)). La structure de ces nouveaux quais est en fait très proche du modèle de l'îlot urbain qui se développe avec l'industrialisation. Entouré des rues, l'îlot urbain est desservi par une ruelle. Les rues du port sont en fait les plans d'eau qui séparent chacun des quais, alors que le chemin qui le traverse en son centre et autour duquel se dressent les entrepôts évoque la ruelle et ses hangars. Ceci est d'autant plus remarquable que, comme la ruelle, la voie de desserte des quais est un espace d'accès libre quoique d'abord destiné aux initiés.

Figure 4.2.1 (D)

Fragment d'une affiche publicitaire pour la cité de Maisonneuve
(Début du 20^{ème} siècle)

Avec le développement de l'industrie et l'extension du port vers l'est, une nouvelle relation entre ville et port se développe, relation dans laquelle l'industrie joue le rôle d'intermédiaire. Cependant, l'accessibilité du port est assurée par de nombreux axes structurants (en particulier pour la secteur industriel), tels les boulevards Pie IX (flèche orangée de gauche) et Viau (flèche orangée de droite).



Cette accessibilité est nécessaire puisque les entrepôts du port ne servent qu'au transit des marchandises ou qu'au débarquement/embarquement des passagers. L'entreposage à long terme, lorsque nécessaire, s'effectue dans le quartier portuaire, voire ailleurs dans la ville. Les hangars sont par contre conçus comme des espaces privés qui peuvent être fermés pour en interdire l'accès. Or, il est intéressant de constater à nouveau que les quais, dans la partie centrale du port, sont dans bien des cas construits dans l'extension d'une place publique ou d'un axe urbain important projetant la trame urbaine sur l'eau. Ceci est flagrant dans le cas du quai Jacques-Cartier qui prolonge la place du même nom. Dans d'autres cas, on aménagera de tels axes lorsqu'ils n'existaient pas, comme le montre l'exemple du quai King Edward et du prolongement du boulevard Saint-Laurent. L'étroite relation entre la structure portuaire et la structure urbaine qui l'entoure dans la partie centrale du port (haut havre) traduit l'importance des activités connexes au port dans ce coin de la ville. En effet, dans cette partie du port, l'accessibilité routière voire piétonnière est aussi importante que l'accessibilité ferroviaire, puisque les hôtels et entrepôts qui parsèment la vieille ville vivent des voyageurs et des marchandises qui arrivent par le port tout près.

Cette relation est un peu moins forte cependant dans la partie plus à l'est où l'industrie domine le paysage et l'activité du port. Là, le port s'est développé dans un espace où la rive était non pas bordée par une voie publique mais bien par des propriétés privées [NOPPEN, L. (2001)]. Cette structure facilite l'implantation des industries qui appelleront un développement portuaire plus général.

Cependant, on constate qu'à cette époque, la plupart des axes urbains importants perpendiculaires au fleuve, en particulier ceux sur lesquels se greffe l'industrie (rue Viau ou Papineau par exemple), ont un débouché sur le port. De plus, le secteur le plus important de cette partie du port se trouve dans l'axe du boulevard Pie IX, qui joue un rôle structurant dans l'urbanisation de la ville de Maisonneuve qui, dans la première décennie du 20^{ème} siècle, est l'une des agglomérations industrielles les plus importantes du Canada {Figure 4.2.1 (D)}.

Figure 4.2.1 (E)

L'entrepôt de la raffinerie de sucre Lantic et son convoyeur reliés au quai

L'un des rares vestiges de la liaison directe entre le port et l'industrie, le convoyeur de la raffinerie de sucre Lantic, est directement relié à un entrepôt de transit du port, ce qui en fait un exemple des plus anciens ensembles industrialo-portuaires toujours en opération.



Toute la partie du port à l'est de la rue Berri est marquée par la présence de l'industrie qui, en quelque sorte, reprend le rôle qu'ont joué plus tôt dans la partie centrale le magasin-entrepôt et le marché public. Ces industries ouvertes sur le port comme sur les quartiers urbains font office d'intermédiaire entre les deux entités. Cette « limite » industrielle est extrêmement perméable puisqu'elle emploient les habitants des quartiers avoisinants, comme du reste le port trouve ses débardeurs dans le même bassin. Par conséquent, la société de ces quartiers se trouve en relation directe avec l'activité industrialo-portuaire et l'infrastructure portuaire qui est alors partie intégrante du domaine public, tel que nous l'avons expliqué au premier chapitre (1.1.2).

Ainsi, on constate que le port s'est traditionnellement développé dans l'extension de la trame urbaine qu'il prolongeait sur le fleuve. Cette étroite relation entre le réseau des espaces publics de la ville et le réseau d'accès au port était d'autant plus structurante

qu'elle se doublait d'une limite perméable formée par une voie publique à laquelle se sont joints tantôt des bâtiments d'entrepôt et de distribution commerciale, tantôt de grands ensembles industriels. Cette bande formait une façade urbaine et portuaire, une transition entre les deux mondes qui aujourd'hui manque cruellement dans l'organisation de la relation entre port et ville.

4.2.2)

La trame ferroviaire comme extension du port dans la ville

L'apparition du chemin de fer dans le port de Montréal est un des éléments les plus fondamentaux du développement subséquent du port. Ce nouveau mode de transport révolutionne en effet les notions de territoire et d'accessibilité en milieu urbain comme dans les régions les plus éloignées. Cependant, le chemin de fer, bien qu'il rayonne dans toutes les contrées à mesure que s'étendent les différents réseaux nationaux du milieu du 19^{ième} siècle jusqu'au début du 20^{ième}, forme aussi graduellement un réseau métropolitain d'une densité phénoménale.

Favorisé par la concurrence entre les réseaux, l'explosion de l'urbanisation et de l'industrialisation, le chemin de fer s'imisce dans toutes les parties de la métropole qu'il contribue à former ou à transformer. Il se présente certes comme un instrument essentiel des échanges interurbains mais aussi et peut-être surtout comme un outil de mise en relation des composantes de plus en plus nombreuses et diversifiées des nouvelles métropoles et du transport intra urbain.

La connexion avec le débouché maritime est bien évidemment un des enjeux essentiels de la stratégie des réseaux qui, comprenant le rôle qu'ils jouent dans la chaîne logistique globale, seront prompts à se lier aux infrastructures portuaires à travers le pays. Dans la plupart des cas, la concurrence entre les réseaux nationaux appelle une concurrence entre les ports qui sont desservis par l'un ou l'autre de ces réseaux. Ainsi, Saint-Jean (N.B.) et Trois-Rivières font partie du réseau stratégique qu'établit graduellement la Compagnie du Chemin de Fer Canadien Pacifique (C.P.) sur le Marché de l'Atlantique Nord, alors que Portland (MA.), Sorel, Rimouski et Halifax s'intègrent à celui du Grand Tronc puis du chemin de fer Canadien National (C.N). Cette situation s'explique par la faiblesse relative de chacun de ces marchés qui ne pourraient satisfaire les besoins de plus d'un réseau et qui, de ce fait, sont intégrés dans une stratégie concurrentielle nationale voire continentale qui les dépasse.

Or, cette situation ne prévaut pas à Montréal, métropole du Canada, comme du reste dans plusieurs des plus grandes villes canadiennes. En effet, toutes les grandes compagnies ferroviaires chercheront à desservir le marché montréalais et en particulier son port. Malgré cela, la stratégie des grands réseaux aurait pu mener comme ailleurs en Amérique dans une extension de la concurrence pour la desserte métropolitaine sur la desserte des différents terminaux portuaires reliés exclusivement à l'un ou l'autre des réseaux. Les commissaires qui contrôlaient le devenir du port à cette époque charnière ont sans doute bien compris le caractère limitatif d'une telle stratégie de développement qui aurait résulté dans la subordination de leur stratégie de développement à celle de l'un ou l'autre des réseaux ferroviaires.



Figure 4.2.2 (A)

Locomotive de la *Harbour Commission of Montreal* (H.C.M.)
(Début du 20^{ème} siècle)

Grâce à son monopole sur les opérations ferroviaires à l'intérieur de son territoire, la Commission du Havre de Montréal (H.C.M.) préserve la concurrence entre les différents réseaux ferroviaires et leurs filiales maritimes au bénéfice de la collectivité et du développement cohérent de l'infrastructure.

C'est dans cette optique que, dès le début de la desserte ferroviaire, le port établit son autorité sur son territoire en assumant lui-même la gestion, le développement et l'opération du réseau qui se déploie sur les quais. Ceci étant dit, le port ne possède pas de wagons ni de cour de triage puisque son rôle n'est que d'acheminer les trains des compagnies ferroviaires vers leur destination portuaire. Aussi, le réseau du port se limite-t-il à des voies d'acheminement et des aires de chargement le long des hangars, des silos et des industries qui le bordent. La Commission du Havre ne s'équipe que des quelques locomotives nécessaires à l'acheminement sur de courtes distances des convois que lui apportent l'une et l'autre des compagnies {**Figure 4.2.2 (A)**}. Cette opération relativement restreinte lui permettra d'ailleurs d'électrifier l'ensemble de son système dans les années 1920

alors que cette technologie est, à quelques rares exceptions, absente de l'ensemble du pays.

Le premier avantage indéniable de cette approche est de favoriser la concurrence entre les réseaux nationaux qui protègent la mainmise du port de Montréal sur un arrière pays plus vaste. Aussi, après le Grand Tronc qui inaugure en 1871 la desserte du port, le Canadien Pacifique est relié au réseau de la Harbour Commission of Montréal (H.C.M.) 10 ans plus tard, et le Canadien Nord, par son tunnel sous le Mont-Royal, prévoit en 1913 prolonger sa ligne par un viaduc jusqu'au port, projet qui, suite à une impasse financière et un amalgame avec le Grand tronc, sous l'égide du gouvernement fédéral, sera abandonné partiellement parce que redondant. Ainsi, on constate que l'accessibilité ferroviaire du port, rendue possible, par son indépendance, favorise aussi la multiplication des liaisons ferroviaires de la métropole dans son ensemble puisque chacune des compagnies qui investit dans ce marché dispose théoriquement du formidable trafic que le port génère.

Cependant l'avantage le plus marqué de cette politique sur le développement urbain et portuaire est le positionnement des triages ferroviaires en périphérie du port. En effet, chaque compagnie qui dessert le port doit disposer d'un triage à proximité du réseau ferroviaire du port pour que les locomotives du port puissent acheminer les convois vers les quais **[Figure 4.2.2 (B)]**. Cette façon de procéder assure que le littoral soit dédié au trafic maritime et non à l'opération d'un réseau ferroviaire qui n'est présent que pour servir la première mission du port. Elle favorise aussi l'implantation de pôles ferroviaires dans les environs du port. À titre d'exemple, le Canadien Pacifique établit un triage à la limite de ce qui fut la ville d'Hochelaga. Ce triage dispose de voies pour la composition des convois mais aussi de terminaux pour plusieurs marchandises, d'un abattoir et d'enclos pour les animaux importés de l'ouest canadien et destinés au marché québécois ou européen, etc. La même compagnie construit un terminus à l'emplacement du faubourg Québec qui comprend la Gare Hôtel Viger, des hangars pour le traitement des marchandises destinées ou provenant du cœur de la métropole ainsi que des quais tout proches **[Figure 4.2.2 (C)]**.



Figure 4.2.2 (B)

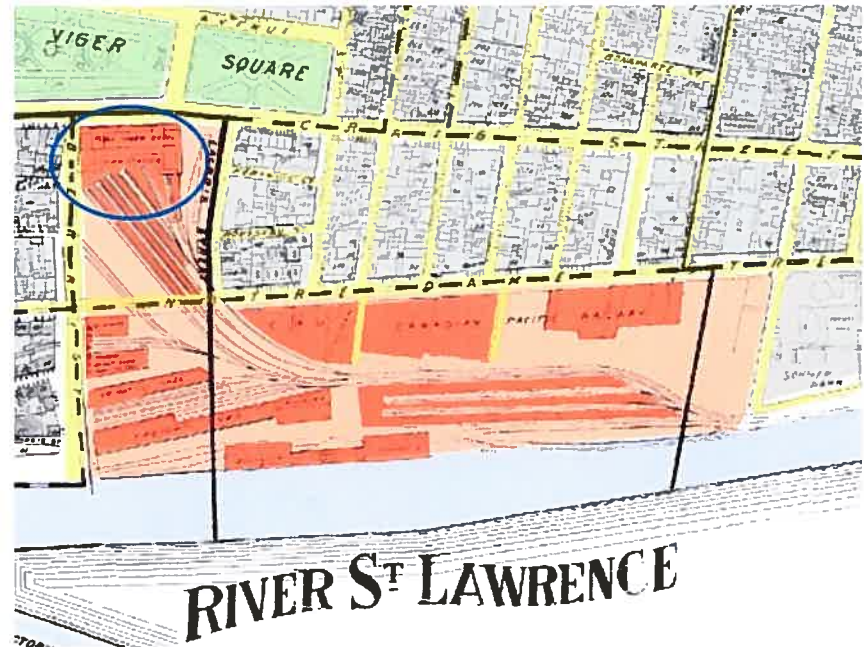
Triage de Longue Pointe
(Ad. 1949)

À l'image de la plupart des triages qui desservent le port, le triage de Longue Pointe de la compagnie de chemin de fer Canadien National (C.N.) est positionné perpendiculairement au quai. Ainsi, il ne bloque pas l'accès à la rive.

Figure 4.2.2 (C)

Complexe ferroviaire de la gare Viger à Montréal (Compagnie du Chemin de Fer Canadien pacifique [C.P.])
(Ad. 1907)

La séparation des opérations ferroviaires du port et des compagnies ferroviaires favorise la création à proximité du port (maritime) de véritables caravansérails ferroviaires. Le complexe de la gare Viger (en rouge sur la carte) comprend la Gare / Hôtel (dans le cercle bleu) des terminaux à frets avec plusieurs hangars ainsi qu'un élévateur à grain relié au quai. Cet ensemble dessert non seulement le port mais aussi le centre est de la métropole.



On constate donc que le développement ferroviaire qui est suscité par le port étend considérablement et rend plus polyvalent l'outil d'échanges qu'est alors le littoral dans l'amalgame urbain. Le port est en quelque sorte doublé de plusieurs « ports secs » ferroviaires qui, en fait, font partie d'un même ensemble intermodal qui projette la trame portuaire à l'intérieur de la ville. Cependant, ce faisant, le port ne se double pas d'une infranchissable barrière d'infrastructures puisque la plupart des raccordements avec les réseaux nationaux sont perpendiculaires au port et donc à la rive, laissant au reste de l'ensemble urbain en particulier aux structures industrielles un accès aisé au domaine hydrique.

On comprendra que l'approche traditionnelle à l'aménagement de la jonction entre les réseaux ferroviaires et le domaine portuaire favorisait l'implantation de structures typiquement ferroviaires à l'extérieur de la bande littorale. Le triage ferroviaire, pôle central du réseau, est certes lié au port mais aussi aux marchés industriel et commercial locaux. Le pendant de cette stratégie qui découlait de la gestion de la desserte ferroviaire du port par le port lui-même résulte dans l'exclusivité de l'emploi du littoral pour des fonctions qui ne peuvent exister qu'en ce lieu aux caractéristiques si particulières et rares.

Cette distinction claire semble aujourd'hui avoir disparu de l'approche de l'autorité portuaire qui est devenue au fil des ans une autorité tout aussi ferroviaire que portuaire. Elle a cependant le grand tort d'utiliser un territoire trop précieux, voire trop contraignant, le littoral, pour des activités ferroviaires qui n'ont que faire des caractéristiques uniques de cet espace. En effet, l'utilisation

d'une section de deux kilomètres du littoral pour le triage des convois ferroviaires destinés aux marchés du MidWest américain n'est pas justifiable dans un contexte où l'on voit les compagnies ferroviaires présentes à Montréal se départir de nombreuses cours de triage! {Figure 4.2.2 (D)}

Aussi, ce glissement dans la logique d'opération ferroviaire en relation avec le port a-t-il probablement comme conséquence indirecte la déresponsabilisation des compagnies ferroviaires quant à l'adaptation de leurs infrastructures montréalaises aux besoins spécifiques de la desserte portuaire. Certes, comme nous l'avons évoqué au premier chapitre, la structure administrative du Port de Montréal le rend dépendant d'un réseau très restreint de grandes entreprises dont, en particulier, les compagnies ferroviaires qui, avec l'autorité portuaire, forment un partenariat dans lequel cette dernière dispose, semble-il, d'une marge décisionnelle fort restreinte.



Figure 4.2.2 (D)

Triage de l'Administration du Port de Montréal (A.P.M.)

Rompant avec une tradition séculaire, le port de Montréal a aménagé au cours des dernières décennies sur une section de son territoire un long triage destiné à la composition des convois de conteneurs des deux compagnies ferroviaires privées qui se connectent à son réseau (C.N. et C.P.). Cette utilisation d'une bande du littoral portuaire à des fins non portuaires déresponsabilise les partenaires ferroviaires dans la gestion de leur infrastructure eu égard à la desserte du port au détriment d'un réaménagement portuaire et urbain d'un bande riveraine de deux kilomètres au cœur de l'agglomération.

Cependant, dans le respect de la tradition d'aménagement de la relation ville / port que notre étude révèle, et compte tenu d'une plus que probable restructuration du réseau ferroviaire montréalais dans les décennies à venir, il semble pertinent de suggérer que le port reprenne une certaine indépendance face à la desserte ferroviaire et

que les opérations de triage soient repoussées dans des pôles ferroviaires plus adaptés qui n'accaparent pas indûment le littoral. De tels pôles existent déjà à proximité du port au centre de l'agglomération en relation étroite avec de formidables concentrations manufacturières, commerciales, industrielles et logistiques. Les triages Côte-Saint-Luc et Taschereau qui ont déjà plus de 50 ans, semblent être de moins en moins adaptés à leur rôle initial de triage polyvalent, à la fois principal point d'accès à la métropole et dépôt central des compagnies ferroviaires pour les régions de l'est canadien, ou du moins du Québec **{Figure 4.2.2 (E)}**. Aussi, on pourrait envisager, dans un avenir rapproché, que ceux-ci puissent devenir davantage des terminus de lignes spécifiquement dédiées à la desserte intermodale urbaine et portuaire.

Dans cette optique, une collaboration étroite entre les trois partenaires que sont le port et les deux compagnies ferroviaires, sous l'égide du gouvernement fédéral, pourrait résulter dans la création d'un pôle intermodal urbain qui éliminerait la nécessité d'implanter une bande ferroviaire trop importante dans le territoire littoral, libérant l'espace pour la manutention portuaire ou pour d'autres usages riverains répondant aux demandes des populations locales. Ainsi, le port et les pôles du réseau ferroviaire qui le desservent retrouveraient leur organisation traditionnelle soit :

Une liaison étroite dans une trame logistique qui s'étend dans la ville et qui se juxtapose au reste de la trame urbaine du point de vue fonctionnel ;

Une distinction territoriale claire de chacune des fonctions logistiques ;

Une utilisation du littoral exclusivement réservée à des fonctions qui ne peuvent exister qu'en ce lieu.

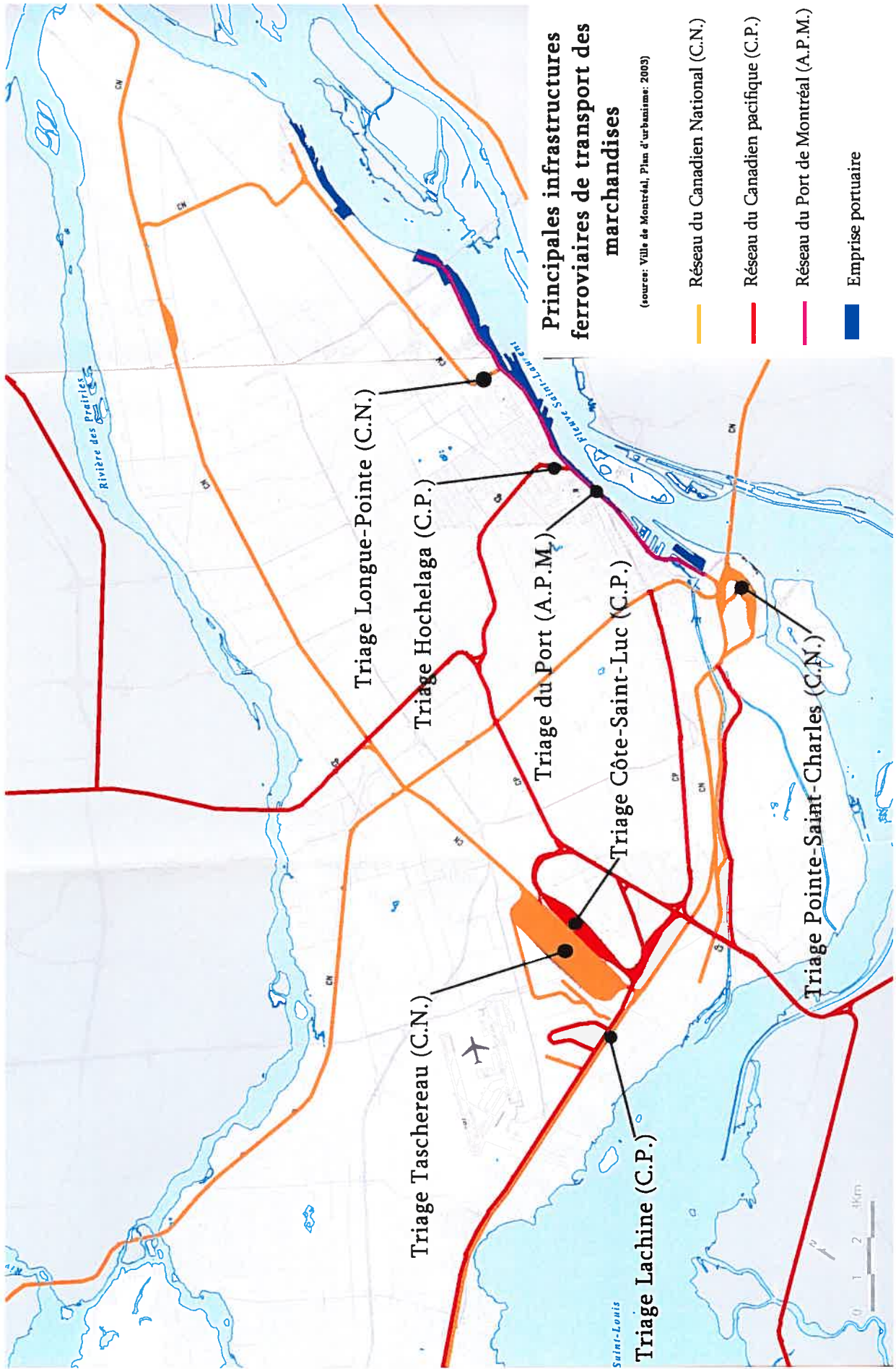
La tradition d'aménagement de la liaison entre le réseau ferroviaire et le port, qui se base sur ces principes, semble être la source la plus riche des solutions qui permettent au port de continuer à progresser in situ, tout en libérant suffisamment d'espaces littoraux pour de nouvelles fonctions répondant aux aspirations de populations riveraines. N'oublions pas que la vaste majorité de ce qui parvient au port ou provient de celui-ci est acheminé depuis ou vers l'arrière pays via le chemin de fer. La question du prétendu manque d'espace de développement pour l'usage portuaire et les solutions susceptibles d'y remédier sont par conséquent indissociablement liées à ce mode de transport plus que séculaire mais bien ancré dans la chaîne logistique de l'économie contemporaine continentale.

Figure 4.2.2 (E)

(Page suivante)

Le réseau ferroviaire montréalais

L'abondance et la diversité des infrastructures ferroviaires sur l'île de Montréal comme dans sa périphérie incite à croire qu'il est possible de libérer l'essentiel du rivage portuaire des activités strictement ferroviaires au profit des opérations et usages qui ne peuvent exister qu'en ce lieu aux caractéristiques uniques.



4.2.3)

Le port comme partie intégrante d'une trame urbaine étendue

La croissance passée du port a été marquée par une expansion parallèle du réseau d'espaces publics et du réseau de liaison logistique qui ont ensemble contribué à produire une trame urbaine diversifiée étendue, dans laquelle le port s'intégrait par sa polyvalence. Le port n'était, et n'est pas malgré un glissement inquiétant, un élément isolé dans une structure urbaine statique. La structure urbaine est faite de dynamisme et de mouvements. Ces mouvements, ces échanges, cette dynamique sont canalisés sur une matrice, la trame. Celle-ci fait office d'instrument de répartition, des déplacements comme des générateurs de mouvement, sur l'ensemble du territoire urbain permettant d'éviter l'écueil de la saturation ou de la « surutilisation ».

La liaison tentaculaire entre le port et les infrastructures ferroviaires a eu pour conséquence durant la période industrielle une claire distinction entre, d'une part, les pôles ferroviaires et, d'autre part, le pôle maritime. Ceux-ci se répartissaient en différents points de la trame urbaine tout en contribuant à la tisser. Aussi, en s'articulant symboliquement et fonctionnellement avec le réseau des espaces publics, cette trame logistique multimodale a profondément façonné la forme et le symbolisme urbain à Montréal. Or, la mise au rancart de cette logique au profit d'une conception idéologique qui propose une solution à l'apparence simple, la ségrégation, est tout à fait utopique.

La ségrégation fonctionnelle se confronte à une réalité urbaine qui n'a de cesse de s'étendre, de se diversifier et de générer un espace de mixité fonctionnelle que l'urbanisme « moderne » n'a jamais réussi à freiner. Aussi, nous proposons l'hypothèse que le port soit une activité persistante au cœur d'une agglomération parce qu'elle polarise une trame logistique qui s'étend avec le périmètre urbanisé. Encore ici, nous réitérons cette question énoncée au premier chapitre : ne sommes-nous pas déjà bien assez riches de notre passé pour éviter de nous engager dans une croissance nouvelle qui négligerait cet héritage que nous pourrions autrement actualiser et utiliser à son plein potentiel ?

Nous suggérons cette réponse : par un réaménagement assez large de la structure du réseau ferroviaire à Montréal, il serait possible de soulager la pression logistique qui pèse actuellement sur le port. De même, ce réaménagement de la trame logistique dans l'agglomération montréalaise permettrait de libérer l'espace nécessaire à sa remise en relation avec la trame des espaces publics.

Dans cette logique, le port pourrait redevenir partie intégrante de la trame urbaine et participer davantage et pour longtemps à la valorisation tant économique, physique que symbolique de l'environnement urbain.



Figure 4.2.3 (A)

Triage Hochelaga (C.P.)

4.3)

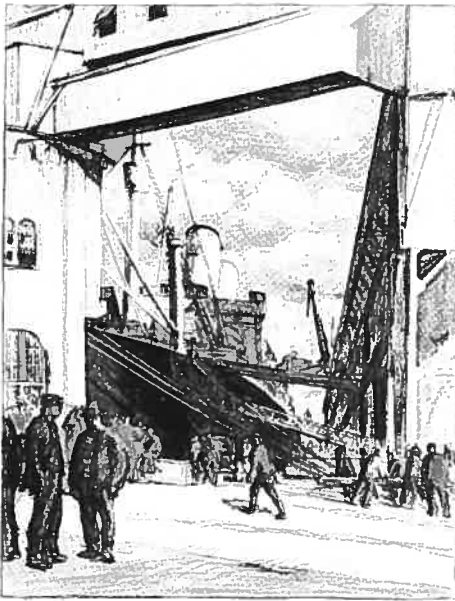
L'usager et sa position d'intermédiaire entre l'habitat et le territoire de flux

Figure 4.3 (A)

Les débardeurs devant le quai (Adrien Hébert)
(ad. 192?)

Longtemps, les milliers de débardeurs du port comme les ouvriers qui œuvrent dans les industries qui lui sont adjointes contribueront à l'intégration socioculturelle du portuaire et de l'urbain dans l'identité des quartiers portuaires.

L'inclusion du port dans l'imaginaire collectif est une donnée importante à une époque où les décisions d'investissement public sont de plus en plus assujetties aux pressions de la société civile et ultimement des citoyens. Or, comme nous l'avons dit, le port est depuis très longtemps relativement isolé du reste de l'espace urbain et de son paysage. Mais au-delà de ces considérations « physiques », la part de la population dont les activités constituent une reconnaissance de la valeur d'usage du port (les usagers) s'est considérablement réduite au cours des dernières décades.

Des milliers de débardeurs d'il y a quelques dizaines d'années, des myriades d'employés de manufactures dépendant des importations de matières premières déchargées sur les quais en arrière des usines, il ne reste qu'une ombre. Le port a changé d'échelle et, bien qu'une part importante de son activité soit au service d'entreprises de la région montréalaise, un nombre toujours décroissant d'entre elles semble demeuré dans les quartiers qui abritent le port. Ainsi, les habitants immédiatement en contact avec le port ne sont plus les premiers bénéficiaires de l'activité générée par celui-ci et en sont souvent davantage les victimes. Dans l'environnement local, la population en mesure d'apprécier la dialectique d'efficacité brute du port se marginalise. Dans cette mesure, on peut croire que la place du port dans la culture locale se marginalise elle aussi, ce qui pourrait constituer à long terme une menace au maintien et au développement de celui-ci sur son site actuel.

Il apparaît donc que l'intégration du port dans son environnement immédiat demande qu'un nombre croissant d'habitants (au sens large) de l'environnement immédiat du port soit en mesure de reconnaître au port une valeur d'usage. Il n'est pas question d'adopter des mesures rétrogrades qui multiplieraient la « consommation » de débardeurs. Cependant, l'activité portuaire ne génère pas que des emplois dans la manutention. En effet, une part importante des emplois générés directement par l'activité portuaire se concentre dans les secteurs tertiaire et quaternaire qui profitent avantagement d'une situation urbaine [CHALINE, C. (1994)] et qui pourraient, par conséquent, constituer un des éléments de liaison physique et culturelle entre le port et son environnement immédiat.

Cette portion de l'économie urbano-portuaire, le tertiaire maritime, comprend « ...*l'ensemble des industries dont les activités de nature commerciale contribuent à acheminer des biens (...), principalement par voie maritime, d'un fournisseur à un client (...).* » [SLACK, B. et BAZINET, G. (1981)].

La place de l'économie de service liée au port a sans conteste joué un rôle dans la liaison entre l'espace de vie et l'espace de flux qui transcende le cadre physique pour embrasser une dimension psychologique qui affecte la perception de l'utilité dans la communauté locale et régionale. Ces facteurs sont à l'œuvre dans la présente reconstitution de l'espace portuaire de Rotterdam comme en témoigne le pôle de l'industrie tertiaire maritime (World Port Center) au cœur du quartier Kop Van Zuit. De la même façon, la synergie qui existe entre les grands groupes de service portuaire hambourgeois a de tout temps contribué à la fortune de ce port comme à sa place prépondérante dans l'identité locale tel que démontré au chapitre précédent. Aussi, une partie importante du projet Hafen City, le Übersee Quartier (quartier d'outremer), s'articule sur l'implantation d'entreprises du tertiaire maritime et plus largement du commerce international au cœur de ce projet de réaménagement urbain d'un espace portuaire en immédiate relation avec le centre urbain et l'infrastructure portuaire active.

L'industrie tertiaire maritime a clairement joué un rôle dans le cas de Montréal, comme le démontre en particulier les travaux du géographe Brian SLACK (1981; 1982; 1988). Mais ce rôle se maintient-il dans le contexte actuel ? Conserve-t-il la vigueur d'une tradition forte qui puisse conditionner les choix d'aménagement du rivage portuaire montréalais en particulier eu égard à son impact sur les quartiers urbains qui l'abritent.

4.3.1)

L'industrie tertiaire portuaire public historiquement lié au port vivant

Le rôle majeur joué par les autorités publiques dans l'organisation et le développement des infrastructures portuaires est, comme nous l'avons déjà mentionné au premier chapitre, la conséquence de l'appropriation publique du littoral. Le caractère public du littoral urbain est dans le cas montréalais lié au

gouvernement fédéral, comme l'est du reste celui du fleuve en tant que voie navigable.

La gestion de ce littoral montréalais, et par extension du port, a cependant longtemps été confié à une agence certes « fédérale », mais ayant une dimension régionale renforcée par des liens particulièrement étroits avec les entreprises actives localement dans le secteur du tertiaire maritime [SLACK, B. (1988)]. L'autorité portuaire, à l'exception de la période comprise entre 1936 et 1983, a essentiellement eu depuis 175 ans un caractère d'agence autonome locale souvent dirigée par les chefs de file des entreprises maritimes montréalaises que furent, entre autres, les ALLANS, KENNEDY, YOUNG et FORGET [idem]. Bien que le statut de l'autorité portuaire montréalaise ait évolué au fil des décennies, son rôle de gestionnaire du patrimoine portuaire a toujours impliqué qu'une part importante de son activité soit liée au secteur tertiaire de l'économie.

Le contrôle public de l'activité portuaire ne s'est cependant pas fait sentir exclusivement sur la gestion de l'infrastructure mais aussi sur le contrôle des trafics, raison d'être du port. Les services de douane sont par conséquent liés, dès l'origine presque, à la présence du port dans un contexte où se développe le commerce transatlantique via Montréal. Aussi, jusqu'à l'apparition de l'impôt sur le revenu, dans la seconde moitié du 20^{ème} siècle, l'essentiel des recettes des gouvernements provient des taxes et assises dont une part importante – les droits de douane – sont perçus dans les ports. En découle donc ce service para portuaire public, la douane, que l'on peut associer lui aussi au tertiaire maritime et auquel est lié une branche prépondérante de cette industrie.

Ces deux services publics sont liés à l'opération courante du port et par conséquent ont eu avantage à côtoyer l'infrastructure et le trafic. Ainsi, la première douane de Montréal, érigée dans les années 1830, se trouve au cœur de l'espace portuaire. Comme nous l'avons décrit au point 4.1, les locaux de la douane comme ceux de l'administration portuaire participent à la monumentalité du littoral portuaire urbain. Cependant, leurs rôles débordent largement celui de leurs façades en ce que la douane et l'administration portuaire diversifient l'impact de l'infrastructure portuaire dans l'économie locale par les emplois bien rémunérés qu'elles créent.

La place du tertiaire maritime public dans l'espace portuaire croîtra au rythme de l'activité du port. Ainsi, les locaux de la douane d' devront être déménagés dans un édifice d'une plus grande envergure à la fin du 19^{ème} siècle, édifice encore là monumental mais cette fois-ci campé sur la rue MC Gill. Considérant le nouvel emplacement choisi pour la douane et le caractère spectaculaire de



Figure 4.3.1 (A)

Le second édifice de la douane (à l'angle de la rue de la Commune et de la place d'Youville)

Cet édifice érigé dans la seconde moitié du 19^{ème} siècle sera remplacé par un bâtiment aux proportions beaucoup plus généreuses au début du 20^{ème} siècle, bâtiment qui abrite encore aujourd'hui le siège de la douane à Montréal, à l'angle des rues McGill et d'Youville, et ce, bien que l'activité portuaire ait pour l'essentiel quitté le vieux port.

son architecture, on peut déduire que cette agence est liée à la fois au port et au centre urbain. En effet, la douane est à cette époque un lieu de croisement pour une série de groupes animant plus ou moins directement le secteur tertiaire maritime, qu'il soit courtier, assureur, avocat ou agent de compagnie maritime. Aussi, en choisissant d'implanter cette institution sur la rue MC Gill, on contribue à affermir le rôle de trait d'union de cette artère entre le port, le canal de Lachine et le nouveau centre des affaires autour du Square Victoria et de la côte du Beaver Hall.

4.3.2)

L'industrie tertiaire portuaire public, pivot de l'espace d'agglomération de l'industrie tertiaire maritime privée

Ces deux entités publiques que sont l'administration du port et les autorités douanières, associées directement à l'industrie tertiaire maritime, sont des pivots dans l'organisation spatiale de cette industrie. En fait, « (...) *les entreprises du secteur tertiaire maritime, (...) entretiennent entre elles des liens très étroits [puisque] les activités de l'une s'enchaînent ou découlent de celles d'autres (sic).* » [SLACK, B. et BAZINET, G. (1981)]. Il en va ainsi de la force centrifuge de la douane et de l'administration portuaire.

En fait, par un sondage auprès de 23% de ces entreprises inscrites au bottin du port de Montréal en 1981 BAZINET et SLACK (1981), ont établi que la proximité du service de douane constituait, directement ou indirectement, avec la disponibilité d'espaces de bureaux abordables, les deux facteurs déterminants de la concentration des trois quarts de l'industrie tertiaire maritime montréalaise dans le secteur du Vieux Montréal et de ses alentours. Cette caractéristique est vérifiée par SLACK (1982), qui établit clairement cette relation pour la période de 1955 à 1980, alors que le déplacement du centre des affaires de Montréal vers le boulevard René-Lévesque (Dorchester) et le repositionnement du cœur de l'activité portuaire à l'est de l'île n'induit pas un mouvement comparable de l'industrie tertiaire maritime qui demeure près de la douane dans le Vieux Montréal.

Bien que cette analyse date quelque peu, il nous est permis d'envisager que cette caractéristique de localisation soit une constante pour cette industrie. En effet, déjà en 1981, les répondants au sondage ci haut cité identifiaient le téléphone comme principal outil de communication et les contacts directs avec d'autres individus

comme un outil quantitativement marginal. Or, il semble que le contact direct, bien que marginal du point de vue de la fréquence, occupe une place bien plus grande pour le règlement de situations particulières d'où l'intérêt d'une proximité géographique entre les différentes composantes de l'industrie et entre celles-ci et le service de douane et de façon moins marquée, le siège de l'administration portuaire joue probablement un rôle de même nature.

La force centrifuge de ces deux institutions publiques est rendue plus évidente par SLACK et BAZINET (1981). En cherchant à connaître l'intérêt de l'industrie tertiaire maritime montréalaise pour l'érection d'un complexe qui lui est spécifiquement destiné - complexe dont les éléments essentiels se structureraient autour du regroupement « sous un même toit » de la douane, des services de l'administration portuaire et d'espaces de bureaux pour l'industrie - on découvrit qu'une « majorité » des entreprises interrogées se montraient intéressées. Les chercheurs concluent que l'idée d'un « complexe intégré » rapproché des terminaux portuaires les plus actifs était une avenue réaliste et que, dans cette optique, « (...) [pour] *déménager du Vieux Montréal les industries qui assurent le service du port, le moyen le plus efficace serait de déplacer le bureau de douane.* »

Entendu que le développement du réseau Internet a globalement révolutionné les échanges d'information et en particulier les communications d'affaires ; le secteur tertiaire maritime n'a certainement pas échappé à cette lame de fond. Cependant, puisque nous ne disposons pas de données récentes sur les stratégies de localisation et les pratiques de communication dans cette industrie montréalaise, il nous est permis d'envisager l'hypothèse suivante : comme il y a 20 ans, bien que les contacts directs occupent une faible proportion des communications entre les différents éléments de l'industrie des services maritimes et portuaires, leur rôle essentiel dans le développement et la consolidation des relations d'affaires comme dans certaines opérations courantes justifie qu'elles occupent une place prépondérante dans le choix de localisation de l'industrie.

À la lumière de ces informations, la localisation des pôles publics de l'industrie tertiaire maritime que sont la douane et l'administration portuaire se révèle être un des éléments traditionnellement déterminants dans l'agglomération de l'industrie tertiaire maritime locale.

4.3.3)

La synergie entre les facteurs de l'industrie tertiaire portuaire publique, privée et l'infrastructure : âme du quartier portuaire

La localisation historique des pôles publics de l'industrie tertiaire maritime montréalaise, en relation directe avec les infrastructures portuaires les plus actives, a contribué à la diversification de l'impact économique du port dans le quartier (Vieux Montréal) qui l'a abrité longtemps. Aujourd'hui, l'éloignement entre ces pôles publics et l'infrastructure qui les anime crée une rupture qui a des conséquences fâcheuses.

D'une part, le déplacement des activités portuaires vers les terminaux de l'est et le maintien, dans le Vieux Montréal et dans la Cité du Havre, des pôles publics du tertiaire maritime ne contribuent pas à l'association de la gestion de l'infrastructure portuaire et de la réalité vécue dans les quartiers d'insertion de l'usage portuaire. En effet, la distance considérable entre les lieux de gouvernance, de contrôle du port, et l'espace d'usage portuaire ne favorise certainement pas une bonne connaissance par les membres de ces organismes, à tous les niveaux, des caractéristiques de l'impact du port sur ces quartiers d'insertion et particulièrement à l'échelle de la vie quotidienne. De plus, cet éloignement des fonctions portuaires d'usage et de gestion portuaire entraîne un allongement injustifiable des déplacements d'employés dont le travail et / ou la mission commande une fréquentation des terminaux portuaires : il en va du service de sécurité du port, pour le moins ! Enfin, ces institutions ne participent en aucune manière à la composition du paysage portuaire et à la diversification économique du « quartier portuaire », rôle qu'elles ont historiquement joué.

D'autre part, depuis vingt ans, le Vieux Montréal a connu une transformation profonde, en particulier grâce à des programmes de restauration du patrimoine et grâce au réaménagement du Vieux Port en espace public à vocation récréo-touristique. En fait, c'est tout le Vieux Montréal qui s'est transformé en espace ludique où foisonnent galeries d'art, restaurants, hôtels de luxe et appartements de prestige. Cette modification du statut de cet espace urbain a évidemment eu des conséquences sur la valeur foncière et donc sur la disponibilité d'espaces de bureaux abordables, niche habituelle d'une part importante de l'industrie tertiaire portuaire et maritime [SLACK, B. et BAZINET, G. (1981)]. Dans ce contexte, le maintien autour du Vieux Montréal des pôles publics de l'industrie tertiaire

maritime, qui sont pour leur part « immunisés » face à ces hausses de valeur foncière, a probablement ou risque certainement de provoquer la délocalisation, voire la dispersion de cette industrie dans d'autres espaces urbains alors que cette dernière avait un caractère très aggloméré.

Ainsi, en ne perpétuant pas cette tradition d'une association physique étroite entre les pôles publics du tertiaire portuaire et les infrastructures les plus actives, les autorités portuaires et douanières ont probablement sacrifié une « grappe industrielle » unique. Ces institutions publiques, par leur immobilisme, ont par conséquent contribué à la régression de l'impact positif du port dans son milieu d'insertion. Elles sont du moins en partie responsable de l'absence de quartiers portuaires caractérisés par une économie portuaire diversifiée qui rendrait les impacts négatifs des opérations plus faciles à concilier avec les espaces de vie qui les entourent.

4.4)

Interventions proposées

À la lumière des lignes de forces de la tradition montréalaise d'aménagement de l'espace portuaire urbain que nous avons explorées dans ce chapitre ainsi qu'en nous appuyant sur les constatations faites dans les chapitres précédents, nous croyons être en mesure de proposer des actions à entreprendre pour assurer la réintégration graduelle du port dans la sphère urbaine. Ces actions nous les avons réparties en cinq (5) catégories :

1. Organisationnelle
2. Institutionnelle
3. Gestion de réseaux
4. Aménagement d'espaces urbains
5. Aménagement d'espaces culturels et paysagers

Bien que nous ayons réparti nos propositions dans ces différentes catégories, la plupart d'entre elles sont interreliées et visent l'atteinte d'un objectif global qui fait fi de ces distinctions, soit l'aménagement d'un Quartier portuaire polyvalent et durable à Montréal.

4.4.1)

Actions proposées du point de vue organisationnel

D'emblée, il nous faut constater qu'aucune entité politico-spatiale n'est en mesure de bien englober la réalité portuaire montréalaise. D'une part, le domaine insulaire de l'administration portuaire de Montréal se limite presque exclusivement à l'infrastructure portuaire toujours active sur l'île de Montréal, à l'exclusion des espaces urbains qui l'entourent. D'autre part, la Ville de Montréal qui est selon nous une entité trop large, n'a cependant aucune juridiction sur l'infrastructure portuaire. Les deux arrondissements (Ville-Marie / Mercier – Hochelaga – Maisonneuve) et la ville (Montréal Est) qui englobent le territoire portuaire sur l'île de Montréal sont eux aussi impuissants, en plus d'être trop morcelés pour assumer le rôle d'entité politico-spatiale susceptible de bien représenter la réalité du Quartier portuaire.

Aussi nous proposons la constitution d'une nouvelle entité administrative, *Le Quartier portuaire de Montréal*, délimitée comme suit :

Limite Ouest :

- Rue Bridge

Limite Est :

- 3^{ème} avenue (Montréal Est)

Limite Sud :

- Le fleuve Saint-Laurent

Limite Nord

(D'ouest en est)

- Rue Wellington (entre la rue Bridge et le canal de Lachine)
- Le canal de Lachine (entre le pont Wellington et la rue McGill)
- La rue Saint-Paul (entre la rue McGill et la rue Berri)
- La rue Notre-Dame (entre la rue Berri et l'avenue Papineau)
- Le boulevard René-Lévesque (entre l'avenue Papineau et l'avenue de Lorimier)
- La rue Sainte-Catherine (entre l'avenue de Lorimier et la rue du Havre)
- La rue Ontario (entre la rue du Havre et la rue Moreau)
- La rue Sainte-Catherine (entre la rue Moreau et la rue Viau)
- L'axe de l'emprise ferroviaire du Chemin de fer Canadien National (C.N.) et la rue Souigny (entre la rue Viau et l'autoroute A25)
- La rue Lafontaine (entre l'autoroute A25 et la rue Liébert)
- La rue Notre-Dame (entre la rue Liébert et l'avenue Georges V)
- L'axe de l'emprise ferroviaire du Chemin de fer Canadien National (C.N.) (entre l'avenue Georges V et l'avenue Durocher)
- La rue Notre-Dame (entre l'avenue Durocher et la 3^{ème} avenue)

N.B. Nous ajoutons à ce territoire l'emprise de C.N. entre l'autoroute A25 et l'avenue Georges V.

Ce nouveau territoire administratif inclut l'ensemble des espaces urbains directement en relation avec l'infrastructure portuaire. Généralement assez étroit, il est marqué par certains renflements : entre les rue Bridge et Wellington (pour englober l'ensemble des propriétés du port) : entre les rue du Havre et Moreau (pour englober le triage Hochelaga), entre la rue Viau et l'autoroute A25 (pour englober les parcs industriels et la base militaire de Longue-Pointe).

Il est à noter que cet espace administratif est largement inspiré du territoire d'analyse retenu par le *Sous comité intégration ville/port* (1981 A; B; C; D) dans son analyse du potentiel de développement portuaire de l'île de Montréal. Ce comité formé à l'initiative du gouvernement du Québec, malgré ce que son nom laissait entrevoir, n'a finalement produit que des recommandations qui visaient à étendre l'infrastructure portuaire et non pas à l'intégrer avec le milieu urbain (à l'exception notable de la proposition de créer un complexe intégré de service portuaire à proximité de l'infrastructure active, proposition évoquée au point (4.3.) et sur laquelle nous allons revenir dans cette partie.

Cependant, ces recommandations, comme celles d'autres comités, n'ont pour l'essentiel pas été appliquées faute d'une entité politique susceptible de les mener à terme. C'est pour remédier à ce problème que nous suggérons la mise en place de l'entité politico-spatiale du Quartier portuaire et que nous proposons de le doter d'une structure institutionnelle adéquate; ce sera le propos du point suivant.

4.4.2)

Actions proposées du point de vue institutionnel

Nous avons évoqué dans le second chapitre (2.2.) les déficiences dans l'organisation institutionnelle de l'administration portuaire qui l'asservisse en quelque sorte à de grands groupes industriels au détriment du contexte local qui est presque absent de cette structure administrative. Ces lacunes ont conduit et conduisent l'administration portuaire à gérer le patrimoine riverain dont elle a la garde à la manière d'une propriété privée sans égard au fait que son domaine soit constitué d'espaces appartenant à la collectivité.

Cette privatisation indirecte d'un patrimoine public est, comme nous l'avons évoqué, l'une des sources les plus profondes du conflit larvé qui existe entre l'« urbain » et le « portuaire », et qui nuit à l'un et à l'autre.

Pour remédier à cette situation ainsi que pour permettre l'éclosion d'un processus de planification qui embrasse la notion de Quartier portuaire, nous suggérons certaines modifications à la composition du Conseil d'administration du port de Montréal ainsi que la création de deux instances, l'une représentative des populations riveraines, l'autre décisive quant à la planification et à l'aménagement de l'ensemble du territoire du Quartier portuaire.

Modifications à la composition du Conseil d'administration du port de Montréal

Tout d'abord, nous suggérons de modifier la composition du Conseil d'administration du Port de Montréal pour qu'il reflète davantage les intérêts locaux et régionaux tout en acquérant une certaine indépendance face aux grands groupes commerciaux qui tirent leur profit de son infrastructure. Le Conseil est actuellement formé de trois (3) membres nommés par chacun des paliers gouvernementaux (municipal, provincial et fédéral) en plus de quatre (4) membres nommés par le ministre canadien des Transports après consultation auprès des usagers du port.

Notre proposition est, d'une part, de donner d'office la présidence du Conseil au maire de Montréal (ou à son représentant) et, d'autre part, de retirer l'un des quatre membres nommés par le ministre canadien des Transports après consultation auprès des usagers du port. Ce poste serait dorénavant occupé par le président du *Conseil des Élus du Quartier portuaire* (C.É.Q.P). Vous noterez que la prépondérance des choix du gouvernement canadien est maintenue dans cette nouvelle attribution (4/7).

Création du Conseil des Élus du Quartier portuaire

Le C.É.Q.P., nouvelle entité dont nous suggérons la création, serait pour sa part composé du maire de la ville de Montréal (ou de son représentant; dans ce cas la personne nommée au Conseil d'administration du port), du maire de l'arrondissement Ville-Marie, du maire de l'arrondissement Mercier – Hochelaga – Maisonneuve, d'un conseiller de l'arrondissement Mercier – Hochelaga – Maisonneuve (élu par le Conseil d'arrondissement) et du maire de la ville de Montréal Est. Nous accordons deux sièges à l'arrondissement Mercier – Hochelaga – Maisonneuve pour refléter la proportion écrasante du territoire portuaire montréalais qui se trouve sur son territoire. Le président de ce nouveau Conseil serait choisi par et entre ces cinq membres (seul le maire de la ville de Montréal ou son

représentant ne pourrait occuper ce poste puisqu'il est déjà représenté au sein du Conseil d'administration du port).

Ces modifications mineures sont le premier jalon d'une meilleure représentation des intérêts locaux dans l'aménagement du rivage portuaire urbain. Cependant si nous avons proposé la création d'une nouvelle entité politico-spatiale (le Quartier portuaire de Montréal) c'est pour permettre la création d'une seconde institution susceptible de véritablement enclencher et mener à terme une politique d'intégration ville/port créatrice du Quartier portuaire réel.

Le Conseil d'aménagement du Quartier portuaire

Cette nouvelle entité décisionnelle, le *Conseil d'aménagement du Quartier portuaire*, vise à créer un forum permanent de mise en relation et de négociation entre l'urbain et le portuaire. Son rôle principal serait l'élaboration d'un schéma d'aménagement du Quartier portuaire de Montréal élaboré et révisé sur une base régulière auquel serait à la foi soumis le plan d'urbanisme de Montréal (dans les limites du Quartier portuaire) et le plan d'aménagement du port. L'objectif étant l'atteinte de l'intercompréhension telle que définie par HABERMAS (voir l'introduction, 1^{er} chapitre). Ce Conseil serait aussi doté d'une structure permanente (direction générale) dont le mandat serait l'élaboration du schéma ainsi que la recherche et l'innovation dans le domaine de l'aménagement urbano-portuaire.

La composition du *Conseil d'aménagement du Quartier portuaire* vise à représenter équitablement le milieu urbain et le milieu portuaire. Tous les membres du Conseil des élus du Quartier portuaire (5) en feraient partie ainsi que les représentants des gouvernements canadien et québécois qui siègent au Conseil d'administration du port en plus d'un des représentants des usagers du port siégeant au même Conseil et choisi par le ministre des Transport du Canada. S'ajouterait à ces huit (8) membres le directeur général du port de Montréal, ainsi que le président de la Chambre de Commerce de l'est de l'île de Montréal. Enfin, le président directeur général (P.D.G.) de ce Conseil serait choisi à l'unanimité par les dix membres du Conseil, ce qui formerait un Conseil de 11 individus représentant l'ensemble des groupes ayant un intérêt direct dans l'aménagement du Quartier portuaire sans que l'un ou l'autre de ces groupes ne puisse monopoliser cet outil décisionnel.

L'organigramme présenté en page 175 montre bien comment les trois structures (C.A. du port, Conseil des élus, Conseil

d'aménagement) s'interpénètrent. Nous sommes d'avis que cette multi liaison des organismes qui agiront sur le devenir du Quartier portuaire est susceptible de mieux représenter les intérêts de la ville dans l'aménagement portuaire ainsi que de mieux représenter les intérêts du port dans la ville autant que de raviver une tradition d'aménagement commune qui semble s'être étiolée au cours des 40 dernières années. Pour assurer que le Conseil d'aménagement soit en mesure de produire sur une base régulière un schéma d'aménagement consistant, il serait doté d'une direction générale permanente. De plus, nous proposons que le Conseil finance et attribue des programmes de recherche à trois (3) groupes de recherche liés à la direction générale du Conseil d'aménagement et s'appuyant sur l'expertise du milieu universitaire, de l'entreprise privée, des ministères fédéraux et provinciaux et des services municipaux :

- **Groupe de recherche sur les infrastructures et les pratiques de transport intermodal urbain**

[Partenaires : les facultés de génie, les écoles de gestion logistique et les écoles d'aménagement des universités montréalaises, les compagnies de manutention et d'opération portuaire, les compagnies de transport ferroviaire, maritime et routier ainsi que les ministères et services de transport des trois paliers de gouvernement.]

- **Groupe de recherche en économie portuaire locale et régionale**

[Partenaires : les écoles de commerce et de gestion des universités montréalaises, les services et ministères du développement économique / industriel / commercial des trois paliers de gouvernement ainsi que les entreprises faisant affaire dans le port de Montréal et dans le Quartier portuaire.]

- **Groupe de recherche en mise en valeur du patrimoine riverain et en aménagement du Quartier portuaire**

[Partenaires : Les facultés d'aménagement (urbanisme, architecture, architecture du paysage), les écoles de sociologie urbaine et d'histoire urbaine des universités montréalaises, les services et ministères responsables de l'aménagement du territoire au sein des trois paliers de gouvernement.]

L'objectif de ces groupes de recherche serait non seulement d'appuyer la direction générale et le Conseil d'aménagement dans l'élaboration du schéma d'aménagement du Quartier portuaire de Montréal, mais aussi d'offrir un soutien technique aux membres du Conseil, de générer des solutions novatrices aux problèmes d'aménagement et d'opération soulevés par les membres du Conseil

et d'assurer une évaluation continue de l'efficacité et des impacts des décisions du Conseil comme des actions concrètes qui en résulteraient.

Pour assurer que le Conseil, la direction générale et les groupes de recherche qui lui sont associés soient en mesure de jouer leur rôle, nous suggérerons que le *Conseil d'aménagement du Quartier portuaire* soit financé par le versement d'une fraction suffisante des octrois tenant lieu de taxe municipale que le port verse à la ville de Montréal annuellement ainsi qu'une portion des redevances du port au gouvernement fédéral.

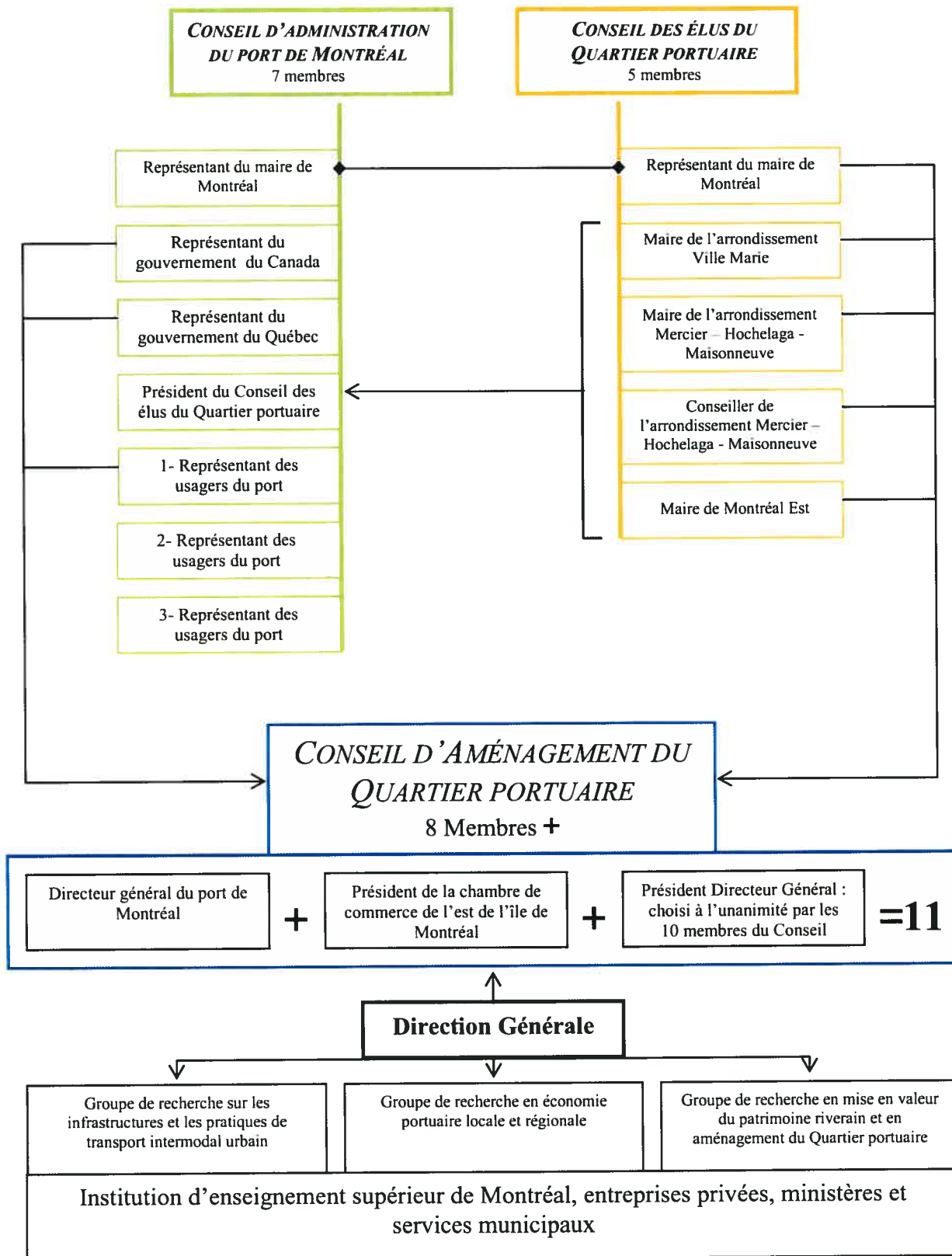
Un nouveau cadre institutionnel ouvrant de nouvelles possibilités

Si nous avons senti le besoin, au terme de cette recherche, de proposer d'importants chambardements institutionnels, c'est qu'il nous a semblé qu'une part importante des problèmes de la relation ville/port à Montréal trouvait sa source dans l'absence de mécanismes d'échange et de concertation. Ces mécanismes, pour qu'ils soient efficaces, doivent s'inscrire dans une structure institutionnelle permanente qui permette des changements de mentalités et d'attitudes à moyen et long terme.

La modification de la composition du Conseil d'administration du port et la création du *Conseil des Élus du Quartier portuaire de Montréal* sont les premières étapes de cette reconfiguration institutionnelle. Certes, ces modifications sont en soi mineures et ne bouleversent pas les rapports de force. C'est à dessein que nous les avons proposées ainsi. En effet, il nous semble que les intervenants locaux ne devraient pas s'ingérer de façon trop forte dans la gestion courante de l'activité portuaire, ce qui est le rôle des membres du Conseil d'administration du port et de sa direction générale.

Bien que l'analyse des cas de Hambourg et de Rotterdam nous ait démontré qu'une gestion du port par les élus locaux ne soit pas synonyme de mauvaise gestion de l'infrastructure portuaire, au contraire, nous sommes conscient qu'à la différence de ces deux cas, le port de Montréal n'est pas générateur de l'industrie dominante de la métropole québécoise. Dans ce contexte, la présence du président du Conseil des élus au sein du Conseil d'administration du port permettrait la prise en compte des considérations locales d'une façon suffisante tout en donnant au élus locaux un accès véritable à la réalité des opérations portuaires et au Conseil d'administration du port un aperçu des impacts positifs ou négatifs de celui-ci dans son environnement immédiat.

Organigramme institutionnel du Quartier portuaire



Il nous semble cependant qu'il faille aller plus loin si l'on souhaite réussir l'intégration de la ville et du port en ravivant la tradition locale d'aménagement ville/port, bref, réussir à créer un Quartier portuaire polyvalent générateur de valeur socioculturelle et de prospérité économique locale. C'est dans cette optique que nous proposons que la planification à moyen et long terme de l'infrastructure, des activités portuaires et plus généralement du Quartier portuaire soit assumée par une nouvelle entité capable d'intégrer les intérêts portuaires et urbains dans des solutions réalistes. La réalisation du plan d'aménagement du Quartier portuaire par le *Conseil d'aménagement du Quartier portuaire* sert cet objectif. Il en va de même des groupes de recherche proposés. Mais une fois établie, cette nouvelle entité pourrait graduellement assumer une responsabilité plus grande dans la mise en œuvre de ces solutions en association avec les gouvernements, l'entreprise privée et le port.

De tels projets pourraient prendre la forme de parcs industriels (dédiés à l'entreprise de valorisation de l'activité portuaire), d'espaces publics riverains (associés à des activités portuaires peu contraignantes) et d'équipements de mises en valeur et d'interprétation du port moderne, ou encore prendre la forme d'expansions modérées de certaines infrastructures portuaires plus modernes, efficaces, monumentales et denses. Bref, cette nouvelle structure institutionnelle pourrait à terme permettre l'élaboration et la mise en œuvre d'un éventail d'actions qui transformeraient le port de Montréal en espace véritablement urbain et la ville en une véritable cité portuaire.

4.4.3)

Actions proposées du point de vue de l'aménagement des réseaux

À la lumière de l'analyse du rôle joué par les réseaux ferroviaires dans le développement du port, analyse faite au point (4.2), nous suggérons une révision en profondeur de l'aménagement de la relation entre le réseau ferroviaire et l'infrastructure portuaire. Il nous semble clair que l'allocation d'une portion de deux kilomètres du littoral montréalais au triage de convois ferroviaires ne constitue pas un usage optimal de cet espace. Ceci d'autant plus que l'infrastructure ferroviaire montréalaise est suffisamment étendue, à notre avis, pour permettre que ces opérations soient faites en des lieux qui n'ont pas comme principale caractéristique de border le

fleuve. Le déplacement des opérations de triage devrait donc se faire vers les deux triages qui, à l'heure actuelle, débouchent sur le port ; triages Hochelaga et Longue Pointe. Ces deux triages, le premier faisant partie du réseau du CP et le second s'intégrant au réseau du CN, ne sont cependant pas d'une dimension suffisante pour assurer le montage des grands convois qui desservent, à partir de Montréal, les métropoles du Mid-West.

Notre analyse nous amène à contester l'absolue nécessité que les opérations de montage des convois interurbains s'effectuent forcément à proximité immédiate des terminaux portuaires. Dans cette optique, les triages identifiés plus haut agiraient plutôt comme une zone d'échange entre le port et les réseaux ferroviaires où des convois spécifiquement dimensionnés pour les installations sur les terminaux (500m - 800m) seraient utilisés. Le montage des convois interurbains redeviendrait ainsi la responsabilité des compagnies ferroviaires et, par conséquent s'effectuerait à même leurs triages principaux de Côte-Saint-Luc et Taschereau au centre ouest de l'île de Montréal.

Ces propositions pour une nouvelle architecture du réseau logistique visent à ce que chacune des entités ferroviaires et portuaires assume sa part de responsabilité dans l'atteinte des objectifs d'efficacité et ce, dans le respect de son mandat et de son expertise. Ceci conduit à une réflexion sur la nature particulière des deux pôles intermodaux que sont le port et les grands triages ferroviaires du centre ouest de Montréal. Ensemble, grâce au maillage ferroviaire, ils constituent une super entité intermodale assimilable au cœur même du réseau intermodal qui fait la bonne fortune de Montréal.

Dans cette mesure, il semble qu'une gestion mieux intégrée de cet ensemble permettrait d'accroître la capacité intermodale globale de Montréal. Ces modifications permettraient de libérer de l'espace en bordure du fleuve, entre autres les quais au « pied du courant ». Ces sites rendus disponibles permettraient d'accroître à la fois l'espace d'usage portuaire et le réseau des espaces publics riverain, autorisant l'accès au paysage fluvial et portuaire pour la population des quartiers portuaires. Ces nouvelles opportunités pourraient aussi susciter la création d'espaces de mixité où des activités portuaires peu contraignantes s'effectuent à même des espaces publiquement accessibles.

4.4.4)

Actions proposées du point de vue de l'aménagement des espaces urbains

Nous proposons que soit évaluée sérieusement la possibilité de créer un pôle institutionnel portuaire composé des services de douanes, de l'administration portuaire, de groupes de recherche sur le transport maritime, l'ingénierie et l'écologie fluviale, auquel puissent se greffer des espaces pour les entreprises oeuvrant dans les services portuaires et ce, dans un espace urbain remodelé. Cette proposition qui avait déjà été envisagée en partie par le sous-comité intégration ville/port, au début des années 80, avait alors suscité un intérêt certain auprès de l'industrie. Ce déplacement est d'autant plus envisageable que les revenus de la vente des propriétés du port à la Cité du Havre et de la douane dans le Vieux Montréal permettraient un investissement considérable sur un nouveau site soumis à une spéculation moins intense.

Il nous semble que l'espace compris entre le pont Jacques-Cartier et le parc Champêtre, le long de la rue Notre-Dame, pourrait être le terrain fertile d'un tel aménagement immobilier, compte tenu de la déstructuration actuelle de cet espace, en lien à la fois avec le centre-ville, le port actif et le paysage fluvial. Ceci est d'autant plus pertinent dans le contexte du réaménagement de la rue Notre-Dame et de l'éventuel réaménagement des quais au « pied du courant », qui servent actuellement au triage des convois ferroviaires du port, réaménagement que nous avons suggéré plus tôt et qui pourrait permettre la création d'un espace mixte (portuaire)/(espace public) favorisant une mise en relation nouvelle entre ville et port.

Dans la même veine, on pourrait considérer à moyen ou long terme le déplacement des activités de stockage de la base militaire de Longue-Pointe vers un autre site (voir un échange de terrain avec une partie de la réserve foncière du port à Contrecoeur). Ce vaste site, en lien direct avec les terminaux à conteneurs, pourrait permettre l'expansion de l'infrastructure portuaire ou le développement d'un parc industriel dédié à l'industrie de valorisation de l'activité portuaire, semblable aux « *Distribarks* » de Rotterdam (voire les deux à la fois) dans l'optique de la constitution d'espaces polyvalents.

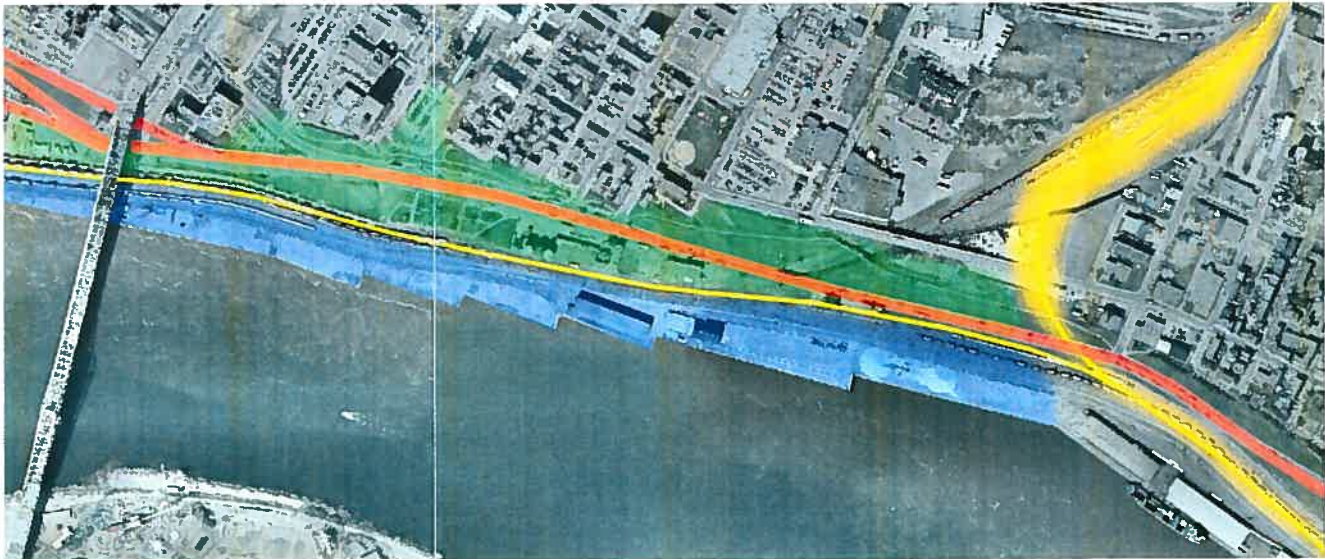


Figure 4.4.4 (A)

Le pied du courant : Espace Ville/port à réaménager

L'espace compris entre le pont Jacques-Cartier et le triage Hochelaga, actuellement occupé par le parc linéaire de la rue Notre-Dame, le parc Bellevue (en vert), des quais peu actifs du port (en bleu) et traversé par le triage du Port et la rue Notre-Dame (trait rouge) nous semble un lieu propice à un réaménagement favorisant l'intégration ville/port. Par le déplacement des activités de triage ferroviaire du port sur les installations des compagnies concernées, par la reconfiguration de la jonction entre le triage Hochelaga et le réseau ferroviaire du port, par la réduction à deux voies de l'emprise ferroviaire traversant ce territoire, par le réaménagement de la rue Notre-Dame, il semble que cet espace en lien direct avec le centre-ville, le fleuve, l'activité portuaire, et l'habitat urbain puisse être l'objet d'un redéveloppement qui fasse cohabiter des activités portuaires peu contraignantes, des espaces publics de qualité au sein d'un espace urbain valorisé par la présence d'institutions et d'entreprises liées à l'activité portuaire.

4.4.5)

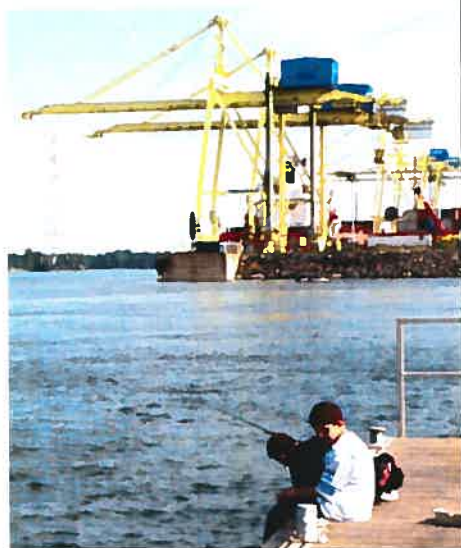
Actions proposées du point de vue de l'aménagement des espaces culturels et paysagers**Figure 4.4.5 (A)**

Le silo n° 4, dernier en opération dans le port, est un élément architectural qui pourrait bénéficier d'une mise en valeur par l'éclairage semblable à celle dont bénéficie le silo n°5 dans le Vieux Port.

Figure 4.4.5 (B)

Petits pêcheurs à la promenade Bellerive

*Exemple d'accessibilité du port moderne :
Pas de mise en valeur sans accessibilité!*



Nous proposons la réalisation d'un inventaire complet du patrimoine historique et moderne du port de Montréal (cet inventaire pourrait être réalisé par l'un des groupes de recherche dont la création a été suggérée plus tôt). Cet inventaire doit permettre l'identification des éléments vivants de la structure portuaire qui occupent dans le paysage une dimension symbolique (ou potentiellement symbolique) pour la collectivité locale, métropolitaine et portuaire. Des exemples flagrants de tels objets sont sans doute le silo n°4 et l'annexe du silo n°3. {Figure 4.4.5 (A)} Le premier, à la hauteur de la rue Viau, est le plus récent et le plus imposant de tous les silos montréalais. Ces deux structures pourraient aisément faire l'objet d'une mise en valeur paysagère et d'un éclairage architectural semblable à celui réalisé dans le Vieux Port pour le silo n°5. Les grues géantes des terminaux à conteneurs sont un autre exemple d'élément porteur de monumentalité et de modernité dont la mise en valeur représente un défi à relever.

L'aménagement d'espaces d'accès public ou de points de vue autour et à l'intérieur de l'espace portuaire qui puissent rendre plus évidents les paysages portuaires liés aux différents trafics constitue selon nous une condition « sine qua non » à la réintroduction positive de l'univers portuaire dans les perceptions des habitants du Quartier portuaire voire de l'ensemble des Montréalais. {Figure 4.4.5 (B)} La refonte de l'architecture du réseau ferroviaire pourrait libérer suffisamment d'espace pour créer de tels lieux. La bande industrielle plus ou moins active qui longe le port pourrait aussi être en partie utilisée à cette fin. On pourrait même envisager l'utilisation des toits de certains édifices portuaires ou industriels pour ces activités, ce qui contribuerait grandement à rendre l'espace industrialo-portuaire plus polyvalent et donc plus intégré.

Dans cette optique, nous croyons aussi qu'il est important que Montréal, et en particulier le Quartier portuaire, se dotent d'un musée qui puisse témoigner à la fois de l'importance historique et contemporaine du port dans la vie économique locale et nationale, dans le paysage et la structure métropolitaine ainsi que dans la vie, les traditions et l'histoire de plusieurs groupes socio-économiques. Une telle proposition avait été faite par le groupe CARDINAL HARDY & ASS. et l'architecte Peter ROSE (1990) dans le plan directeur d'aménagement du Vieux-Port de Montréal. Il est désolant de constater qu'une telle institution n'ait pas encore vu le jour

malgré l'abondance des ressources documentaires et d'artéfacts déjà répertoriés en 1990. Ce musée pourrait déborder d'une simple description du cas montréalais pour embrasser une vocation nationale qui utiliserait l'exceptionnelle diversité caractéristique de Montréal afin d'illustrer de façon concrète la réalité de l'activité maritime et fluviale dans l'ensemble du Canada (*Musée National des Ports et de la Marine Marchande du Canada*).

Nous sommes d'avis que des visites commentées du port par navette fluviale pourraient être liées à la vocation interprétative du musée. Ces visites pourraient même servir à relier le Vieux Port au site du musée, lui-même situé ailleurs le long du rivage portuaire. Le musée pourrait, par exemple, être mis en relation avec le pôle d'industries des services portuaires, voire même intégré aux nouvelles installations de l'administration portuaire ou de la douane, près des infrastructures les plus actives du port. Musée et navette devraient être créés avec le soutien des organismes du Quartier portuaire.

4.4.6)

Des actions à définir par et pour les acteurs du Quartier portuaire

Nous avons proposé plusieurs actions concrètes d'aménagement permettant la transformation de la dichotomie ville/port en une nouvelle unité intégrée et donc polyvalente : le Quartier portuaire. Ces propositions sont le fruit d'une analyse méticuleuse et patiente de la réalité portuaire du milieu urbain montréalais.

Cependant, au delà de ces quelques suggestions d'aménagement, il nous semble que les actions liées à l'organisation du territoire et aux institutions agissant sur l'espace portuaire urbain sont les plus importantes. En effet, nous avons beaucoup insisté au cours de ce travail sur l'importance du facteur culturel et de la tradition d'aménagement générés par l'interrelation historique des acteurs locaux. Nous croyons par conséquent que les solutions véritables à la crise portuaire montréalaise (voir 2.1), solutions qui nous amèneront à créer un Quartier portuaire polyvalent, ne pourront être le fruit que d'une réactualisation de cette interaction entre les acteurs locaux. C'est dans cette optique que nous avons proposé des modifications à la composition du Conseil

d'administration du port de Montréal, ainsi que la création du Conseil des élus du Quartier portuaire, du Conseil d'aménagement du Quartier portuaire et d'une nouvelle entité politico-spatiale : le Quartier portuaire.

C'est par la création de ces nouvelles institutions ou d'institution semblables générant un forum permanent d'échange entre Ville et Port, que nous réussirons l'intégration de ces deux entités qui ont une histoire commune multiséculaire et selon nous, un avenir florissant.

4.5)

La tradition locale d'osmose ; le quartier portuaire !

Par cet exposé, nous avons voulu plonger dans la réalité fort complexe des lignes de force historiques de l'aménagement de la relation ville/port, ou plus justement de l'aménagement des quartiers portuaires le long du littoral montréalais. Nous avons échantillonné à travers cette histoire une série, non exhaustive, d'éléments qui nous semblent démontrer l'existence d'une tradition d'aménagement local fondée sur la riche culture d'une véritable cité portuaire.

Il peut paraître curieux que des questions d'aménagement aussi techniques que celles liées au port puissent être envisagées du point de vue de la culture locale et des traditions qu'elle a générées. Nous avons tendance à croire que la technique s'impose au contexte quant en fait le contexte est un facteur déterminant des choix techniques, voire de leur évolution. Ainsi, il ne faut en aucune façon négliger l'apport des intervenants locaux qui ont et qui continuent d'être les premiers architectes de la réalité portuaire montréalaise. Leur influence historique sur les gouvernements, sur les groupes économiques, sur l'opinion publique, a fait s'élever des silos, creuser des canaux et un chenal, s'aligner les quais et les a animés d'une myriade de navires, comme le démontre SLACK (1988). De l'importance des acteurs locaux dans les jeux de pouvoir et d'influence, et en particulier de leur capacité à se regrouper autour d'un projet mobilisateur, découle l'importance de leurs propositions d'aménagement et des aménagements existants qu'ils ont contribué à façonner au cours de près de deux siècles d'histoire.

L'étude sommaire de ce long parcours nous révèle que Montréal, à l'instar de Hambourg et Rotterdam, est une place portuaire avec une histoire spécifique suffisamment forte pour avoir suscité l'émergence, de façon plus ou moins consciente, d'une tradition ou plus exactement d'un consensus historique original entre les acteurs locaux. Un tel consensus a permis, pendant plus de 125 ans, l'aménagement de quartiers portuaires florissants, générant une tradition articulée autour de trois axes majeurs :

- Le port est non seulement une infrastructure mais aussi un monument permanent et moderne, donc identitaire dans la construction du paysage métropolitain et traité comme tel

par les acteurs locaux liés au port ; le port est un lieu unique dans la métropole.

- Le port est une projection de la trame urbaine sur l'eau comme le réseau ferroviaire est une projection des flux portuaires au sein de la métropole ; le port est un nœud de réseaux dans la métropole.
- Le port est un élément de diversification économique qui suscite, avec ses centres publics de gestion et d'administration des flux portuaires, l'agrégation d'entreprises de services spécialisés qui enrichissent la vie socio-économique du quartier portuaire ; le port est un pôle socio-économique dans la métropole.

La tradition locale d'aménagement de l'espace urbano-portuaire dont nous avons décelé les lignes de force traditionnelles nous montre une approche à la réalité portuaire qui traite non seulement cet espace en tant qu'infrastructure technique répondant à des impératifs économiques régionaux et supra régionaux mais aussi comme un espace qui se construit dans l'identité locale. Reconnaître que le port est un lieu unique d'où rayonnent les réseaux urbains qui polarisent une frange importante du tissu socio-économique, c'est reconnaître que la valeur de cet espace demande un traitement unique et raffiné. C'est aussi reconnaître que le port est en fait partie intégrante d'un quartier portuaire qui est un environnement socio-économique de nature locale. Enfin, c'est comprendre que cette réalité est trop complexe à reproduire pour se lancer tête baissée dans la création de nouveaux espaces portuaires dépourvus de cet enrichissant bagage.

Ainsi, nous avons trouvé en cherchant les lignes de force de la tradition locale, les pistes de solution vers lesquelles ces lignes nous guident naturellement :

La nature du port, en tant que lieu unique, appelle des solutions qui visent à densifier l'usage portuaire de cet espace, à en retirer tous les usages non portuaires ainsi qu'à rendre ce caractère unique compréhensible, identifiable, et accessible (du moins du point de vue paysager) en tant que monument urbain permanent et moderne constitutif du statut métropolitain de Montréal.

Le rôle de nœud des réseaux urbains joué par le port doit guider un aménagement qui confirme que le port est une extension de la trame urbaine sur l'eau tout en s'assurant que le port, en particulier par le truchement du réseau ferroviaire, puisse étendre

son influence dans l'ensemble de la trame urbaine et ainsi rendre polyvalents son rôle et son impact.

Le caractère polarisateur du port pour l'industrie tertiaire maritime et portuaire nous pousse à envisager son aménagement à l'extérieur du simple cadre de l'infrastructure pour qu'il englobe le quartier qui l'abrite et qui est susceptible d'accueillir cette industrie, assurant ainsi la diversification de l'impact socio-économique local.

Nous avons identifié dans ce chapitre certaines interventions concrètes qui, de prime abord, nous semblaient s'inscrire dans cette logique. Bien entendu, il ne s'agit là que de pistes de solution qui ne constituent pas un plan d'action clair. Cependant, cette approche nous révèle qu'il est nécessaire d'élaborer un tel plan d'action autour des acteurs locaux, et s'articulant sur les approches locales traditionnelles d'aménagement, sur la nature publique de l'infrastructure, sur la reconnaissance de la rareté extrême des espaces portuaires, sur le caractère monumental et progressiste de son aménagement ainsi que sur la capacité des acteurs locaux à élaborer des solutions techniques durables répondant à ces différents critères et s'inscrivant dans des gestes d'aménagement forts parce que portés par des consensus. C'est pour favoriser la mise en relation des acteurs locaux et la réactualisation des traditions montréalaises d'aménagement ville/port à l'intérieur d'un véritable plan d'action que nous avons insisté sur des transformations à entreprendre immédiatement du point de vue institutionnel et organisationnel.

Le résultat d'un tel plan d'action, nous semble-t-il, sera la création d'un nouveau quartier portuaire polyvalent à Montréal, quartier qui tirera sa force vivifiante d'un patrimoine infrastructurel, économique, social et culturel hors du commun, patrimoine d'un grand port de mer au cœur d'un immense continent.

ÉPILOGUE

Conclusion et ouverture

Nous voici au terme de notre parcours de recherche. Ce parcours a d'abord été initié par un questionnement sur l'urbanité du port. Le port nous est apparu dans les faits comme une infrastructure urbaine par nature. Dans cette optique, la sub-urbanisation qui a marqué les développements portuaires récents dans bien des contrées, et qui est évoquée pour le développement du port montréalais, doit être analysée au même titre que la sub-urbanisation du reste de l'agregat urbain. Aussi, les mêmes restrictions qui s'imposent aux sociétés occidentales matures face à l'étalement urbain semblent devoir s'imposer à l'infrastructure portuaire. En effet, les surcoûts environnementaux et infrastructurels qu'implique pour la collectivité la logique de l'étalement s'appliquent au port qui, s'il est situé en périphérie de la métropole, consacrera une logique de ségrégation fonctionnelle stricte qui néglige la nature hétérogène de l'habitat humain. De même, ce type d'investissements omet le potentiel utilitaire et culturel du patrimoine logistique qui existe au cœur des métropoles et qui est un héritage de l'industrialisation, comme il omet les coûts inhérents à leur transformation pour d'autres usages urbains.

En prenant partie pour le port urbain, nous nous sommes demandé quelle était l'origine de cette dislocation de l'amalgame Ville/port qui avait jusqu'à récemment constitué une entité indissociable. De cette recherche, nous comprenons que la constitution d'un monopole portuaire de la rive urbaine, dans plusieurs quartiers - monopole justifié par l'industrialisation des rives et par l'organisation socioculturelle elle-même centrée sur l'industrie - a perdu sa légitimité avec l'effondrement de la structure industrielle urbaine et de la société qui la soutenait dans la seconde moitié du 20^{ème} siècle. Cette évolution combinée au recadrage culturel de l'eau, comme élément de valorisation de l'habitat urbain, a transformé le port pour beaucoup de citoyens en un écran, une nuisance ; d'où la crise contemporaine du port urbain.

Face à ce déficit de perception, les autorités portuaires ont ici adopté une attitude d'emmurement multipliant les obstacles entre les citoyens et le paysage portuaire et fluvial. Cet isolement tire entre autres ses origines de la compression de la conception portuaire qui

cesse d'être une infrastructure publique pour devenir de plus en plus une infrastructure d'intérêt privé gérée comme telle. Or, il nous semble qu'il s'agit là d'une attitude suicidaire dans la mesure où cet isolement n'assure pas l'actualisation nécessaire de la perception de l'activité portuaire en tant qu'expression tangible d'un territoire postmoderne et mondialisé. Faute d'une telle évolution de la perception du port, les mouvements citoyens qui sont de plus en plus importants dans la prise de décision publique risquent de contribuer au rejet du port urbain en exaltant la nostalgique imagerie portuaire véhiculée par les médias et par l'aménagement des vieux ports et en refusant l'oeuvre de l'administration portuaire contemporaine : la privatisation indirecte de la rive.

Or, des métropoles portuaires comme Rotterdam et Hambourg réussissent à conserver le port vivant au cœur de la culture métropolitaine, de son paysage identitaire et des espaces publics qui y donnent accès en profitant d'un riche héritage de traditions d'interventions. Cet héritage nous rappelle que le port est une infrastructure dont la construction et le maintien demandent la coordination d'actions entreprises par une multitude d'acteurs locaux, coordination qui est plus aisée quand une tradition d'intervention et des consensus historiques forment la base de l'action.

Nous avons trouvé trois axes qui, à Montréal, semblent structurer une telle tradition. D'une part, la construction du port dans la ville doit contribuer à monumentaliser et à rendre tangible le paysage et en particulier l'espace public métropolitain. D'autre part, le port ne doit pas être considéré isolément du reste de la trame urbaine, y compris celle des espaces publics, ni du réseau logistique dont il est une composante, certes unique, spécialisée et dynamique, mais une composante. Enfin, le port n'est pas qu'un générateur de mouvements marchands mais il est aussi un pivot de services publics et privés qui, lorsqu'ils sont physiquement en interaction avec l'infrastructure portuaire active, favorisent la genèse de quartiers portuaires diversifiés.

La transformation graduelle du rivage urbain monopolisé par l'activité portuaire en une infrastructure polyvalente liée à différents réseaux urbains d'usagers au sein d'un quartier portuaire constitue le processus d'intégration du port et de la ville. Pour susciter un tel processus d'intégration et la création d'un Quartier portuaire polyvalent à Montréal, nous avons suggéré certaines actions d'ordres organisationnel, institutionnel et autres, liés à l'aménagement des réseaux, des espaces urbains et des espaces culturels et paysagers. De ces actions, la création d'une entité

politico-spatiale (le Quartier portuaire), la modification de la composition du Conseil d'administration du port de Montréal (pour qu'il soit plus représentatif du milieu local), comme la constitution du Conseil d'aménagement du Quartier portuaire (regroupant dans une forum permanent les intervenants portuaires et urbains pour l'élaboration d'un schéma d'aménagement) nous semblent être les éléments les plus essentiels pour enclencher à Montréal un processus d'intégration guidé par des traditions d'aménagement local elles-mêmes fruits de l'interaction historique des acteurs locaux.

Ce processus d'intégration constitue selon nous le défi contemporain de la culture d'aménagement physique et socio-économique des espaces de flux dont les ports sont des exemples probants. Dans cette optique, le port apparaît comme un outil d'insertion de l'urbain dans la postmodernité puisqu'il nous confronte dans ces procédés contemporains, au gigantisme, à la standardisation, à la mondialisation, voire à l'uniformisation, autant de phénomènes auxquels les métropoles du 21^{ème} siècle sont confrontées.

Cette réflexion nous amène aussi à considérer la nécessaire diversité d'une économie viable face à la prévisible inflation des coûts de transport, à la mutation de la notion d'industrie et à la persistance du monde ouvrier. En effet, il nous semble aberrant que l'on n'ait cessé de parler de la fin de l'époque industrielle alors même que l'industrialisation connaît une explosion fulgurante à l'échelle planétaire. Certes, elle n'est plus le phénomène dominant sur le territoire occidental, mais elle se manifeste ici par notre incontrôlable appétit pour les objets manufacturés ailleurs dans le monde. Or, cette soif ne peut être satisfaite que par un système de transport efficace et peu coûteux, système basé sur un approvisionnement énergétique bon marché. Cet approvisionnement, assuré par une exploitation effrénée des réserves d'hydrocarbure, montre des signes tangibles d'essoufflement.

La croissance des prix du pétrole combinée à la lutte contre la pollution forcera fort probablement les sociétés qui ne l'auront pas déjà fait à se réengager dans les technologies de transport les moins énergivores (ferroviaire et maritime) et dans une base industrielle locale susceptible de fournir à moindres frais des biens manufacturés sensibles au coût de transport. Dans cette mesure, le réinvestissement dans les infrastructures portuaires en milieux urbains doit être considéré comme un outil d'adaptation de la structure économique aux contraintes prévisibles du marché mondial. Le port urbain, parce qu'il est généralement bien desservi par le réseau ferroviaire (au Canada du moins) et parce qu'il occupe une place centrale dans la

structure métropolitaine, et donc dans la structure industrielle, est en mesure de faciliter cette adaptation à moindre coût.

De même, avant d'envisager le développement de nouvelles infrastructures portuaires dans le bassin laurentien, il faudrait considérer le réinvestissement dans l'ensemble du réseau des ports existants, ports qui sont souvent au cœur des structures urbaines. La question de la coordination de la ville/port laurentienne ouvre le porte à l'aménagement d'un réseau de ports urbains qui est, selon nous, plus en mesure d'accommoder à la fois la fluctuation des trafics intercontinentaux et la nécessaire réduction des coûts de transport interurbain régional par la systématisation du cabotage et ce, en tablant sur un patrimoine existant et disponible.

Le cabotage peut potentiellement jouer un rôle clé dans le développement d'un véritable réseau portuaire en interreliant les communautés riveraines du Saint-Laurent. De plus, comme il implique des moyens techniques de dimension réduite, il peut prendre place sur des infrastructures portuaires de dimensions restreintes. Dans cette optique, il apparaît important d'intensifier la recherche technique et fondamentale en aménagement, et dans le développement d'outils techniques et de saines pratiques de gestion permettant le développement de telles opportunités, comme de l'utilisation optimale du patrimoine portuaire du Saint-Laurent. Il existe une quantité non négligeable d'études appelant au développement du cabotage sur le fleuve. Cependant, elles n'ont pas suffi à susciter le développement de cette filière. Il nous semble, dans ce domaine comme dans celui de l'intégration ville/ort, qu'une structure de soutien technique permanente (associée au monde universitaire montréalais et québécois) puisse appuyer et guider à long terme les efforts de la société civile, du secteur privé, des collectivités territoriales et des autres gouvernements, et ainsi faciliter la coordination d'une telle entreprise.

Cependant, le développement d'un réseau de cabotage comme le réaménagement des ports urbains laurentiens demandera plus de coopération entre les administrations existantes et plus de volonté au sein des gouvernements qui ont la responsabilité ultime de la gestion du Fleuve Saint-Laurent, tout comme des infrastructures portuaires qui le jalonnent. Les ports urbains doivent selon nous devenir des « citoyens du fleuve ». Ainsi deviendront-ils une partie intégrante de l'identité laurentienne vivante et diversifiée et à ce titre, ils doivent être les premiers à reconnaître que leur intérêt ne se limite pas à leur frontière administrative mais qu'il embrasse l'ensemble du territoire de notre fleuve national.

Sources des figures

- 2.1.1 (A) « Vue de la ville de Louisbourg en dedans du port », d'après VERRIER fils, 1741. Bibliothèque nationale de Paris, (tiré de HARRIS, R. C., MATTHEWS, G. J., DECHÊNE, L. & al. *Atlas historique du Canada*, Montréal, Presses de l'université de Montréal, 1987, p. 62-63).
- 2.1.1 (B) Carte des « premières concessions à Boucherville » par GAREAU, G.-R. (tiré de BUREAU, P., R. CÔTÉ & MICHAUD, C., *Boucherville : Répertoire d'architecture traditionnelle*, Québec, Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, seconde édition, 1982 [1979], p. 35.
- 2.1.1 (C) « Fragment d'une carte de Montréal en 1752 » d'après FRANQUET, L. (tiré de HARRIS, R. C., MATTHEWS, G. J., DECHÊNE, L. & al. (1987) *Atlas historique du Canada*, Montréal, Presses de l'université de Montréal, 1987, p. 127).
- 2.1.1 (D) « Fragment d'une carte de Montréal en 1846 », carte retouchée d'après CANE, J., 1846, Bibliothèque Nationale du Québec.
-
- 2.1.2 (A) BÉLANGER, M. et A. LAMBERT, « Les écuries d'Youville », 2003. Photographie, Ville de Montréal.
- 2.1.2 (B) Auteur inconnu, « Filature Victor Hudon vue du fleuve en 1874 », 1874. Photolithographie, Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal, M 979.87.360
- 2.1.2 (C) « Montreal - The ship labourer's Strike » (gravure tirée de *Canadian Illustrated News*, 29 mai 1880, collection personnelle).
-
- 2.2.1 (A) « Région de Montréal », carte de Lambert, A., d'après une photo aérienne (tirée de www.googleearth.com).
- 2.2.1 (B) « Le Fleuve Saint-Laurent, le port, l'est de l'île de Montréal et la banlieue sud », photographie aérienne (tirée de www.googleearth.com).
- 2.2.1 (C) « Rue Notre-Dame et quais du port de Montréal dans le quartier Hochelaga », photographie aérienne, Ministère canadien de l'énergie des mines et des Ressources, 1949, cartothèque de l'Université du Québec à Montréal.
- 2.2.1 (D) « Rue Notre-Dame et quais du port de Montréal dans le quartier Hochelaga », photographie aérienne, Ville de Montréal, 1999.
-

- 2.3.1 (A) BÉLANGER, M. et A. LAMBERT, « Terminal à conteneurs CAST du port de Montréal », 2003. Photographie, Ville de Montréal.
- 2.3.1 (B) « L'esplanade du Vieux Port de Montréal », idem.
-
- 2.3.2 (A) BÉLANGER, M. et A. LAMBERT, « Vue de la rue Notre-Dame vers l'est depuis le pont Jacques-Cartier », 2003. Photographie, Ville de Montréal.
-
- 3 (A) « Carte de l'Europe du nord-ouest avec la position de certaines grandes métropoles et des deux Ville/port à l'étude », carte de LAMBERT, A. d'après une photo aérienne (tirée de www.googleearth.com).
- 3.1 (A) « Delfthaven », carte manuscrite anonyme, début du 17^{ème} siècle, Archives de la ville de Rotterdam.
- 3.1 (B) BONNECROY, « Anvers vue de la rive gauche de l'Escaut », 1656. Fragment d'une peinture, Grand séminaire de Bruges.
- 3.1. (C) « Carte de Rotterdam », gravure anonyme, milieu du 18^{ème} siècle, Archives de la ville de Rotterdam.
- 3.1 (D) « Quai et Bassin dans Waterstade », gravure anonyme, milieu du 18^{ème} siècle, (tirée de MEYER, H., *City and Port; Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam : Changing Relations Between Public Urban Space and Large-scale Infrastructure*, Utrecht, International Books, 1999, pp.22).
- 3.1 (E) Anonyme, « Transshipment dans le port de Rotterdam », 1940-60. Photographie, (tirée de MEYER, H. *City and Port; Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam : Changing Relations Between Public Urban Space and Large-scale Infrastructure*, Utrecht, International Books, 1999, pp.22).
- 3.1 (F) Anonyme, « Weste Wagenstraat après le bombardement », 194?. Photographie sur carte postale, collection personnelle.
- 3.1 (G) Anonyme, « Vue aérienne des raffineries dans le secteur Botlek du port de Rotterdam », n.d.. Photographie MEYER, (tirée de MEYER, H. *City and Port; Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: Changing Relations Between Public Urban Space and Large-scale Infrastructure*, Utrecht, International Books, 1999, pp.22).
- 3.1 (H) & (I) LAMBERT, A. « Complexe d'habitations à loyer modique (HLM) », 2004. Photographie.
- 3.1 (J) « Waterstad et Kop Van Zuid aujourd'hui », carte de LAMBERT, A. d'après une photo aérienne (tirée de www.googleearth.com).
-

- 3.1.1 (A) « Carte de Waterstad et Kop Van Zuid », fragment d'une carte de la ville de Rotterdam, Gemeentewerken Rotterdam, 1926 (Reproduction: Cartoprint BV, Den Haag, 1999).
- 3.1.2 (B) « Carte d'une boulevard au cœur de Rotterdam », fragment d'une carte de la ville de Rotterdam, Gemeentewerken Rotterdam, 1926 (Reproduction : Cartoprint BV, Den Haag, 1999).
- 3.1.2 (C) LAMBERT, A., « Boulevard au cœur de Rotterdam aujourd'hui », 2004. Photographie.
- 3.1.2 (D) « Ancien siège social de la *Holland-Amerika Linj* », idem.
- 3.1.1 (E) « Le siège social de P&O NedLloyd sur le *Boompjes* », idem
- 3.1.1 (F) « Le *Boompjes* réaménagé », idem.
- 3.1.1 (G) « Le pont Erasmus vu du *Boompjes* », idem.
- 3.1.1 (H) « Nouveau boulevard dans *Kop Van Zuid* », idem.
- 3.1.1 (I) « Complexe immobilier public », photographie, idem.
- 3.1.1 (J) « Panorama de *Waterstad* et *Kop Van Zuid* puis la *Maas* », photographie, idem.
-

- 3.1.2 (A) LAMBERT, A., « Une jetée dédiée à l'amarrage des barges dans *Wallhaven* », 2004. Photographie.
- 3.1.2 (B) Quai longeant le *Het Park* au centre de Rotterdam, idem.
- 3.1.2 (C) « Jetée de batellerie dans le *Rijn Haven* », idem.
-

- 3.1.3 (A) LAMBERT, A., « Word Port Center », 2004. Photographie.
- 3.1.3 (B) « Le territoire de planification de Stadshavens », carte (tirée de Stadshaven Rotterdam, 2004, *Atlas Stadshavens in Europa*, Rotterdam, p.47).
-

- 3.2 (A) GALLI, E., « Hambourg vue du côté de l'Elbe », 1685. Huile sur toile, Museum für Hamburgische Geschichte. (tirée de PRANGE, C. *Auf zur Reise durch Hamburgs Geschichte: A Journey trough Hamburg's History*, Hambourg, ed. Glogau, 1990, p.20).
- 3.2 (B) KIPS, E., « Vue aérienne peinte du port de Hambourg avec la flotte de la compagnie maritime hambourgeoise HAPAG, au premier plan et le dirigeable Graf Zeppelin la survolant », 1931. Huile sur toile, Museum für Hamburgische Geschichte (tirée de PRANGE, C., *Auf zur Reise durch Hamburgs Geschichte: A Journey trough Hamburg's History*, Hambourg, ed. Glogau, 1990 p.153).

- 3.2 (C) « Vue aérienne du terminal Burchardkai de la compagnie de manutention hambourgeoise HHLA », photo aérienne (tirée de Hmburger Hafen – und Lagerhaus – AG, 2002).
-
- 3.2.1 (A) « Hamburg ville libre sur l'Elbe », carte de HARTMANN, G., 1749, Museum für Hamburgische Geschichte, Copie contemporaine, collection personnelle.
- 3.2.1 (B) LAMBERT, A. « Canal au cœur du quartier des entrepôts », 2004. Photographie.
- 3.2.1 (C) « L'aménagement du quartier des entrepôts », carte anonyme, 189? (tirée de KÄHLER, G., BÜRE, O. *HafenCity Hamburg: Spuren des geschichte*, Hamburg, Hamburg Port Area Development Corporation, 2001, p. 35).
- 3.2.1 (C) « Carte de Hamburg et de son port », carte marine, REICHS-MARINE-AMT, 1909 (Reproduction : Deutsches Hydrographisches Institut, Hamburg, 1989).
- 3.2.1 (D) « Les travailleurs du port faisant la navette », lithographie de KOLLMORGEN, F., 1910, Museum für Hamburgische Geschichte. (tirée de PRANGE, C. *Auf zur Reise durch Hamburgs Geschichte: A Journey trough Hamburg's History*, Hamburg, ed. Glogau, 1990, p.322).
- 3.2.1 (E) Anonyme, « L'arrivée du paquebot *Cap Polonio* au *Landungsbrücken* », 1922. Photographie, Museum für Hamburgische Geschichte. (tirée de PRANGE, C. *Auf zur Reise durch Hamburgs Geschichte: A Journey trough Hamburg's History*, Hamburg, ed. Glogau, 1990, p.123).
- 3.2.1 (F) LAMBERT, A. « Passagers en attente et flâneurs sur les quais du *Landungsbrücken* aujourd'hui », 2004. Photographie.
- 3.2.1 (G) LAMBERT, A., « Sur ce panorama retoucher du *Landungsbrücken* aujourd'hui », 2004, 2006. Montage Photographique retouchée.
- 3.2.1 (H) LAMBERT, A. « Vue du centre de Hamburg, du *Landungsbrücken*, de l'Elbe et du port depuis le clocher de l'église Saint-Michel », 2004. Photographie.
- 3.2.1 (I) « Vue d'une plage le long de l'Elbe », idem.
- 3.2.1 (J) « Ancien entrepôt céréalier converti en édifice à logements multiples sur les quais du quartier Altona-Altstadt », idem.
- 3.2.1 (K) « Nouveau bâtiment commercial/résidentiel », idem.
- 3.2.1 (L) « Nouveau bâtiment commercial/résidentiel », idem.

3.2.1 (M) « Carte d'une partie du projet *Hafen City* », Fragment d'une carte (tiré de *Hafencity Hamburg : The Masterplan*, Hamburg Port area Development Corporation Hamburg Port area Development Corporation, 2000, Annexe).

3.2.2 (A) « Vue aérienne des aménagements d'infrastructures routières structurantes à Hambourg au milieu des années 70 », 1974, Hamburg Hafen - Und Lagerhaus – AG (H.H.L.A). Photographie (tirée de PRANGE, C., *Auf zur Reise durch Hamburgs Geschichte: A Journey through Hamburg's History*, Hamburg, ed. Glogau, 1990, p.81.

3.2.2 (B) HAPAG-Lloyd, « Super porte-conteneurs Colombo Express », 2003. Photographie.

3.2.2 (C) HAPAG-Lloyd, « La Maison Ballin, siège social de HAPAG-Lloyd au cœur de Hambourg », 2005. Photographie.

3.2.2 (D) Hamburg Hafen - Und Lagerhaus – AG (H.H.L.A), « Les terminaux à conteneur de HHLA à Hambourg », 2003. Photographie retouchée.

3.2.2 (E) Hamburg Hafen - Und Lagerhaus – AG (H.H.L.A), « Le terminal à conteneurs de HHLA : Altenwerder », 2003. Photographie.

3.2.2 (F) Hamburg Hafen - Und Lagerhaus – AG (H.H.L.A), « Paire de grues de pille automatique du terminal à conteneurs de HHLA : Altenwerder », 2003. Photographie.

4 (A) Port de Montréal, « Les deux «domaines» du port de Montréal », 2003. Carte retouchée.

4.1 (A) HÉBERT, Adrien, « Le Port de Montréal », 1924. Peinture à l'huile, Musée du Québec

4.1.1 (A) NOTMAN, W., « Douane et place Royale », 1859. Photographie. Musée McCord d'histoire canadienne, Archives photographiques Notman, Montréal, [VIEW-7061.0]

4.1.1 (B) WALKER, J., H., « Marché Bonsecours », 186?. Estampe, Musée McCord d'histoire canadienne, Archives photographiques Notman, Montréal, [M16417]

4.1.1 (C) NOTMAN, W., « Vue du port de Montréal à la débâcle printanière », 1865. Photographie, Musée McCord d'histoire canadienne, Archives photographiques Notman, Montréal, [I-15207.1]

- 4.1.1 (D) « Portion du port de Montréal réaménager selon les plans de l'ingénieur John KENNEDY », Carte de PINSONNEAULT, A. R., 1907, Bibliothèque Nationale du Québec.
- 4.1.1 (E) NOTMAN & Son, « Le silo n°2 et sa tour marine entre les quais Jacques-Cartier et Victoria dans les années 1920 », 1919-1920. Photographie, Musée McCord d'histoire canadienne, Archives photographiques Notman, Montréal, [VIEW-18939]
- 4.1.1 (F) BÉLANGER, M. et A. LAMBERT, « La tour de l'horloge sur la jetée Victoria », 2003. Photographie. Ville de Montréal.
- 4.1.1 (F) Anonyme, « Les silo à grain du Canadien Pacifique au port de Montréal, 1909. Photographie, Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal, [MP-1979.155.140]
-
- 4.1.2 (A) & (B) BÉLANGER, M. et A. LAMBERT, « Grue des terminaux à conteneur du port de Montréal », 2003. Photographie, Ville de Montréal.
-
- 4.1.3 (A) ROPER, A., W., « Des barges à voile dans le bassin du marché », 1897. Photographie, Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal, [MP-1977.76.25]
- 4.1.3 (B) « Intérieur du Marché Bonsecours à la veille de Noël », Gravure, *Canadian Illustrated News*, 7 janvier, 1871, collection personnelle.
- 4.1.3 (C) Anonyme, « Quai King Edward », vers 1960. Photographie. Archives du port de Montréal.
- 4.1.3 (D) « Coupe du quai Jaques-Cartier et de la tour marine du silo n° 2 », Image Composite d' A. LAMBERT, à partir de :
- 1) Photographie : NOTMAN & Son (1919-1920) Musée McCord d'histoire canadienne, archives photographiques Notman, Montréal, [VIEW-18939]
 - 2) Dessin : CARDINAL, HARDY et Ass., ROSE, P. (1990) *Vieux-Port de Montréal: Plan directeur d'aménagement*, Société du Vieux-Port de Montréal inc., p. 26
- 4.1.3 (E) BÉLANGER, M. et A. LAMBERT, « Pille de conteneurs au terminal Racine du port de Montréal », 2003. Photographie, Ville de Montréal.
-
- 4.2 (A) NOTMAN & SANDHAM, « Un groupe d'enfant devant le transatlantique Thames au port de Montréal », 1878. Photographie, Musée McCord d'histoire canadienne, Archives photographiques Notman, Montréal, [VIEW-813.1.]
-

- 4.2.1 (A) NOTMAN & SANDHAM, « Vue des quais du port de Montréal et de la rue des Commissaires (rue de la Commune », 1878. Photographie, Musée McCord d'histoire canadienne, Archives photographiques Notman, Montréal, [VIEW-841.0.]
- 4.2.1 (B) « Carte d'une partie de Montréal et du port », Fragment d'une carte retouchée par LAMBERT, A., d'après PLUNKETT, B. (1872) Bibliothèque nationale du Québec.
- 4.2.1 (C) « Carte d'une partie de Montréal et du quai Jacques-Cartier », Fragment d'une carte retouchée d'après PINSONNEAULT, A., R., 1907, Bibliothèque nationale du Québec.
- 4.2.1 (D) BÉLANGER, M. et A. LAMBERT, « Fragment d'une affiche publicitaire pour la cité de Maisonneuve », 2003. Photographie (tirée d'un fragment d'une sérigraphie : auteur inconnue (début du 20^{ème} siècle), Maison de la culture de Maisonneuve, Ville de Montréal).
- 4.2.1 (E) BÉLANGER, M. et A. LAMBERT, « L'entrepôt de la raffinerie de sucre Lantic et son convoyeur relié au quai », 2003. Photographie, Ville de Montréal (2003).
-

- 4.2.2 (A) Anonyme, « Locomotive de la *Harbour Commission of Montreal* (H.C.M.) », début du 20^{ème} siècle. Photographie, Archives du port de Montréal.
- 4.2.2 (B) « Complexe ferroviaire de la gare Viger à Montréal (Compagnie du Chemin de Fer Canadien pacifique [C.P.]) », Fragment d'une carte retouchée par LAMBERT, A.: d'après PINSONNEAULT, A., R. (1907) Bibliothèque National du Québec.
- 4.2.2 (C) « Triage de longue pointe », 1949. Photographie aérienne : Ministère canadien de l'énergie des mines et des Ressources, Cartothèque de l'Université du Québec à Montréal.
- 4.2.2 (D) BÉLANGER, M. et A. LAMBERT, « Triage de l'Administration du Port de Montréal (A.P.M.) », 2003. Photographie retouchée, Ville de Montréal.
- 4.2.2 (E) Mise en valeur du territoire et du patrimoine, « Le réseau ferroviaire montréalais », 2004. Carte, Ville de Montréal, (tirée de *Plan d'urbanisme de Montréal : Version préliminaire*. p. 65).
-

- 4.2.4 (A) BÉLANGER, M. et A. LAMBERT, « Triage Hochelaga (C.P.) », 2003. Photographie, Ville de Montréal.
-

- 4.3 (A) HÉBERT, A., « Les débardeurs devant le quai », 1924. Dessin, Musée du Québec.
-

4.3.1 (A) NOTMAN, W., « Le second édifice de la douane (à l'angle de la rue de la Commune et de la place d'Youville) », 1875. Photographie, Musée McCord d'histoire canadienne, Archives photographiques Notman, Montréal, [VIEW-955.A.0]

4.4.4 (A) LAMBERT, A., « Le pied du courant : Espace Ville/port à réaménager », 1999. Photographie aérienne retouchée, Ville de Montréal.

4.4.5 (A) BÉLANGER, M. et A. LAMBERT, « Le silo n° 4 », 2003. Photographies, Ville de Montréal.

4.4.5 (B) BÉLANGER, M. et A. LAMBERT, « Petit pêcheurs à la Promenade Bellerive », 2003. Photographies, Ville de Montréal.

Bibliographie

Littérature Générale

- AMAR, G. (2004) *Mobilités urbaines : Éloge de la diversité et devoir d'intervention*, Paris, éd. De l'aube, 2004, 251 p.
ISBN : 2-87678-989-2
- ANDREU, P. et J.-M. DUTHILLEUL, (1995) « Les infrastructures comme architecture urbaine », *Projet urbain*, no 6, déc. 1995, p. 24.
- BARBICHON, G. (1991) « Espace partagés : variation et variété des cultures », *Espaces et sociétés*, n° 62-63, éd. L'Harmattan, Paris, 1991, p.107-134.
ISBN : 2-7384-1162-2
- BINETTE, R. (1998) « Patrimoine et travail, nostalgie ou outil de développement? », *Patrimoine et postmodernité : transactions et contradictions*, Trames; Revue de l'aménagement, n° 12, Montréal, 1998, pp.81.
- BRAUDEL, F. (1967) *Civilisation matérielle ; Économie et capitalisme 15ième-18ième siècle*, Paris, Éd. A. Colin, 1979.
ISBN : 2200371020
- BRAUDEL, F. (1985) *La dynamique du capitalisme*, Paris, éd. Champs/Flammarion, Paris, 2004, 120 p.
ISBN : 2-08-081192-4
- CALSAT, J.-H., (1993) *Dictionnaire multilingue de l'aménagement de l'espace : français-anglais-allemand-espagnol*, Paris, Conseil international de la langue française, 1993, 703 p.
ISBN ; 2853192458
- CASTELLS, M. (1996) *La société en réseaux*, Paris, éd. Fayard, 2001, 671 p.
ISBN : 2-213-60845-8
- CORBIN, A. (1988) *Le territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, éd. Aubier, Coll. Historique, 1988, 411 p.
ISBN : 2700727175
- GAUTHIEZ, B., (2003) *Espace urbain : vocabulaire et morphologie*, Paris, Monum, éd. Du patrimoine, 2003, 493 p.
ISBN : 2858227357

- GROTIUS, H. (1633) *The freedom of the Seas, or, The right which belongs to the Dutch to take part in the East Indian trade*, traduit du latin par MILFORD, H., New York, Oxford University Press, 1916, 79 p.
ISBN : 0665659547
- HABERMAS, J. (1968) *La technique et science comme idéologie*, Paris, éd. Gallimard, 1973, 211 p.
- HABERMAS, J. (1981) *Théorie de l'agir communicationnel : Tome 2; Pour une critique de la raison fonctionnaliste*, Paris, éd. Fayard, 1987, 480 p.
ISBN : 2-213-01951-7
- JACOBS, J. (1961) *The Death and Life of Great American Sites*, New York, Vintage Books, Random House, 1992, 458 p.
ISBN : 0-679-74195-X
- KONVITZ, J. W. (1985) *The Urban Millennium: The City-Building Process from the Early Middle Ages to the Present*, Edwardsville, Southern Illinois University Press, 1985, 265 p.
ISBN : 0809312018
- LASSERRE, J.-C. (1980) *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*, Montréal, éd. Hurtubise HMH, 1980, 753 p.
ISBN : 2-89045-447-9
- LOISEAU, J.-M. et al., (1993) *Le paysage urbain*, Paris, éd. Sang de la terre, 1993, 193 p.
ISBN : 2869850611
- LEVY, F. P., (1984) *Anthropologie de l'espace*, Paris, Centre Georges Pompidou, 346 p.
ISBN : 2-85850-248-X
- MANTOUX, P. (1928) *La révolution industrielle au 18ième siècle*, Paris, éd. Génin, 1973, 577 p.
- McLUHAN, M. (1964) *Pour comprendre les médias*, Montréal, éd. HMH, 1970, 390 p.
- PANERAI, P. & al. (1999) *Analyse urbaine*, éd. Parenthèses, Paris, 1999, 189 p.
ISBN : 2-86364-603-6
- QUARTEMAINE, P. (1996) *Building on the Sea: Form and Meaning in Modern Ship Architecture*, London, Academy Edition & National Maritime Museum, 1996, 128 p.
- SENNETT, R. (1990) *La ville à vue d'oeil. Urbanisme et société*, Paris, éd. Plon, 1992, 314 p.
ISBN : 2259023959

Document sur la ville portuaire (général)

- BAUDOUIN, T. et M. COLLIN, (1994) *Culture des villes portuaires et mondialisation de l'économie*, Paris, Laboratoire d'histoire maritime : Université de Paris Sorbonne, 1994, 87 p.
ISBN : 2910238024
- BONILLO, J.-L., A. DONZEL, et M. FABRE, (1992) *Métropoles portuaires en Europe*, Barcelone, Gênes, Hambourg, Liverpool, Marseille, Rotterdam, éd. Parenthèses, 1992, 211 p.
ISBN : 2863648306
- BREEN, A. et D. RIGBY, (1996) *The New Waterfront : A Worldwidw Urban Success Story*, New York, McGraw-Hill, 1996, 224p.
ISBN : 0076074542
- CHALINE, C. (1993) *La Ville à la reconquête des espaces portuaires délaissées, comparaisons et évaluations internationales*, Paris, éd. Institut d'Urbanisme de Paris, 1993, 334 p.
- CHALINE, C. et al. (1994) *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, éd. L'Harmattan, 1994, 299 p.
- CHALINE, C. (1997) « Forme urbaine et territoires en transition dans la ville portuaire de notre temps » dans *Urbanité des cités portuaires*, Paris, éd. l'Harmattan, 1997, 345-358 p.
- GALLANTI, G. (2000) « The Role of Ports in Territorial Planning, Their Support to Metropolitan Functions » dans *Villes portuaires et développement durable*, vol. n°1, novembre 2000, p. 115-122.
- GUILLERMIN, B. (1994) « Nouvelle frontière urbaine ou nouvelle relation Ville-Port » dans *Actes du Colloque « Vivre et habiter la ville portuaire »*, éd. Cité-projet, Institut d'Urbanisme de Paris, 1994, p. 284-290.
- GONTIER, C. GUILLERMIN, B. et al. (1994) *Le port dans la ville : Données d'une osmose*, Groupe Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Marseille, Marseille, 1994, 12 p.

- GONTIER, C. (1994) « Les grilles du port de Marseille » dans *Actes du colloque « Vivre et habiter la ville portuaire »*, Paris, éd. Cité-projet, Institut d'Urbanisme de Paris, 1994, p. 317-325.
- GRAS, P. (2003) *Port et déports ; De l'imaginaire des villes portuaires*, Paris, éd. L'Harmattan, 2003, 159 p. ISBN 2-7475-5239-X
- GUÉNORD, J.-M. et E. BRASSART, (2000) « Pour un aménagement ville / port concerté et durable à Marseille » dans *Villes portuaires et développement durable, 7^e Conférence internationale*, Association internationale Ville et Ports, novembre 2000, Vol. 1, p. 65-74.
- HAGÈGE, C. (1994) « Le port dans la ville : données d'une osmose. Élément d'une géographie des paysages et des territoires portuaires de Marseille » dans *Vivre et habiter la ville portuaire*, Paris, éd. Cité-projet, Institut d'Urbanisme de Paris, 1994, p. 58-65.
- HERSHMAN, M. J. (1998) *Urban Ports and Harbor Management*, Bristol, Taylot and Francis ed., 1998, 366 p.
- HOYLE, B.S., Hilling, D. dir. (1984) *Seaport Systems and Spatial Change: Technology, Industry, and Development Strategies*, New York, John Wiley & Sons ed., 1985, 481 p.
- KONVITZ, J. W. (1978) *Cities & the sea*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1978, 235 p.
- MEYER, H. (1999) *City and Port ; Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam : Changing Relations Between Public Urban Space and Large-scale Infrastructure*, Utrecht, International Books ed., 1999, 382 p.
- NAUD, L. (1994) « Québec : Redéveloppement urbain, centre historique et potentiel maritime » dans *Actes du colloque « Vivre et habiter la ville portuaire »*. éd. Cité-Projet, Institut d'urbanisme de Paris, Paris, 1994, p. 22-25.
- PRELORENZO, C. (1996) « L'aménagement des interfaces entre villes et ports » dans *Aménagement et territoires*, n°77, mars 1996, p. 39-50.
- PRELORENZO, C. (1998) *Les cités portuaires en projets*, Groupe de recherche sur l'architecture et les infrastructures, École d'Architecture de Versailles, 1998, 22 p.
- TESSIER, J.M. (1991) "Port-City Relations : in Harmony" dans *17th International Association of Ports and Harbours Conference*, May 1991, p. 4.

- TESSIER, J.M. (1993) *Port-City Relations : a Canadian Perspective*, Hong-Kong, University of Hong-Kong ed., 1993, 39 p.
- VERMEERSCH, L. (1998) *La ville américaine et ses paysages portuaires : entre fonction et symbole*, Paris / Montréal, éd. L'Harmattan, 1998, 206 p.
ISBN : 2738473717

Documents relatifs à l'histoire de Montréal et de son port

- ATHERTON, Henry. (1935) *History of the Harbour Front of Montreal*, Montréal, City Improvement League, 1935, 16 p.
- COURCIER, S. (2002) *L'évaluation de l'effet structurant d'un grand projet urbain – le réaménagement du Vieux-Port de Montréal – par l'analyse du changement global et des congruences entre stratégie d'acteurs*, thèse de doctorat en aménagement, Montréal, Université de Montréal, juillet 2002, 461 p.
- DECHÊNE, Louise. (1973) « La croissance de Montréal au XVIIIe siècle », *RHAF*, vol.27, n°2, septembre 1973, 168 p.
- DESLOGES, Y. et A. GELLY, (2002) *Le canal de Lachine ; Du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain*, Québec, éd. Septentrion, 2002, 214 p.
ISBN 2-89448-323-6
- Groupe de recherche sur l'histoire du port de Montréal. (1981) *Construction des élévateurs à grain du port de Montréal*, Montréal, 1981, 105 p.
- HANNA, D. B., (1993) « Stratégie ferroviaires : Emprises et terminus de Montréal » dans *Montréal portuaire et ferroviaire, Actes du 5^e congrès de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel*, Montréal, 1993, p. 41-45.
- KALM, Pehr. (1749) *Le journal du voyage de Pehr Kalm au Canada en 1749*, traduction annotée du journal de route par Jacques Rousseau et Guy Béthune, Montréal, éd. Pierre Tisseyre, 1977, 674 p.
ISBN : -7753-6100-3
- LACHANCE, A. (1987) *La vie urbaine en Nouvelle-France*, Montréal, éd. Boréal, 1987, 148 p.
ISBN : 2-89052-204-0

- LAUZON, G. et M. FORGET, (2004) *L'histoire du Vieux-Montréal à travers son patrimoine*, Montréal, Les publications du Québec, 2004, 292 p.
ISBN 2-551-19654-X
- LEWIS, R. (2000) *Manufacturing Montreal, 1850 to 1930*, éd. John Hopkins University Press, Harrisonburg, 2000, 336 p.
ISBN : 080186349X
- LINTEAU, P.-A (2000) *Histoire de Montréal depuis la confédération*. Montréal, éd. Boréal, 2000, 622 p.
ISBN : 2-7646-0080-1
- LINTEAU, P.-A. (1972) « Le développement du port de Montréal au début du 20^e siècle » dans *Communications historiques*, Ottawa, La société historique du Canada, 1972, p. 193-199.
- MARSAN, J.-C. (1994) *Montréal en évolution : historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais*, 3^{ème} édition, Laval, Édition du Méridien, 1994, 515p.
ISBN : 2894159846
- PATHY, A. C. (2004) *Waterfront Blues ; Labour Strife at the Port of Montreal, 1960-1978*, Toronto, University of Toronto Press, 2004, 328 p.
ISBN 0-8020-8980-1
- Port de Montréal; Gouvernement du Canada. (1999) *Les grands moments de l'histoire d'un grand port international*, feuillet, 4 p.
- SLACK, B. (1982) "Port Service Industries : The Case of Montreal" dans *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 26, n°68, septembre 1982, pp.235-240.
- SLACK, B. (1988) "The Evolution of Montreal Port Service Industry", dans *Le géographe Canadien*, vol. 32, n° 2, 1988, pp.124-132.
- TOMBS, Guy. (1932) "The Harbour of Montreal; An Address Given on March 15th 1932", Before the St. James Literary Society of Montreal, Montreal, 1932, 56 p.

Administration portuaire de Montréal. (2000)

Analyse stratégique du secteur sud-ouest du Port de Montréal, Tome 1, Montréal, 2000, 54 p. et annexes

B.B.L. Consultant, Société multidisciplinaire d'étude et de recherche de Montréal et Dubois, Ferland, St-Hilaire et Associés. (1976)

Sous-comité interministériel pour l'étude sur l'avenir du Port de Montréal; Étude sur l'avenir du Port de Montréal, Ministère des Transports : Gouvernement du Québec, 1976, 87p.

BEAUDET, Gérard, (1999)

« Rapport sectoriel sur la morphologie urbaine et le patrimoine » dans *Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel de moyenne et haute densité : Développement d'une approche intégrée et participative : Étude de cas, corridor de la rue Notre-Dame à Montréal*, MTQ, Montréal, U de M, ANNEXE F, 19 p.

Comité sur l'aménagement de la zone portuaire de Montréal, (1993)

Rapport, Montréal, p.13 et cartes

Commission d'évaluation environnementale; Projet d'expansion du port de Montréal (1989)

Mémoires présentés à la commission aux réunions publiques de Contrecoeur et Montréal les 17,18 et 19, octobre 1989, Montréal, 1989.

Commission d'évaluation environnementale; Projet d'expansion du port de Montréal (1990)

Commentaires présentés à la commission au sujet du projet de directives rendu public en décembre 1989, Montréal, 1990.

DEVENCORE ltée, (2000)

Analyse stratégique du secteur sud-ouest du Port de Montréal, Tome 2, Montréal, 73 p. et annexes.

GARIÉPY, M. (1986)

« L'aménagement du Vieux-Port de Montréal : à la recherche du « génie du lieu » », *Forces*, n°74, été 1986, pp.42-48

MTQ, Dessau Soprin, Roche Deluc, Roche, (2001)

Modernisation de la rue Notre-Dame : Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'environnement; Résumé, Montréal, 2001.

MTQ, Groupe Cardinal Hardy et NOPPEN, Luc. (1999)

Le couloir de la rue Notre-Dame est Montréal : Morphogénèse du paysage; Potentiel historique, Montréal, 1999.

Port de Montréal, (1986)

Plan Directeur; Précis, Montréal, 1986, 11 p. + cartes

Port de Montréal, (1989)

Port of Montreal Expansion Project : Horizon 2010, Montréal, 1989, 65 p.

Port de Montréal / Lavalin, (1985)

Plan directeur : Étude pour l'expansion du port sur l'île de Montréal, Rapport final, Montréal, 1985.

Port de Montréal et Groupe GCL , (1998)

Rapport final : Orientation de développement Section 42 à 56, Montréal, 1998, 51 p.

- SLACK, Brian. L'ABBÉ, Luc. (1981) « Fonctions, caractéristiques et équipements des ports, Annexe 1.1 Les ports modernes, (pp.3-30) » dans *Sous comité intégration ville/port, Rapport de la phase 2, Annexes*. Montréal, décembre 1981, 221 p. + cartes.
- SLACK, Brian. BAZINET, Guy (1981) « Tertiaire Maritime, Annexe 2, (pp.50-70) » dans *Sous comité intégration ville/port, Rapport de la phase 2, Annexes*. Montréal, décembre 1981, 221 p. + cartes.
- Société du Port de Montréal : SNC Lavalin, (1991) *Étude de faisabilité : Secteur de Parc Champêtre*, Montréal, 1991, 39 p. + annexes.
- S.C.I.V.P. (1981 A) *Sous comité intégration ville/port, (1981) Le port de Montréal; Constats, conclusion et recommandations : Rapport de la phase 1*, Montréal, 1981, 31 p + carte.
- S.C.I.V.P. (1981 B) *Sous comité intégration ville/port, (1981) Le port de Montréal; Constats, conclusion et recommandations : Rapport de la phase 1*, Montréal, 31 p. + carte.
- S.C.I.V.P. (1981 C) *Sous comité intégration ville/port, (1981) Solution et recommandations secteurs prioritaires 3 et 4; Rapport de la phase 2*, Montréal, décembre 1981, 33 p. + cartes.
- S.C.I.V.P. (1981 D) *Sous comité intégration ville/port, (1981) Rapport de la phase 2, Annexes*, Montréal, décembre 1981, 221 p. + cartes.
- Ville de Montréal, (2004) *Plan d'urbanisme de Montréal; Version préliminaire*, Montréal, 2004, 269 p. + annexes.

Documents relatifs aux ville/port de Hambourg et Rotterdam

- CHARLIER, J. (1994) « Les stratégies alternatives de redéveloppement portuaire en Europe du nord-ouest » dans *Vivre et habiter la ville portuaire*, Paris, éd. Cité-projet, Institut d'Urbanisme de Paris, 1994, p. 291-296.
- CHARLIER, J. & J. MALÉZIEUX, (1994) « Les stratégies alternatives de redéveloppement portuaire en Europe Occidentale », *Co-édition n° Hors Série des Actes Géographica Lovaniensia & Notes de Recherche du CRIA n° 43*, 1994.

KAISER, Joachim. (2003)

“The Interaction Between Port Heritage Objects and Urbanization Projects in the Port of Hamburg”, dans *Les rencontres de l’AIVP «Savoir gérer le patrimoine ville-port»; identité, stratégies urbaines, enjeux économiques*, Le Havre, éd. Association Internationale Villes et Ports, 2003, p. 115-122.

ISBN 2-910238-52-0

LAVAUD-LETILLEUL, Valérie. (2002)

Mutations récentes et aménagement dans les ville-port de la Mer du Nord, Thèse pour obtenir le grade de Docteur de l’Université Paris I, sous la direction de Jacques MALÉZIEUX, Paris, 2002, 644 p.

PRANGE, C. (1990)

Auf zur Reise durch Hamburgs Geschichte: A Journey through Hamburg’s History, Hambourg, Glogau ed., 351 p.

ISBN 3-920384-35-0

STÜRZEBECKER, P. UHLIG, G. ULRICH, S. (2003)

Harbourpolis: 15 Schools of Architecture: 52 Projects for the 4th International Bülow Competition 2003, Paris, éd. Jean-Michel Place, coll. Architecture, 159 p.

ISBN 2-85893-743-5