

REQUALIFICATION DES BERGES EN CONTEXTE PORTUAIRE ET INDUSTRIEL

ÉTUDE COMPARATIVE



COMITÉ DE SUIVI

Louis-François Monet	Chef de division, Bureau de projets du centre-ville
Sophie Mayes	Chef d'équipe, Bureau de projets du centre-ville

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Karl Dorais Kinkaid	Urbaniste - chargé de projet
Maude Léonard	Aménagiste
Christophe-Hubert Joncas	Aménagiste
Antoine Cantin	Aménagiste
Alexie Baillargeon-Fournelle	Aménagiste

PRODUIT PAR :	L'ENCLUME - Atelier de développement territorial
POUR LE COMPTE DE :	Ville de Montréal
MANDAT OCTROYÉ PAR :	Bureau de projets du centre-ville
DATE :	Mai 2016

TABLE DES MATIÈRES

LE MANDAT	6
INTRODUCTION	7
LES SECTEURS RIVERAINS COMME ESPACES DE RÉAPPROPRIATION	8
LEXIQUE VISUEL	10
ÉTUDES DE CAS	15
UN PREMIER SURVOL	16
LES CRITÈRES DE SÉLECTION	18
LES ÉTUDES DE CAS PROPOSÉES	20
<i>INNER HARBOR, BALTIMORE</i>	23
<i>HAFENCITY, HAMBOURG</i>	35
<i>TORONTO WATERFRONT, TORONTO</i>	45
<i>HARBOR BATHS, COPENHAGUE</i>	61
<i>VILLA OLIMPICA, BARCELONE</i>	73
<i>SOUTHEAST FALSE CREEK, VANCOUVER</i>	83
<i>SAN FRANCISCO WATERFRONT REVITALIZATION, SAN FRANCISCO</i>	95
CONCLUSION	107
FACTEURS DE SUCCÈS	108
BIBLIOGRAPHIE	110

LE MANDAT

La configuration du port de Montréal est en changement depuis plusieurs années, délaissant progressivement d'importantes parties du territoire en bordure du fleuve. Des terrains sont ainsi appelés à changer de vocation, ce qui crée une opportunité de requalification des rives. À l'heure actuelle, entre la Cité du Havre et l'extrémité est de l'arrondissement Ville-Marie, peu d'aménagements permettent un lien entre la ville et ses berges et offrent un accès public.

C'est dans ce contexte que le Bureau de projets du centre-ville de l'arrondissement Ville-Marie souhaite obtenir une étude de comparables inspirants qui présente des exemples de villes ayant réalisé une mise en valeur de leurs friches portuaires. Ces exemples visent à permettre aux autorités municipales de développer une stratégie de mise en valeur adaptée au contexte montréalais.

Il s'agit de réaliser une recherche et une analyse d'initiatives, aux stratégies et modèles de gouvernance variés et innovants, tenues dans sept villes du monde. Une attention particulière est portée aux projets s'étant réalisés dans des contextes climatiques, politiques et économiques comparables à celui de Montréal.

INTRODUCTION



LES SECTEURS RIVERAINS COMME ESPACES DE RÉAPPROPRIATION

Les secteurs riverains en milieu urbain sont des endroits très convoités, notamment en raison du caractère singulier que leur confère leur position stratégique. Depuis quelques décennies, les grandes métropoles leur ont accordé une place importante au sein de leurs plans et politiques d'urbanisme. Leur redéveloppement est devenu presque incontournable.

La revitalisation des secteurs riverains a marqué l'aménagement du territoire dans les années 1980 et 1990 de la même façon que la construction d'autoroutes a pu caractériser les années 1960. Ce phénomène s'explique par une convergence de facteurs technologiques, économiques et géopolitiques. Les fronts d'eau ont d'abord été abandonnés par les activités industrielles, puis dévitalisés, avant de susciter un intérêt renouvelé.

La relocalisation des activités industrielles

Durant les années d'après-guerre, le déploiement du réseau autoroutier, l'exode des populations vers les banlieues et l'optimisation de la logistique du transport de marchandises ont entraîné la dévitalisation de nombreux secteurs riverains et portuaires.

La généralisation de la conteneurisation a eu un impact majeur sur le développement et l'avenir des fronts d'eau. Comme les quais ne pouvaient désormais plus accueillir les infrastructures nécessaires au transport par conteneurs, les activités portuaires ont progressivement été relocalisées à l'extérieur des centres urbains, laissant à l'abandon d'immenses zones riveraines en quête d'une nouvelle identité.

Cette situation a offert aux villes l'occasion de repenser les liens qui unissent leurs quartiers centraux aux berges et de redéfinir la relation qu'elles entretiennent avec l'eau.

La redécouverte des friches portuaires

L'émergence d'un mouvement de protection du patrimoine et des quartiers historiques, la croissance des préoccupations d'ordre environnemental et écologique, l'intensification des pressions en faveur d'une densification des secteurs centraux de même que l'accroissement du pouvoir d'attractivité sociale et culturelle des plans d'eau sont autant de facteurs qui ont contribué à la réappropriation par les villes de leurs secteurs riverains en perte de vitalité.

Les projets de revitalisation les plus connus ont été entrepris durant les années 1970. Leur succès a eu une influence considérable sur les projets des villes qui ont emboîté le pas dans les années qui ont suivi.

On relève trois grandes générations de projets de revitalisation des secteurs riverains.

Années 1960-1970

Les projets de la première génération focalisent sur la création de lieux de destination à vocation quasi exclusivement commerciale et touristique (marchés, centres commerciaux, aquariums, festivals, etc). Les cas des villes de Baltimore, de Boston et de Rotterdam en sont des exemples.

Années 1980

Les projets de deuxième génération se distinguent par leur vision d'ensemble. Ils sont de plus grande envergure et dépassent l'échelle d'un site unique. Ils favorisent le développement de partenariats public-privé et une structure de financement dominée par le secteur privé, ce qui occasionne notamment une privatisation progressive de l'espace riverain. On observe entre autres ces cas de figure dans les villes de Londres, Sydney, Toronto et Barcelone.

Années 1990

La troisième génération de projets se caractérise par la fusion des approches des deux générations précédentes. C'est à cette époque que le développement de projets de requalification des secteurs riverains devient incontournable. En plus des grandes métropoles nord-américaines et européennes, les villes portuaires de plus petite taille, de même que les pays émergents entrent dans le bal et entament des démarches de revitalisation. C'est alors que des villes comme Vancouver, Shanghai et Copenhague initient des processus de réflexion sur l'avenir de leurs berges.

C'est également durant ces années qu'est apparu le phénomène de « clonage urbain » (« urban cloning »). Avec l'amélioration de l'efficacité des moyens de communication, la diffusion des initiatives et des réussites est simplifiée. Plusieurs villes décident alors d'emprunter la voie de la facilité en reproduisant des initiatives existantes, plutôt que de développer des projets qui soient totalement originaux et endogènes. Des projets de revitalisation similaires ayant comme base la construction d'équipements sportifs, d'équipements touristiques majeurs (musées prestigieux, aquariums, centres des congrès, etc.) voient le jour, et agissent comme les piliers d'un positionnement stratégique et d'un exercice de marketing urbain à l'échelle internationale. Plusieurs déplorent l'aspect désincarné de cette approche et proposent, en revanche, des projets qui contribuent à mettre en valeur l'histoire de lieux, à créer des espaces authentiques, uniques et identitaires de même qu'à célébrer la culture et les traditions locales.

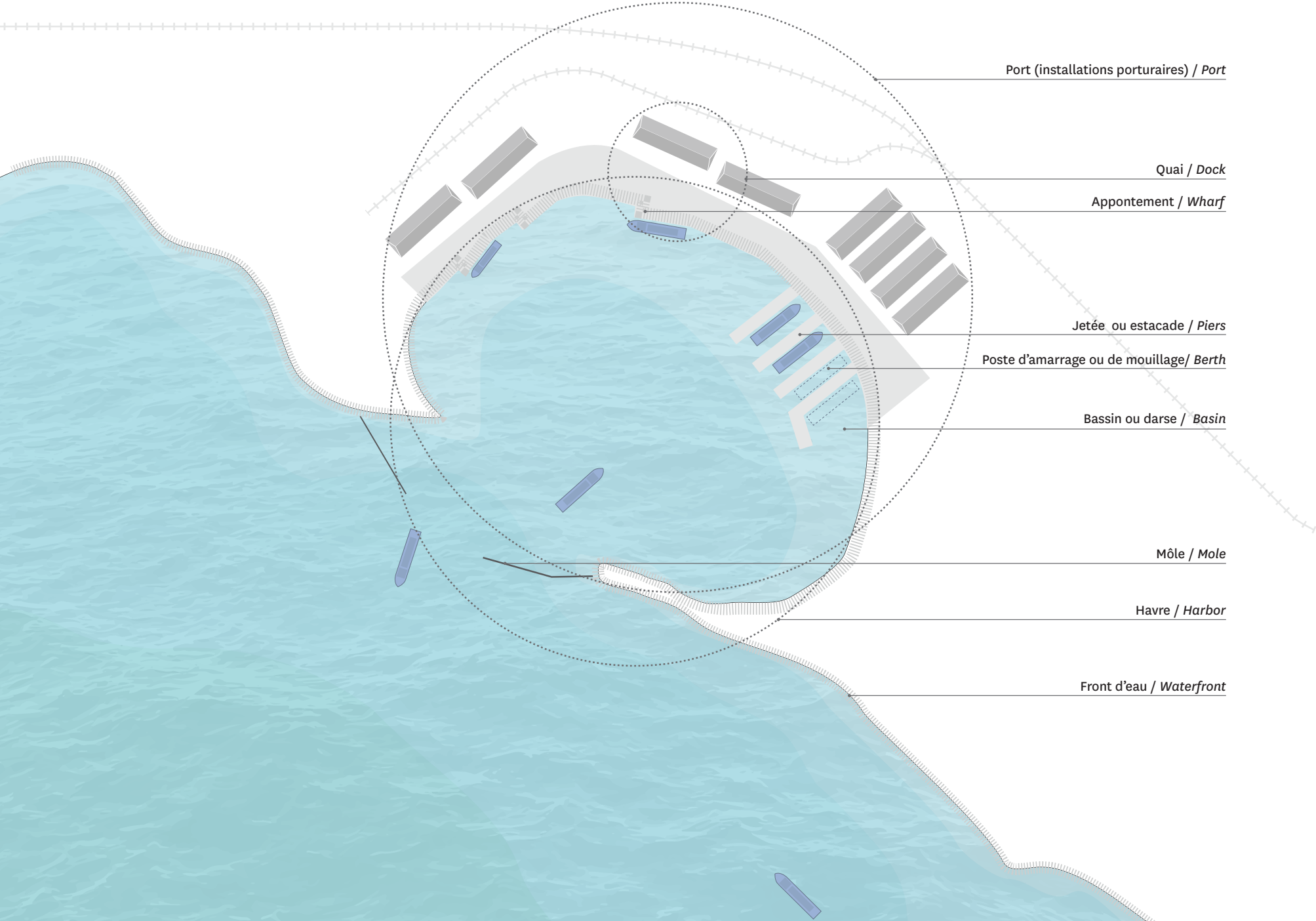
L'évolution des modèles de gouvernance

Depuis les années 1990, on assiste à l'apparition de nouveaux modèles de gouvernance urbaine, et les projets de réaménagement des secteurs portuaires et riverains n'y échappent pas. Le secteur public joue toujours un rôle prépondérant, mais des acteurs issus des domaines privé, semi-public et communautaire participent maintenant à l'effort. Cette approche est désignée « entrepreneuriale de gouvernance urbaine » (« entrepreneurial urban governance »). Elle repose sur la mise en place de partenariats public-privé qui orientent leurs actions en faveur d'un marketing urbain agressif, mettant à l'avant-plan des projets phares ou signatures.

Compte tenu de l'importance sociale, culturelle, environnementale et économique que revêtent aujourd'hui les secteurs riverains et les quartiers adjacents, les projets sont devenus plus transparents et inclusifs. Les nouveaux modèles de gouvernance encouragent la participation des citoyens pour faire émerger une vision de réaménagement fédératrice qui favorise leur adhésion et leur appropriation des lieux.



LEXIQUE VISUEL



Port (installations portuaires) / *Port*

Quai / *Dock*

Appontement / *Wharf*

Jetée ou estacade / *Piers*

Poste d'amarrage ou de mouillage / *Berth*

Bassin ou darse / *Basin*

Môle / *Mole*

Havre / *Harbor*

Front d'eau / *Waterfront*

Front d'eau / Waterfront

Terrain composé de rivages marins, lacustres et fluviaux, naturel ou urbanisé.

Port (installations portuaires) / Port

Bassin abrité, naturel ou artificiel, aménagé de quais pour charger et décharger les navires de transport, fluvial ou maritime.

Havre / Harbor

Port naturel comprenant un bassin naturel étant ouvert sur la mer et offrant un bon mouillage où des navires peuvent s'ancre.

Môle / Mole

Jetée de pierres, de maçonnerie, reliée ou non à la terre, servant de brise-lames pour protéger un port.

Quai / Dock

Le terme anglais signifie se mettre à quai. Il s'agit d'un terme englobant différentes installations portuaires. Il est aussi utilisé pour décrire l'espace où les appareils de levage, les bâtiments et les accès au système de transport (ferroviaire ou camionnage) sont implantés dans un port. Dépendamment du contexte, celui-ci peut-être situé entre deux jetées ou le long d'un appontement.

Jetée ou estacade / Pier

Longue plateforme sur piliers, pilotis ou pontons, perpendiculaire à la rive, pouvant servir à l'accostage ou encore faire partie des aménagements touristiques d'un centre balnéaire (promenade et pêche).

Bassin ou darse / Basin

Plan d'eau entre deux quais pour recevoir les bâtiments dans un port. Peut aussi désigner un plan d'eau plus important au sein d'un port.

Appontement / Wharf

Longue plateforme sur piliers, pilotis ou pontons, parallèle à la rive, servant à l'accostage et au chargement/déchargement des marchandises ou des passagers.

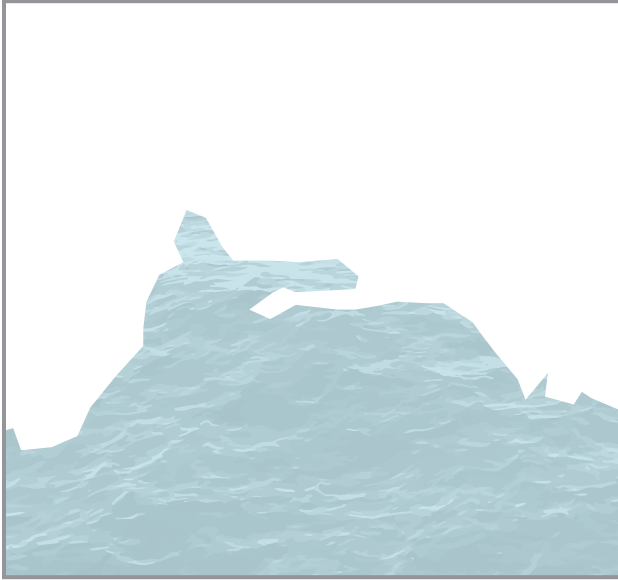
Poste d'amarrage ou de mouillage / Berth

Endroit assigné dans une rade ou un port où le bateau peut mouiller en sécurité avec l'espace pour faire son évitée («swinging room») sur son ancre ou sur corps-mort.

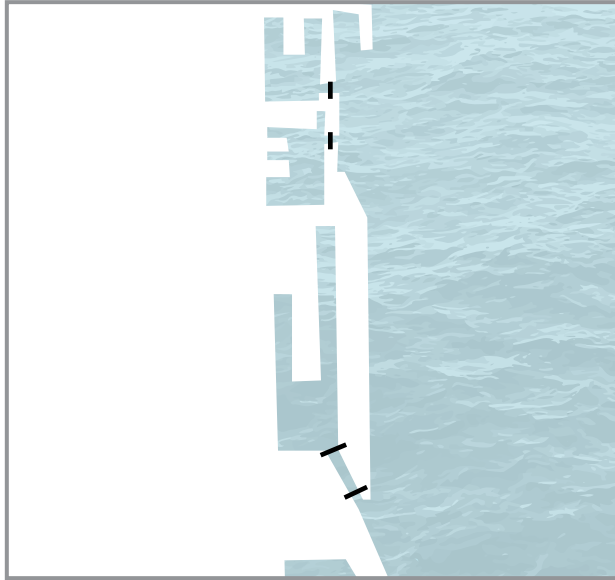
LEXIQUE VISUEL

TYPES DE PORTS

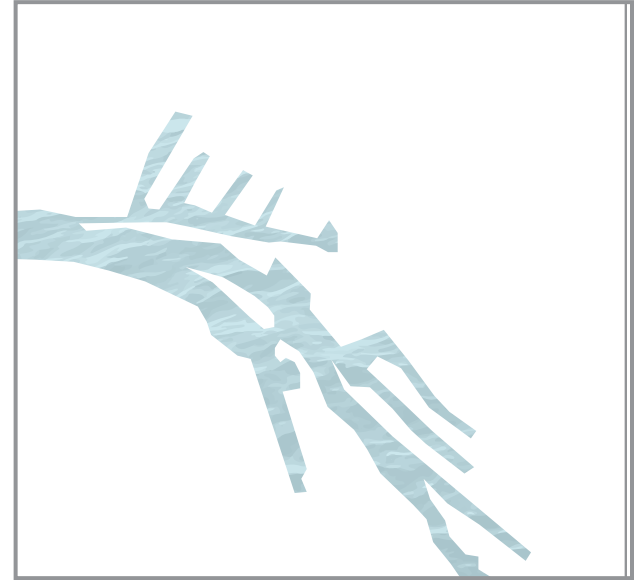
Type A - Côtier (naturel)



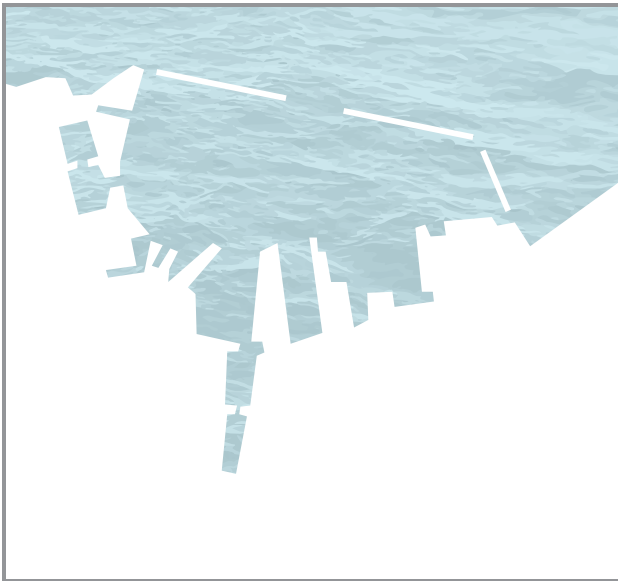
Type C - Côtier (écluses)



Type E - Fleuve (bassins)



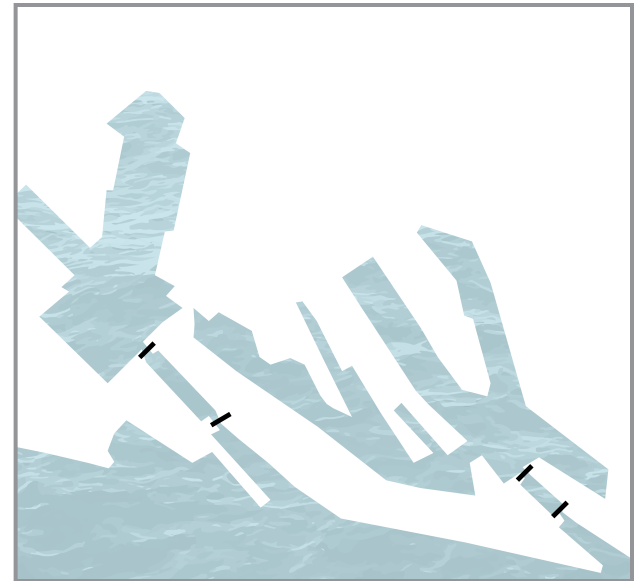
Type B - Côtier (digues)



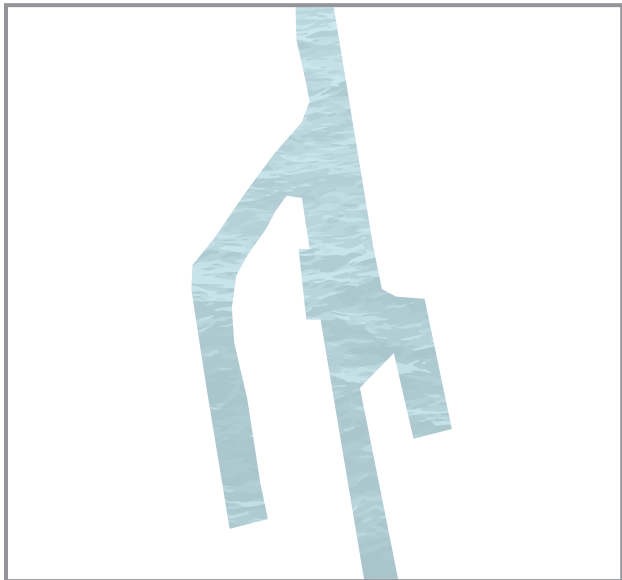
Type D - Fleuve (naturel)



Type F - Fleuve (écluses)

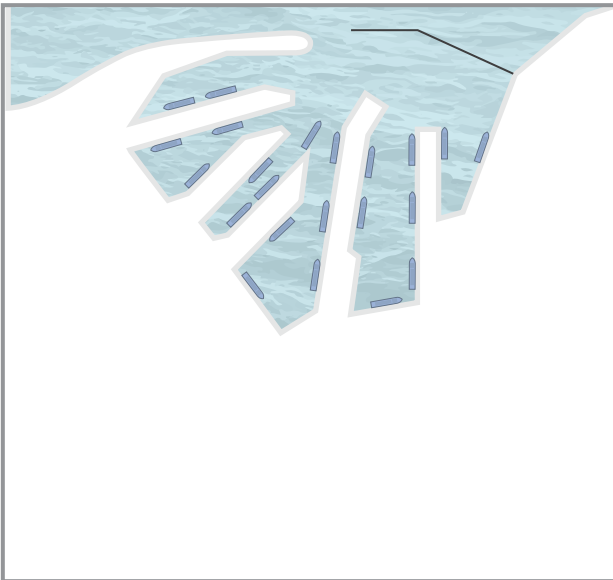


Type G - Canal ou lac

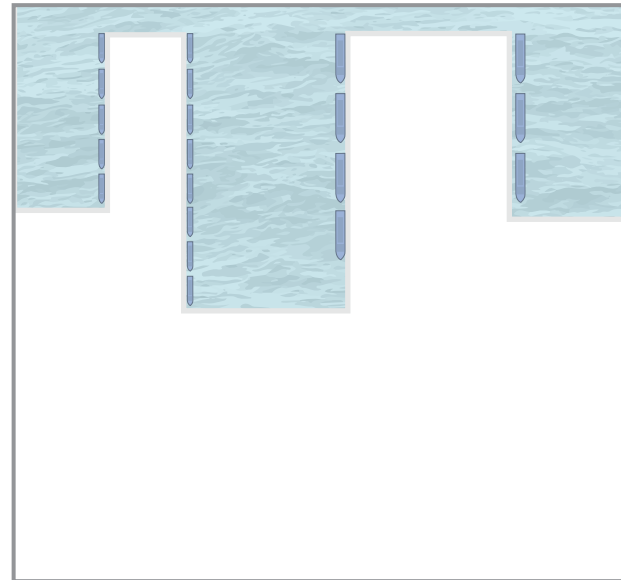


CONFIGURATIONS PORTUAIRES

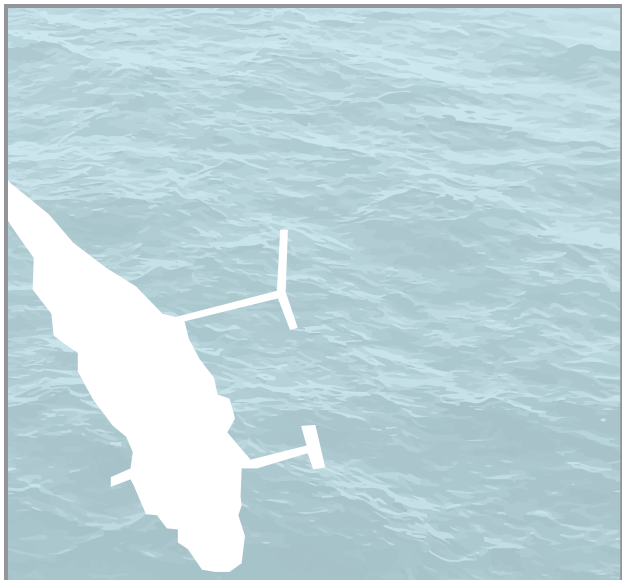
Configuration A - Port à multiples parois de quai



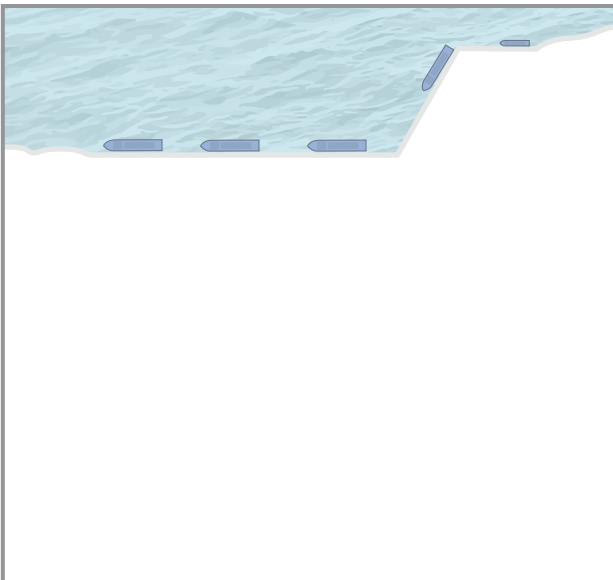
Configuration C - Port à jetées droites



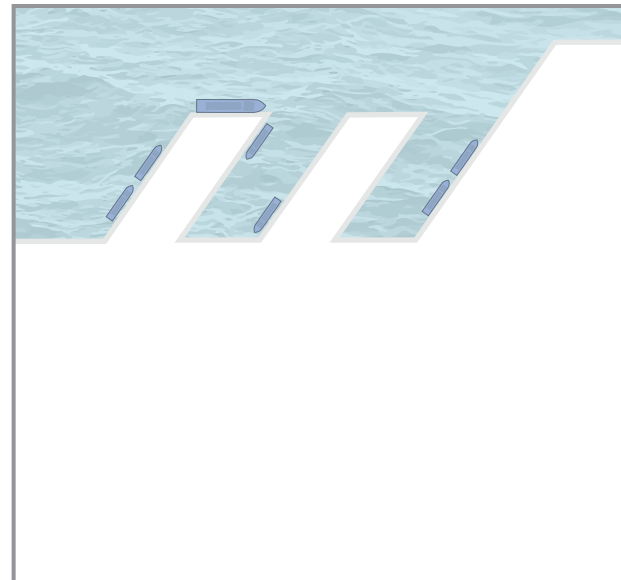
Type H - Rade ouverte



Configuration B - Port terrestre à opérationnalisation maximale



Configuration D - Port à jetées inclinées



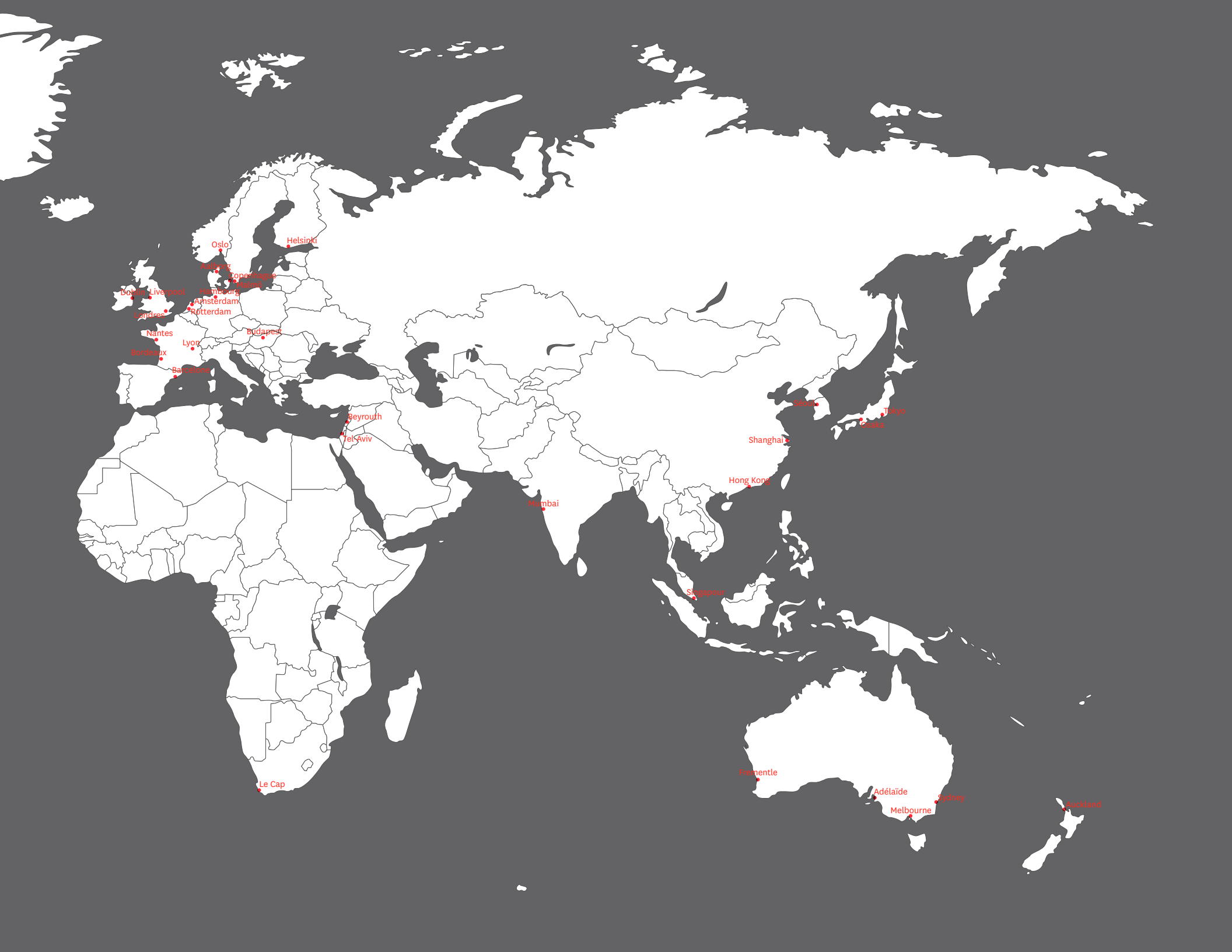
ÉTUDES DE CAS

UN PREMIER SURVOL

La recherche préliminaire a permis d'identifier 45 initiatives de requalification de berges réalisées dans différentes villes à travers le monde.

Les recherches ont été orientées de façon à obtenir un échantillon diversifié d'un point de vue géographique, culturel et conceptuel.





Oslo

Helsinki

Stockholm

Copenhagen

Amsterdam

London

Nantes

Bordeaux

Lyon

Budapest

Barcelona

Beyrouth

Tel Aviv

Mumbai

Shanghai

Hong Kong

Singapour

Tokyo

Osaka

Fremantle

Adelaide

Melbourne

Sydney

Auckland

Le Cap

LES CRITÈRES DE SÉLECTION

Afin de guider le choix des projets à documenter, six critères de sélection ont été identifiés. Ces critères ont été élaborés pour que les projets qui franchissent ce premier filtre soient susceptibles d'être approfondis sans présenter de grands risques méthodologiques.

Avant de poursuivre les recherches, il s'agissait d'abord de s'assurer que :

- › les projets retenus contenaient un niveau suffisant de documentation accessible;
- › leur mise en oeuvre était suffisamment avancée pour pouvoir mesurer les impacts de leur déploiement;
- › la nature même du projet était comparable à ce qu'il est possible d'imaginer pour le secteur montréalais;
- › l'échelle et la superficie du projet étaient comparables à celles du secteur identifié pour Montréal;
- › la sélection était suffisamment diversifiée d'un point de vue géographique et culturel afin d'offrir une typologie variée de concepts et d'approches et finalement;
- › le contexte politique ou de gouvernance dans lequel se sont développés les projets devait être comparable à la situation montréalaise.



ACCESSIBILITÉ À L'INFORMATION

L'importance d'avoir de la documentation suffisante, pertinente et accessible demeure un enjeu central pour le succès de cette étude.

Les projets pour lesquels il n'était pas possible de recueillir un minimum d'information dans le cadre d'une recherche préliminaire ont été éliminés. Ce premier critère de sélection permet de minimiser les chances de faire face à des culs-de-sac en cours de mandat.



ÉTAT D'AVANCEMENT

Puisqu'un des objectifs du mandat consiste à documenter des projets, autant sur le contexte, la conception et les impacts post-réalisation, il est important de s'assurer que les projets retenus soient terminés, ou du moins suffisamment avancés dans leur réalisation pour maximiser la collecte d'information sur leurs retombées.

Les projets encore à l'état de concept et dont la mise en oeuvre n'est pas suffisamment avancée ont été écartés.



NATURE DU PROJET

On constate une pluralité de projets de requalification de berges à travers le monde. Des projets, dont la nature se rapproche de celle anticipée pour Montréal, soit la requalification d'un espace portuaire ou industriel à proximité d'une concentration urbaine mixte et dont l'accès public était au coeur des préoccupations, ont été sélectionnés.



ÉCHELLE COMPARABLE

Le territoire d'intervention projeté pour Montréal correspond à une superficie d'environ 60 à 100 hectares. La question de l'échelle dans le choix des projets sélectionnés a été considérée. Bien qu'il existe plusieurs projets de requalification de berges, et ce, dans plusieurs villes du monde, des cas d'échelles comparables ont été retenus.



DIVERSITÉ ET REPRÉSENTATIVITÉ GÉOGRAPHIQUES

Dans le but de s'inspirer des meilleures pratiques et des diverses formes que peuvent prendre les concepts et processus de requalification, la sélection des projets retenus en fonction des contextes géographiques, climatiques et culturels a été diversifiée.



CONTEXTE SIMILAIRE DE GOUVERNANCE

Bien qu'il soit difficile de bien saisir toutes les subtilités administratives entourant la gouvernance des villes à l'international, une certaine attention a été portée à la gouvernance locale, lorsque possible.

Certains projets élaborés dans un contexte politique et étatique significativement différent n'ont donc pas été sélectionnés, afin de s'assurer que les données recueillies soient significatives dans le cadre de l'étude.

LES ÉTUDES DE CAS PROPOSÉES

À la lumière du processus de sélection, basé sur les critères identifiés précédemment, sept cas de figure sont proposés.





Copenhagen

Hamburg

Barcelone

BALTIMORE - INNER HARBOR -



PRÉSENTATION DU PROJET

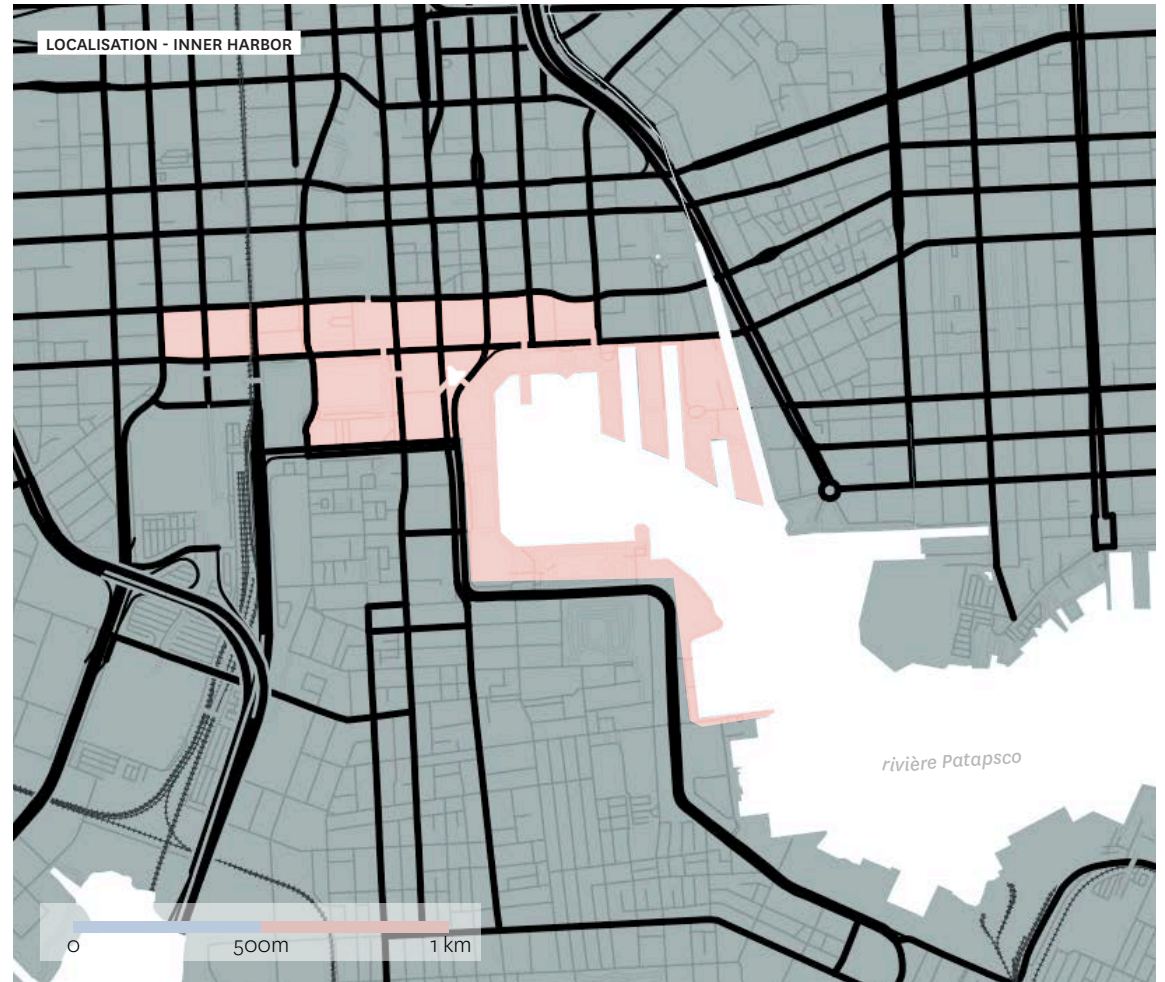
DESCRIPTION DU PROJET

Face au déclin des activités portuaires, une corporation composée de gens d'affaires, accompagnée par la Ville de Baltimore, a entrepris un programme de revitalisation du secteur à travers une série d'interventions d'abord menées sur le domaine privé. Aujourd'hui une destination touristique de choix, l'Inner Harbor comprend quinze tours à bureaux, douze hôtels, dix musées, dix-sept attractions, une station de métro, un nouveau quartier général de la police, des marinas, et le campus du Living Classrooms Foundation. Ce secteur est relié par une promenade et plusieurs espaces publics de qualité.

Aujourd'hui fréquenté par 14 millions de touristes par année, et par les résidents de Baltimore, le projet Inner Harbor a contribué à stimuler l'économie de la ville aux prises avec une crise économique due à une dévitalisation industrielle.

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

L'Inner Harbor est situé dans une baie de la rivière Patapsco. Quant au port, il se trouve au coeur de la Ville de Baltimore.



TYPOLOGIE PORTUAIRE	Fleuve (naturel)
CONFIGURATION PORTUAIRE	Port à jetées droites
ANNÉES DE RÉALISATION	1963-1985
SUPERFICIE D'INTERVENTION	101.2 hectares
LONGUEUR DES BERGES	5 km
PROPRIÉTAIRES DES TERRAINS	Principalement le secteur privé
PROJETS CONNEXES	Charles Centre Oriole Park Harborview

ÉLÉMENTS D'INTERVENTION

- > 15 bâtiments à bureaux
- > 12 hôtels
- > 10 musées
- > 17 attractions
- > une station de métro
- > un quartier général de la police
- > un campus (Living Classrooms Foundation)

MISE EN CONTEXTE DE LA RÉALISATION

CONTEXTE URBAIN

Comme la plupart des villes américaines des années 1950, la ville de Baltimore est confrontée à un exode massif vers les banlieues. Le centre-ville est tranquillement délaissé par les citoyens. À proximité, le port est en perte de vitesse depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale et rassemble de nombreux entrepôts et quais délabrés. Une image négative se dégage de cette partie de la ville.

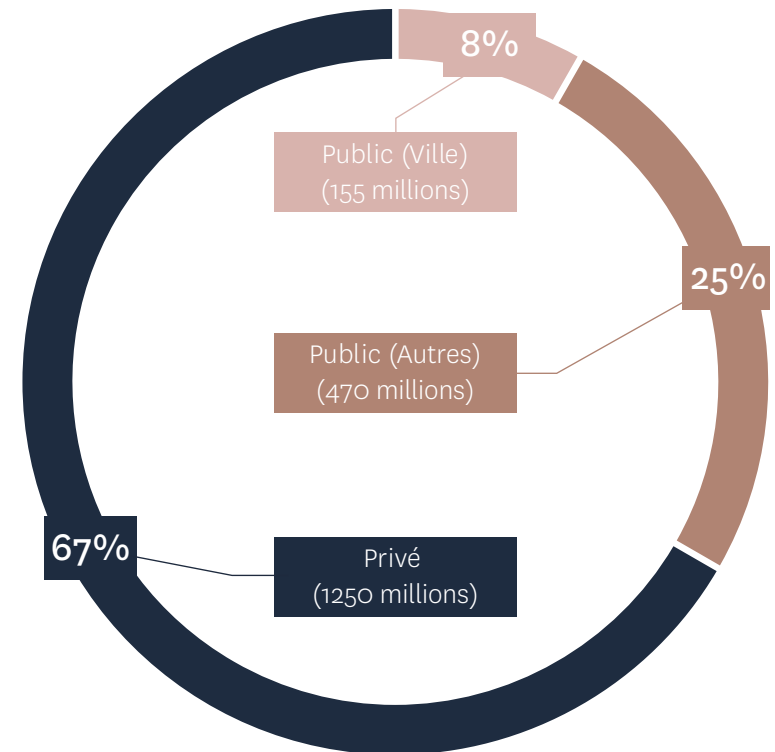
CONTEXTE ÉCONOMIQUE

Depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, la ville de Baltimore connaît un certain déclin économique. Dans les années 1950, les ventes au détail diminuent significativement, tout comme les revenus de taxes foncières. Avec l'absence de nouvelles constructions depuis les 20 dernières années, les espaces de bureaux ont pourtant un faible taux de vacance, suggérant ainsi que le secteur est propice à un renouvellement. Parallèlement, l'industrie portuaire se transforme. Elle évolue vers une industrie de conteneurs ce qui mène le port à se délocaliser à 5 kilomètres du Inner Harbor, laissant le secteur à l'abandon.

OBJECTIFS DU PROJET

Le Plan directeur du Inner Harbor compte quatre grandes orientations: La reconstruction d'un centre municipal (cette dernière a été abandonnée par manque de fonds); la construction de bureaux sur des sites prestigieux en bordure des berges; la construction d'habitations multifamiliales à l'est et à l'ouest du port et l'aménagement d'un espace récréatif agissant comme terrain de jeux, de culture et de divertissement.

INVESTISSEMENTS



CHRONOLOGIE DE LA RÉALISATION



PHASE 1

Constatant le déclin du centre-ville de Baltimore, un comité de gens d'affaires entame une réflexion pour le développement d'un plan d'ensemble visant à renverser cette tendance. Face à l'ampleur de la tâche, le comité décide de se concentrer sur le Charles Center, un projet suffisamment imposant pour donner un nouveau souffle au centre-ville, mais également suffisamment restreint pour être réalisé dans un délai de 10 ans. Composé de bâtiments existants rénovés, d'une série de tours à bureaux, d'un hôtel, d'un théâtre, d'un stationnement souterrain et de trois places publiques, le Charles Center connaît un franc succès, notamment expliqué par une forte demande en espaces de bureaux.

PHASE 2

Avec l'élan du Charles Center, la Ville entreprend la revitalisation du port adjacent au centre-ville, délaissé par l'industrie. Le projet de revitalisation du Inner Harbor repose sur une série de tours de bureaux de qualité en bordure du front d'eau, la construction de logements multifamiliaux dans les secteurs à l'est et à l'ouest du port et l'aménagement d'un terrain de jeux public sur les berges.

Le Inner Harbor, qui devait être complété en 30 ans, est finalisé en l'espace de 20 ans, avec trois fois plus de développement que ce qui avait été planifié au départ.

1969	<ul style="list-style-type: none"> ➤ La frégate USF Constellation est déplacée vers le quai un dans le Inner Harbor pour devenir une des premières attractions. Le Inner Harbor Campus du Community College of Baltimore est annoncé.
1970	<ul style="list-style-type: none"> ➤ La première foire municipale est tenue au Charles Center. Le Federal Reserve annonce la construction d'un nouveau bâtiment dans le Inner Harbor.
1971	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le conseil municipal approuve le Urban Renewal Plan pour le projet du Inner Harbor West.
1972	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Construction du World Trade Center.
1974	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le contrat de construction du Inner Harbor Promenade est concédé.
1975	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le programme Otterbein Homesteading annonce la vente de maisons patrimoniales en mauvais état à 1\$ pour encourager leur restauration.
1976	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Visite des Tall Ships pour la commémoration du bicentenaire des États-Unis. Des dizaines de milliers de visiteurs se déplacent pour voir huit navires. Une équipe de consultants recommande à la Ville de créer une destination touristique en construisant des attractions d'importance. Un State bond de 35 millions de \$ est approuvé pour la construction du Centre des congrès.
1977	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Un accord est signé pour la construction du Hyatt Regency Baltimore Hotel.
1978	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le référendum pour bloquer le développement du Harborplace est défait par les électeurs.
1979	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Des résidences pour personnes âgées sont construites dans le Inner Harbor West.
1980	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ouverture du Harborplace.
1981	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ouverture du National Aquarium, du Hyatt Regency Baltimore Hotel et du Performing Art Music Tent.
1983	<ul style="list-style-type: none"> ➤ La station de métro Charles Center est inaugurée.

PHASE 3

À partir de 1976, le CC-IH entrevoit le potentiel touristique du Inner Harbor et concentre son énergie à accueillir des attraits touristiques d'envergure. Les projets se multiplient et l'affluence de touristes atteint un sommet dans les années 1980, positionnant ainsi la ville de Baltimore comme incontournable sur la scène mondiale.

STRUCTURE DE GOUVERNANCE



PARTAGE DES RÔLES ET RESPONSABILITÉS

La gestion de l'Inner Harbor relève d'une agence sans but lucratif, le Charles Center - Inner Harbor Management Inc. (CC-IH) sous contrat avec la Ville. Dans son mandat, il est appuyé par le Baltimore's Commissioner of Housing and Development. Le CC-IH est une entreprise privée, mais son fonctionnement est géré par l'intermédiaire d'un contrat municipal. En d'autres termes, la corporation peut agir à titre de compagnie privée, tout en étant financée par la Ville. Toutes les ententes avec une tierce-partie (développeur, etc.) doivent être approuvées par un organe de la Ville, créant ainsi un partenariat public-privé fort.

La corporation a quatre fonctions primaires:

1. Coordination des différentes agences de la Ville vis-à-vis du Inner Harbor, permettant de soulager les développeurs de certaines démarches et d'assurer un suivi des délais et des livrables.
2. Supervision du design des améliorations publiques.
3. Recrutement des développeurs qui réaliseront les projets en lien avec le plan et négociation des termes soulignant les obligations des différents partis.
4. Catalyseur et facilitateur permettant d'identifier des idées qui, bien que contraires au plan, bénéficieront au projet dans son ensemble.



STRATÉGIE DE FINANCEMENT

La principale stratégie de financement de l'Inner Harbor visait à investir des fonds publics pour attirer des fonds privés. En ce sens, dès le début, l'évolution des travaux et l'animation des espaces aménagés ont été mises de l'avant pour démontrer que l'Inner Harbor était un projet réel et fructueux. Vers la fin des années 1970, les développeurs ne réussissaient plus à financer seuls leurs projets. La Ville a alors entrepris des stratégies pour s'impliquer davantage dans le financement des projets avec des incitatifs, tels que des baux fonciers permettant aux entrepreneurs de réduire l'investissement initial nécessaire, la réduction des loyers fonciers pour aider à rendre les projets plus attrayants pour les bailleurs de fonds, l'amélioration des espaces publics adjacents au site et un financement flexible permettant de réduire l'écart entre les avoirs, l'hypothèque et le réel coût des projets.

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES RÉELLES

14 MILLIONS DE VISITEURS
ANNUELLEMENT

21 000
EMPLOIS DIRECTS ET INDIRECTS CRÉÉS

IMPACT ÉCONOMIQUE
SUR LA VILLE DE BALTIMORE :

2.3 MILLIARDS \$

102 MILLIONS \$ EN REVENUS
FISCAUX POUR LA VILLE DE
BALTIMORE ET L'ÉTAT DU
MARYLAND

L'ÉVOLUTION DU SECTEUR EN IMAGES



NAVIRES ENTRANT LE BASSIN DU INNER HARBOR
RALPH ROBINSON, BALTIMORE SUN FILES, 1964



NAVIRES ENTRANT LE BASSIN DU INNER HARBOR
GABRIELLA DEMCZUK, BALTIMORE SUN, 2012



PLAN NORD-OUEST DU INNER HARBOR
KILDUFFS, (S.D.)

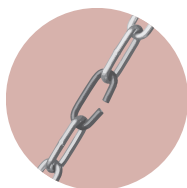


PLAN NORD-OUEST DU INNER HARBOR
LLOYD FOX, BALTIMORE SUN, 2015

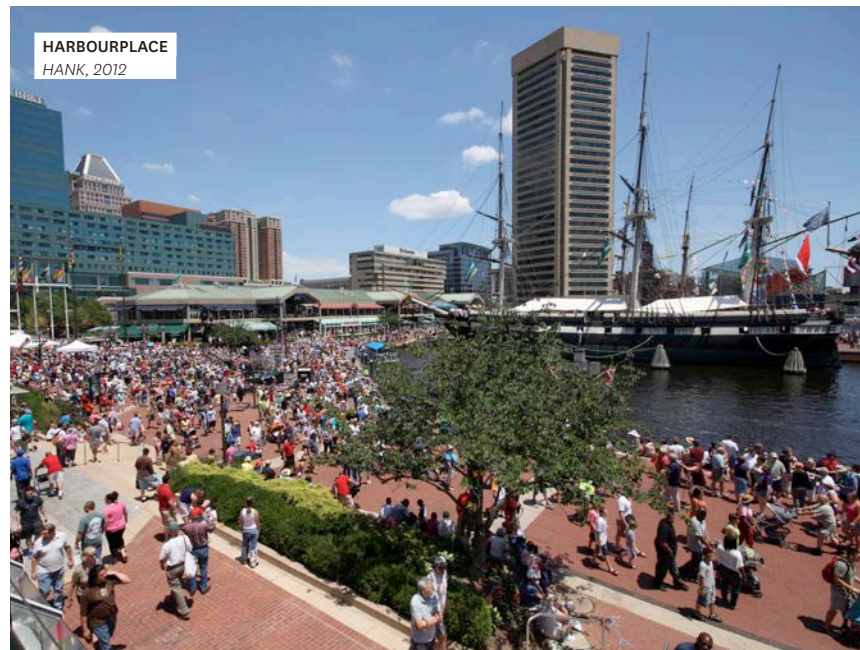
ANALYSE

**FORCES**

- › L'organisation et la promotion d'activités récréatives (Sunny Sunday) par les autorités municipales visant à animer le site toute l'année dès les débuts de la mise en oeuvre du projet.
- › L'aménagement de vues sur le port et des accès aux berges facilités par l'installation d'une promenade qui relie une série d'aires publiques.
- › La présence d'une diversité d'usages (bureaux, attraits touristiques, commerces).
- › L'identification des besoins de la Ville permettant de cibler adéquatement des problèmes économiques et sociaux et d'établir de solutions pertinentes et adaptées.
- › La coopération dans la gestion pour assurer la complémentarité des produits et des services offerts.
- › La gestion coordonnée et centralisée des espaces publics.
- › La présence d'une population nombreuse en bordure du port.
- › La mise en place d'un comité de révision architecturale formé des Doyens en architecture de Harvard, MIT et UPenn, assurant une qualité de l'architecture et de l'aménagement urbain.
- › L'implication de la communauté d'affaires dès les débuts du projet.
- › Un plan d'action fort, mais flexible aux différentes opportunités d'investissement.
- › Des programmes de développement tangibles.
- › La mise en oeuvre réalisée par une équipe de gestion spécialisée et dédiée.
- › Le sentiment de fierté renouvelé des citoyens envers leur ville.

**FAIBLESSES**

- › Le manque de réinvestissement dans les infrastructures du Inner Harbor dans les années suivant la réalisation du projet.
- › La séparation physique entre le port et les quartiers adjacents par des infrastructures routières d'importance.
- › Une inégalité dans la qualité des aménagements de la promenade et des espaces publics, notamment en ce qui a trait au pavage, aux bancs, aux lampadaires, et à d'autres éléments de mobilier urbain.
- › La sous-utilisation de plusieurs lots près des rives, particulièrement des stationnements.
- › Le manque de percées visuelles de la ville vers le port.
- › Le manque de points d'activités à des endroits stratégiques le long du Inner Harbor.
- › Le développement du Inner Harbor sur lui-même, limitant l'appropriation des citoyens.



HARBOURPLACE
HANK, 2012



MARINA ET CLUB DE YATCH
KIM HAIRSTON, BALTIMORE SUN, 2006



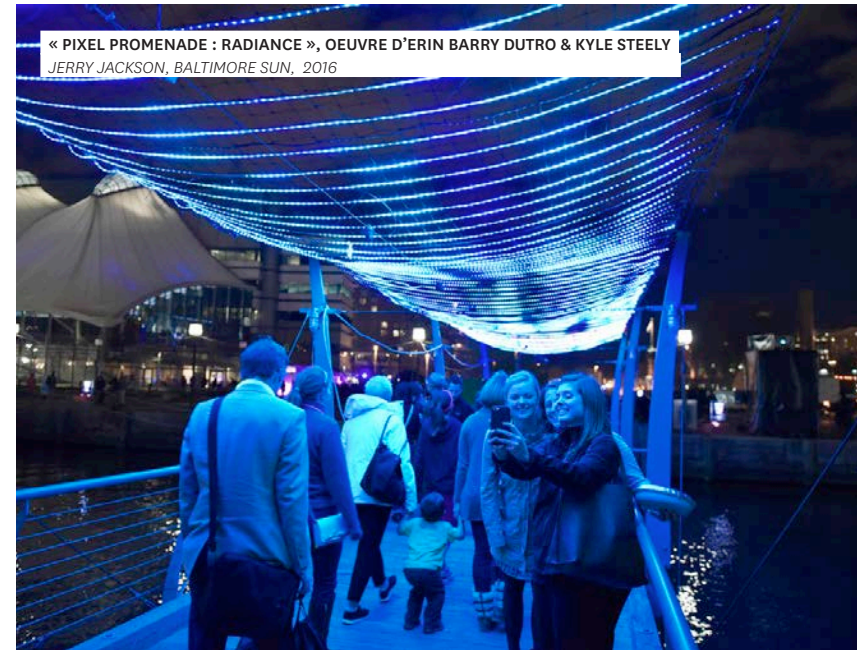
OPPORTUNITÉS

- › L'élan du développement du Charles Center, réunissant des partenaires publics et privés.
- › La réinvention continue de la programmation et l'offre de nouveautés aux résidents et aux visiteurs.
- › La formation de gestionnaires spécialisés dans le partenariat public-privé.
- › Le développement d'espaces de bureaux permettant d'amener une masse critique de personnes, justifiant ainsi la rénovation du Inner Harbor.



MENACES

- › Le délai de réalisation de la revitalisation du port.
- › L'emplacement d'une autoroute coupant le quartier des affaires et le port et restreignant ainsi l'accessibilité aux berges.
- › Les risques engendrés par l'acquisition de 1 000 propriétés et la relocalisation de 700 entreprises.
- › La décontamination de nombreux sites et la disposition de matériaux toxiques.
- › La complexité de l'approbation gouvernementale pour la réalisation du projet (14 entités locales, étatiques et fédérales).
- › Les besoins élevés en investissements nécessitant l'appui de la Ville, de l'État, du Fédéral et du secteur privé.
- › L'échec de douze projets qui n'avaient pas suffisamment d'attrait touristique.



« PIXEL PROMENADE : RADIANCE », OEUVRE D'ERIN BARRY DUTRO & KYLE STEELY
JERRY JACKSON, BALTIMORE SUN, 2016



AUTOROUTE BORDANT ANCIENNEMENT LE INNER HARBOR
KILDUFFS, (S.D.)

PISTES DE RÉFLEXION



FAITS SAILLANTS

- › Un plan d'ensemble clair et ambitieux dans son concept et sa programmation, mais flexible dans sa réalisation en fonction des différentes opportunités qui se présentent.
- › L'évolution de projets distincts dans un projet urbain commun misant sur l'interconnexion des espaces publics.
- › La création d'un organisme dédié au projet, misant sur un partenariat public-privé fort et porteur, qui permet de coordonner les politiques de la Ville et des programmes en fonction des besoins du monde des affaires.
- › L'appui de la Ville pour assurer la réalisation du projet sur plusieurs fronts.
- › Subventions, stratégies de financement et soutien dans la création d'infrastructures.
- › L'animation et programmation des espaces extérieurs.
- › L'ajout constant de nouveaux attraits touristiques.
- › La mise en place d'un Festival marketplace.

VUE NORD DU INNER HARBOR
HARBORMAGIC, (S.D.)



BIBLIOGRAPHIE

VUE DE NUIT À PARTIR DU BÂTIMENT DE LA DOMINO SUGAR
KARL MERTON FERRON, BALTIMORE SUN, 2013



Baffico, S. (2014). « Baltimore une saga portuaire ». *Urbanités*. Vol 4 - Repenser la ville portuaire. En ligne. Adresse URL: <http://www.revue-urbanites.fr/4-baltimore-une-saga-portuaire/>

Craig-Smith, S. J., & Fagence, M. (1995). *Recreation and tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment: An international survey*. Westport, Conn: Praeger.

HR&A Advisors, Inc. (2013). *Baltimore Inner Harbor Economic Impact Study*. Présentation. En ligne. Adresse URL : <http://baltimorewaterfront.com/wp-content/uploads/2015/06/Economic-Impact-Study.pdf>

Lang, J. T. (2005). *Urban design: A typology of procedures and products*. Oxford: Elsevier/Architectural Press. En ligne. Adresse URL: https://archive.org/stream/Urban_Design_A_typology_of_Procedures_and_Products/Urban_Design_A_typology_of_Procedures_and_Products_djvu.txt

Miller, L. (2011). *Sustainable Waterfront Revitalization : Baltimore, San Francisco, and Seattle*. Thèse de Maîtrise en City and Regional Planning. Faculty of California Polytechnic State University. En ligne. Adresse URL : <http://digitalcommons.calpoly.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1591&context=theses>

Millspaugh, M. L. (2003). « The Inner Harbor Story ». *Urban Land*, 62, 36-41. En ligne. Adresse URL : http://globalharbors.org/pdf/The_Inner_Harbor_Story.pdf

Waterfront Partnership. (Novembre 2013). *Baltimore Inner Harbor 2.0*. Adresse URL : <http://baltimorewaterfront.com/wp-content/uploads/2015/06/Inner-Harbor2-0-Master-Plan-compressed.pdf>

Wreen, D. (1983). *Urban Waterfront Development*. Urban Land Institute: Washington.



HAMBOURG - HAFENCITY -



PRÉSENTATION DU PROJET

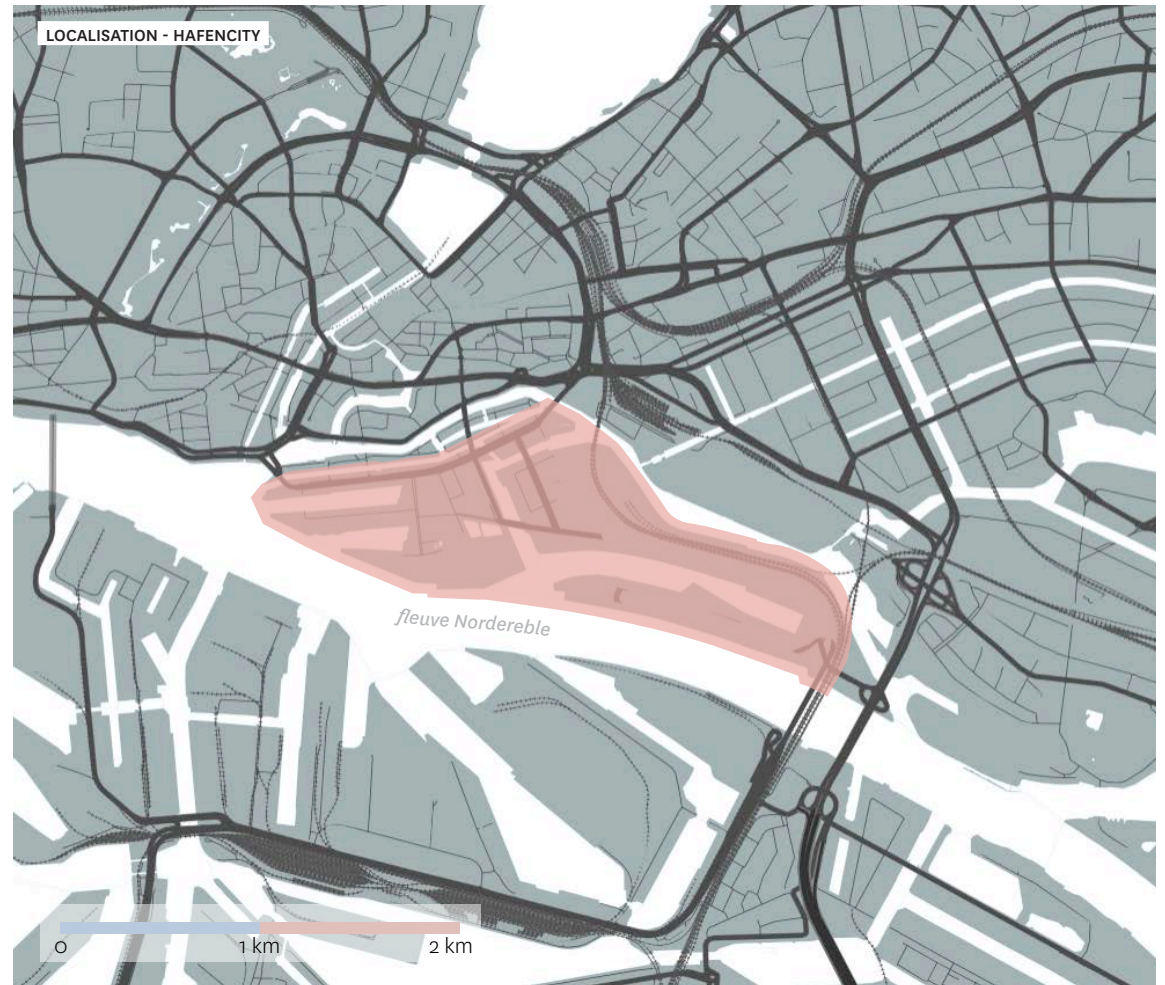
DESCRIPTION DU PROJET

Pendant plusieurs décennies, le secteur portuaire d'Hambourg a été boudé par les urbanistes et était perçu comme un lieu répulsif et dangereux. Anciennement considéré comme un port franc (zone franche), le port d'Hambourg a connu un renouveau lors de la réunification de l'Allemagne et la modernisation de ses infrastructures pour devenir un joueur incontournable dans le transbordement des conteneurs. Ce changement de contexte a donc ouvert la porte à une réflexion sur l'avenir du secteur désuet d'HafenCity, situé en bordure du fleuve Elbe. Un projet de requalification de ce secteur a vu le jour là où les anciens entrepôts et les infrastructures portuaires ont progressivement laissé place aux espaces de bureaux, aux hôtels, aux commerces et aux immeubles résidentiels. Au total, 5500 logements sont prévus pour accueillir 10 000 à 12 000 habitants, et 20 000 emplois devraient être créés. Le site est prévu pour inclure des infrastructures telles que des écoles, des centres communautaires et des services de proximité. Bien que déjà entamé, ce projet ne sera complété qu'entre 2020 et 2030.

TPOLOGIE PORTUAIRE	Lac ou canal
CONFIGURATION PORTUAIRE	Port à jetées inclinées et port terrestre à opérationnalisation maximale
ANNÉES DE RÉALISATION	2001-2025
SUPERFICIE D'INTERVENTION	155 hectares
LONGUEUR DES BERGES	12 km
PROPRIÉTAIRES DES TERRAINS	147,25 hectares appartient à une fiducie de la Ville

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

Hambourg est situé au confluent des fleuves de l'Alster, de la Bille et de l'Elbe, à environ 110 kilomètres de l'embouchure de l'Elbe dans la mer du Nord. Le port de Hambourg est installé sur les rives et les îlots parcourus par des canaux sur le fleuve Elbe.



MISE EN CONTEXTE DE LA RÉALISATION

PROJETS CONNEXES

String of pearls

Initié dans les années 1980, le String of Pearls est un redéveloppement progressif du front d'eau de la ville d'Hambourg à l'ouest d'Hafencity. Le processus repose principalement sur l'intérêt des développeurs et de la disponibilité des terrains et est régi par une planification gouvernementale. Une série de bâtiments de différents usages se construisent progressivement le long des berges. Dans les années 2000, une promenade est construite pour les relier.

Leap across the Elbe

La tenue de l'Internationale Bauausstellung IBA Hamburg (Salon International du bâtiment) et du Salon international des jardins 2013 ont permis d'amorcer une réflexion en profondeur sur le redéveloppement de l'île fluviale de Williamsburg. Dans une approche plus régionale, une série de nouvelles connexions permettent de rejoindre le secteur, auparavant enclavé au centre-ville d'Hambourg. La proposition de réaménagement du secteur vise à faire de Williamsburg le centre de nouveaux projets iconiques de design urbain.

ÉLÉMENTS D'INTERVENTION

Dix quartiers mixtes qui diffèrent d'un point de vue de la mixité, de la taille et des types de constructions utilisés, de la perméabilité, de la forme spatiale, de leur importance hiérarchique, de leur passé historique et de leur positionnement

POLITIQUES PUBLIQUES EN VIGUEUR

En parallèle à la définition du plan directeur, la planification de Hafencity a été encadrée par l'adoption de nombreux plans pour assurer une intégration réussie du projet au tissu urbain, dont un plan des transports, un plan de zonage, un plan des espaces verts et un plan d'évacuation en cas d'inondation.

Le Schéma de développement urbain (Stadtentwicklungskonzept) adopté par la Ville d'Hambourg en 2007 vise à mobiliser les potentiels de la ville et à renforcer son caractère de métropole verte dans les secteurs riverains. Le Schéma prévoit une densification des espaces déjà construits et un développement durable de l'espace.

CONTEXTE URBAIN

À la suite d'un fort déclin de la population dans les années 1980, la réunification allemande entraîne un développement réel de l'emploi dans la ville d'Hambourg. Cette nouvelle dynamique, combinée à une évolution des ménages composés d'une seule personne, génère un déficit de logements. Cette situation est exacerbée par l'intérêt croissant chez les jeunes et les plus âgés d'habiter le centre-ville pour des raisons culturelles, sociales et d'emploi.

Dans ce contexte, la création d'un nouveau quartier central à Hambourg correspondait à la tendance naturelle et répondait à une demande.

CONTEXTE ÉCONOMIQUE

Avec la réunification de l'Allemagne, Hambourg connaît dans les années 1990 un boom économique, notamment en ce qui a trait à l'activité portuaire. Un agrandissement des installations portuaires et l'implantation de terminaux pour conteneurs entraînent le déplacement des infrastructures portuaires, délaissant certains secteurs désaffectés.

MISE EN CONTEXTE DE LA RÉALISATION

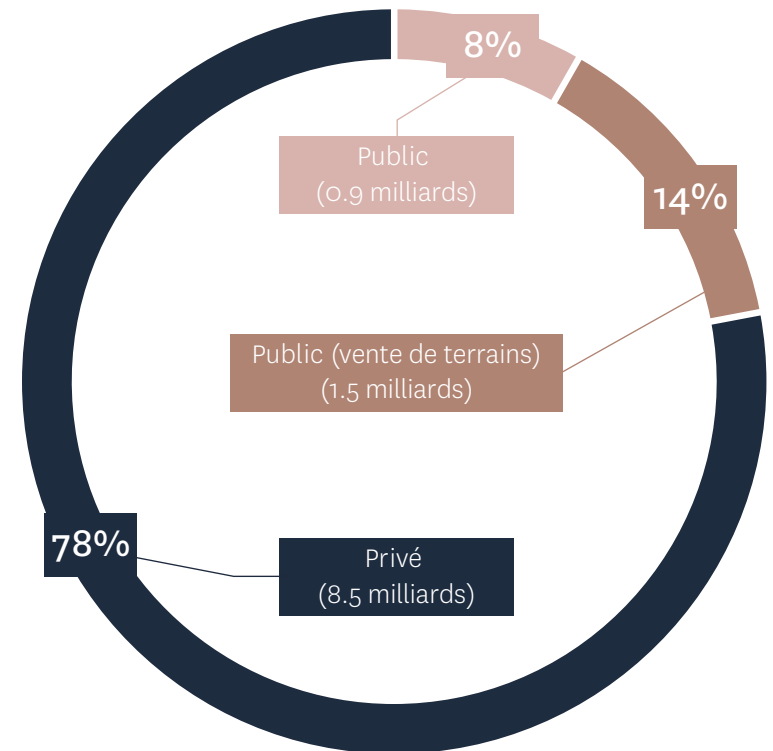
VISION STRATÉGIQUE

HafenCity est un projet urbain à usages mixtes (logement, bureau, culture, tourisme et commerce) qui permettra de connecter le centre-ville aux berges du fleuve Elbe.

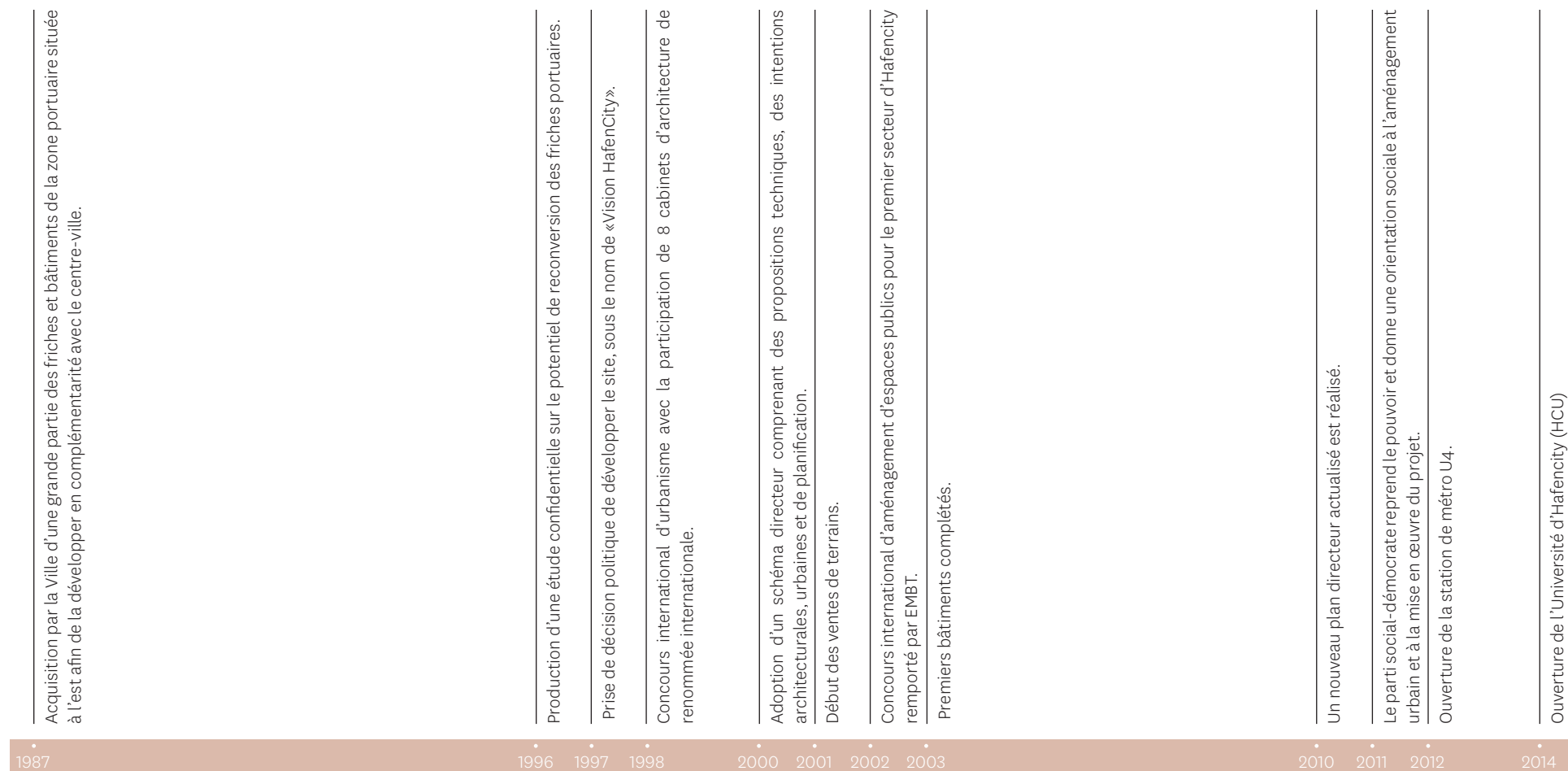
OBJECTIFS

- › Améliorer la qualité de l'eau et de l'environnement des berges et du système fluvial.
- › Intégrer les secteurs riverains au tissu urbain existant.
- › Valoriser et mettre en valeur l'histoire du lieu et les éléments patrimoniaux bâtis, paysagers, naturels et événementiels.
- › Offrir une programmation mixte à différentes échelles intégrant une variété d'usages culturels, commerciaux, résidentiels en utilisant la présence de l'eau.
- › Assurer un accès public, tant au niveau visuel que physique, pour les résidents et les touristes.
- › Profiter de partenariats public-privé pour assurer une qualité de design et l'avancement des travaux.
- › Proposer un développement durable, tant au niveau écologique, économique que social par la participation du public.
- › Reconnaître que la revitalisation du front d'eau est un projet à long terme et un processus continu.
- › Ancrer la revitalisation du front d'eau au sein d'un réseau international.

INVESTISSEMENTS



CHRONOLOGIE DE LA RÉALISATION



La zone d'Hafencity est un sujet de réflexion depuis la deuxième moitié des années 1980. Des ateliers menés avec des professionnels en aménagement (architecture, architecture de paysage et urbanisme) de partout à travers le monde ont permis de proposer les premiers jalons de la future Hafencity et de répondre à la situation critique du logement au centre-ville.

STRUCTURE DE GOUVERNANCE



PARTAGE DES RÔLES ET RESPONSABILITÉS

La juridiction du secteur est soustraite à l'administration du port afin qu'il soit géré par le département d'urbanisme de la Ville. Une nouvelle loi est adoptée pour placer les terrains dans une fiducie «spéciale», nommée «Port et Ville». La gestion d'Hafencity est alors déléguée à l'HafenCity Hamburg GmbH (HCH). Fondé en 1997, l'HCH est une filiale de la Ville de Hambourg qui aménage le quartier Hafencity pour son compte. Fiduciaire de plus de 95 % des terrains d'HCH, elle procède à l'attribution des lots appartenant à la Ville et s'assure que les revenus générés par la vente des lots financent les équipements publics, comme les routes, ponts, places, parcs, quais et promenades d'Hafencity. À ce titre, l'HCH est le principal responsable de la préparation des terrains, de l'aménagement des espaces publics et des infrastructures, de l'acquisition et la liaison contractuelle des promoteurs immobiliers et des utilisateurs ainsi que des relations publiques et de la communication. Elle agit à titre d'intermédiaire entre la Ville et les investisseurs et promoteurs.

Le rôle de l'HCH permet un développement du marché, donnant un rôle fort à l'État. La création d'une société de développement ayant toutes les fonctions non souveraines permet une gestion de développement efficace et intégrée dans Hafencity, et permet en plus à l'État de garder une capacité de contrôle élevée.



STRATÉGIE DE FINANCEMENT

La principale stratégie de financement d'Hafencity est simple et peu risquée. Compte tenu que presque la totalité des lots est détenue en fiducie, le financement des infrastructures provient des bénéfices de la vente des terrains. La priorité n'étant pas la recherche de profit, mais de compenser les recettes de la fiducie avec les dépenses de développement, l'HCH peut considérer d'autres facteurs que le profit pour la vente des lots par appels d'offres. Cette approche permet, en général, de favoriser des développeurs qui misent sur la mixité fonctionnelle à l'échelle du bâtiment et la qualité de la conception architecturale. De plus, la diversification des promoteurs et le morcellement des lots ont permis d'assurer une résilience du projet aux risques économiques.

Une méthode d'allocation (Anhandgabeverfahren) a également été développée pour s'assurer que les sites de construction ne restent pas sans usage pendant une période trop longue. Cette approche consiste à accorder aux développeurs une durée d'un an et demi pour développer leur projet, incluant toutes les préparations nécessaires, telles que le concours d'urbanisme, et les autorisations requises obtenues pendant ce temps. Si le délai n'est pas respecté par le développeur ou le promoteur immobilier, il est tenu de restituer le terrain. Ainsi, l'HCH s'assure que les terrains soient construits rapidement et que les investisseurs respectent leurs promesses en matière d'aménagement.

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ANTICIPÉES

5 500 LOGEMENTS

12 000
HABITANTS

NOUVEAUX EMPLOIS CRÉÉS :

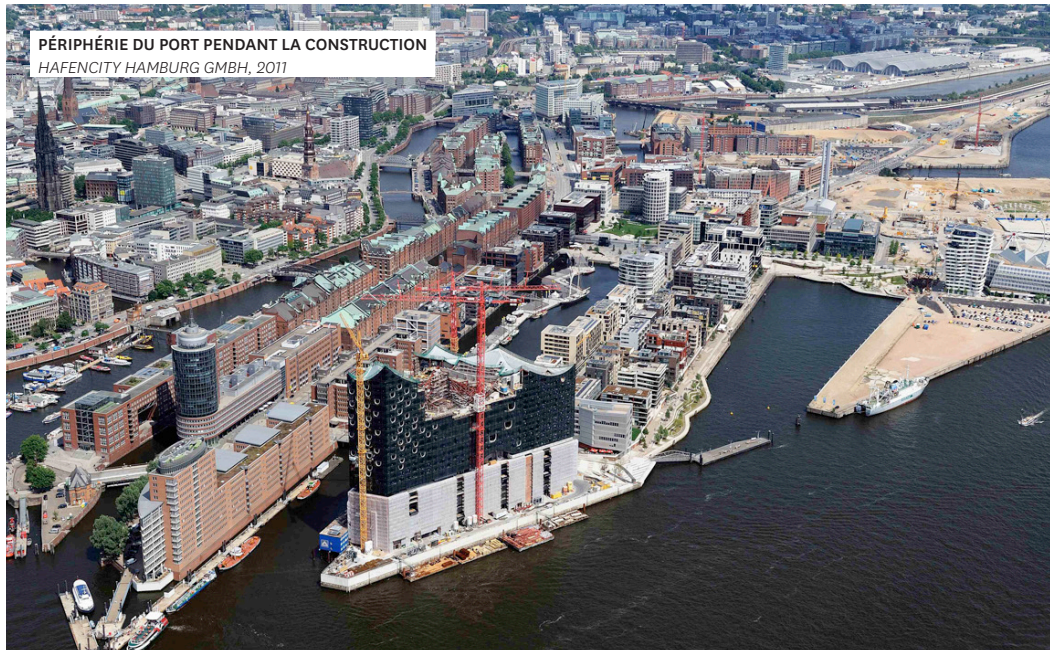
20 000

L'ÉVOLUTION DU SECTEUR EN IMAGES

PÉRIPHÉRIE DU PORT AVANT LA CONSTRUCTION
HAFENCITY HAMBURG GMBH, 2003



PÉRIPHÉRIE DU PORT PENDANT LA CONSTRUCTION
HAFENCITY HAMBURG GMBH, 2011



VUE AÉRIENNE DU SITE DATANT DU DÉBUT DU 20IÈME SIÈCLE
ARTIKEL, S.D.



VUE AÉRIENNE DU SITE
ARTIKEL, 1997



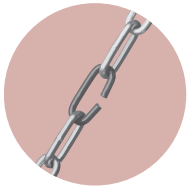
ANALYSE

**FORCES**

- › Une mixité fonctionnelle, à plusieurs échelles et sur plusieurs fronts.
- › L'implantation de fonctions ouvertes au public au rez-de-chaussée des bâtiments.
- › L'implantation d'entreprises renommées et le refus d'immeubles de bureaux monofonctionnels. Les entreprises au niveau national et international de secteurs stables (logistique, transport, conseil, médias, commerce et services aux entreprises et aux particuliers) s'engagent à occuper 60 à 70% des bâtiments à construire pour réduire le risque de vacance.
- › La mise en place de différentes stratégies de mise en œuvre (taille et prix des terrains, concours d'architecture, etc.) pour assurer une offre de logements variée.
- › La mise en œuvre cohérente d'espaces publics différenciés et de haute qualité facilitant les rencontres entre les habitants, les employés et les visiteurs.
- › La conservation et la mise en valeur de bâtiments patrimoniaux.
- › Un modèle de financement à faible risque et à but non lucratif.
- › L'importance accordée à la qualité des projets choisis.
- › Une planification stratégique à long terme.
- › Un processus de construction rapide et obligatoire.
- › La séquence de construction progressive des quartiers (de l'ouest vers l'est) réduisant l'exposition aux conséquences des travaux.
- › Le développement d'un capital culturel comprenant l'Elbphilharmonie, des événements d'art et de musique, un réseau d'écoles, d'universités et de musées et une salle de cinéma.
- › L'organisation d'événements dans les espaces publics et la faible régulation des espaces publics pour assurer une appropriation des citoyens.
- › La mise en place d'une stratégie de communication dès les débuts du projet pour améliorer la perception publique d'Hafencity. La stratégie inclut un centre d'information public (2001) (une maquette, un espace d'exposition et des publications actuelles du projet, des visites guidées gratuites), un pavillon d'information sur le sujet de «la durabilité urbaine» (2011), un vaste site internet multilingue, de nombreuses brochures mises à jour régulièrement et une émission d'information mensuelle de 45 minutes diffusée sur une chaîne locale.
- › La présence d'une association visant à encourager le voisinage et à représenter les intérêts des résidents ainsi que des commerçants.
- › Une transparence dans les démarches, en mettant systématiquement à la disposition du public des informations sur les étapes de mise en œuvre du projet.
- › Une stratégie sociale de pilotage de projets par la flexibilité et la participation publique dans les processus d'aménagement.
- › Une stratégie de participation publique, proportionnelle à l'échelle d'intervention et au nombre de résidents concernés. Lors de l'étape de planification, l'information et la sensibilisation sont les stratégies privilégiées. Avec l'arrivée des résidents, une démarche de participation publique a été entreprise autour d'éléments d'implantation à plus petite échelle.

FAIBLESSES

- › L'explosion des coûts du Elbphilharmonie et du secteur dans son ensemble.
- › Les délais de construction.



TERRAIN DE JEUX «GRASBROOKPARK»
BAUJAHR, 2013



TERRASSES MAGELLAN ET MARCO POLO
KCAP/ASTOC, S.D.



OPPORTUNITÉS

- › L'acquisition de 95 % des terrains de la zone d'Hafencity par la Ville d'Hambourg de façon discrète dans les années 1990 et maintenant détenue en fiducie.
- › La réalisation d'une analyse comparative de projets internationaux de revitalisation des zones portuaires urbaines, d'une part, et, d'autre part, d'une approche technique pluridisciplinaire réflexive pour porter l'attention sur les risques potentiels.
- › La réalisation d'études préliminaires sur les processus sociaux à l'œuvre dans Hafencity révélant les risques de conflit ainsi que les ressources sociales, culturelles, politiques ou économiques pour leur traitement. Un dialogue ouvert avec toutes les parties prenantes a conduit dans de nombreux cas à des options de solutions temporaires ou permanentes et a motivé de nombreuses personnes à participer à la conception du nouveau quartier.
- › La construction d'un élément phare (Elbphilharmonie) comme symbole du nouveau projet.
- › La construction par phases permet d'apporter des modifications au plan directeur, en intégrant les apprentissages réalisés dans les premiers quartiers, et d'adapter les objectifs et les procédures.
- › La structure de gouvernance de la cité-État d'Hambourg qui lui assure une grande indépendance pour établir ces politiques économiques et en matière de développement urbain.

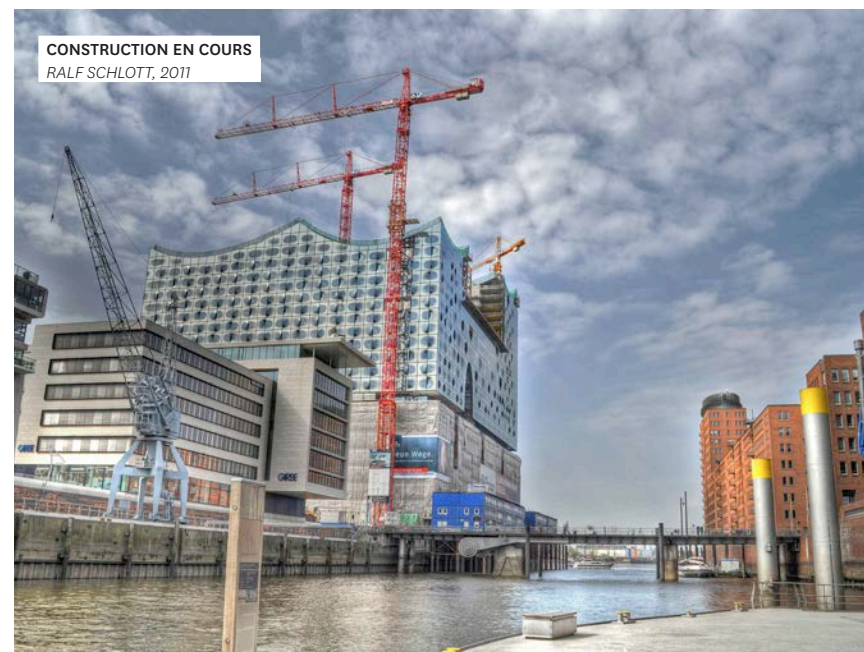


MENACES

- › L'augmentation des coûts de logements dans les quartiers limitrophes à la zone d'Hafencity.
- › Les conflits potentiels entre l'usage résidentiel et les usages liés au tourisme et aux loisirs, à la culture et à la restauration.
- › Les conflits potentiels entre les fonctions résidentielles et les infrastructures de transport existantes (proximité du port et routes majeures).
- › Les risques d'inondation de la zone d'Hafencity.
- › La décontamination des sols.
- › L'image négative associée aux explosions des coûts et aux retards de construction du Elbphilharmonie.



LE HAFENCITY EN DÉVELOPPEMENT
NORDNORDWEST, S.D.



CONSTRUCTION EN COURS
RALF SCHLOTT, 2011

PISTES DE RÉFLEXION



FAITS SAILLANTS

- › La mixité des secteurs d'activités des entreprises pour assurer la résilience du projet.
- › Le refus du plus bas soumissionnaire à tout prix au profit de la qualité du projet :
 - › Ce ne sont pas les développeurs et investisseurs payant le prix le plus élevé qui se voient attribuer un terrain, mais ceux qui se rapprochent le plus du modèle de la mixité fonctionnelle au niveau du contenu, de la conception et de l'écologie à l'échelle du bâtiment. Cette forme d'attribution des terrains exige une réorientation du secteur de l'immobilier et est une caractéristique unique par rapport à de nombreux autres projets d'aménagement de rives dans d'autres villes.
- › Un processus de construction rapide et obligatoire.
- › La mixité fonctionnelle du projet :
 - › La combinaison d'habitations répondant aux besoins de différentes classes socio-économiques, la présence de petits commerces de proximité, la création de nombreux emplois, de lieux de restauration et d'institutions culturelles est unique dans les revitalisations des secteurs riverains.

BÂTIMENTS DU PROJET HAFENCITY
GUNTER TIETGEN, S.D.



BIBLIOGRAPHIE

PROMENADE AUX ABORDS DU HAFENCITY
KCAP/ASTOC, S.D.



Breckner, I. et N. Dafateri-Moghaddam. (2014). « Hafencity, Hambourg. La mixité comme exercice d'anticipation ». Chapitre dans Plan Urbaine Construction Architecture [sponsor], Bricocoli, Massimo, & Savoldi, Paola. *La mixité fonctionnelle à l'épreuve. Une perspective européenne : les expériences de Milan, Copenhague, Hambourg*. France, Paris : Plan Urbanisme Construction Architecture, Ministère du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité.

Harms, H. (2007). *Changes on the Waterfront – Transforming Harbor Areas*. En ligne. Adresse URL : http://metrostudies.berkeley.edu/pubs/proceedings/Shrinking/7Harms_PA_final%5B2%5D.pdf

Marichela S. (2013). « Urban history and cultural resources in urban regeneration: a case of creative waterfront renewal », *Planning Perspectives*, 28:4, 595-613.

Shubert, D. (n.d.). « Three Contrasting Approaches to Urban Redevelopment and Waterfront Transformations in Hamburg: "String of Pearls", Hafencity and Iba (International Building Exhibition) ». *Isocarp*. Review 10: 48-61.

Smith, H., et Garcia, F. M. S. (2012). *Waterfront regeneration: Experiences in city-building*. London: Routledge.

Willkomm, W. (2014). « Harbour cities change faces and shape their identity during phases of development : The Hafencity project Hamburg ». Chapitre dans Gökçen Dünder, S., N. Karataş et H. Evren Erdin. *New Faces of Harbour Cities*. En ligne. Adresse URL : https://books.google.ca/books?id=M-m2kBgAAQBAJ&pg=PA132&dq=Hafencity&hl=fr&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=Hafencity&f=true



TORONTO - TORONTO WATERFRONT -



PRÉSENTATION DU PROJET

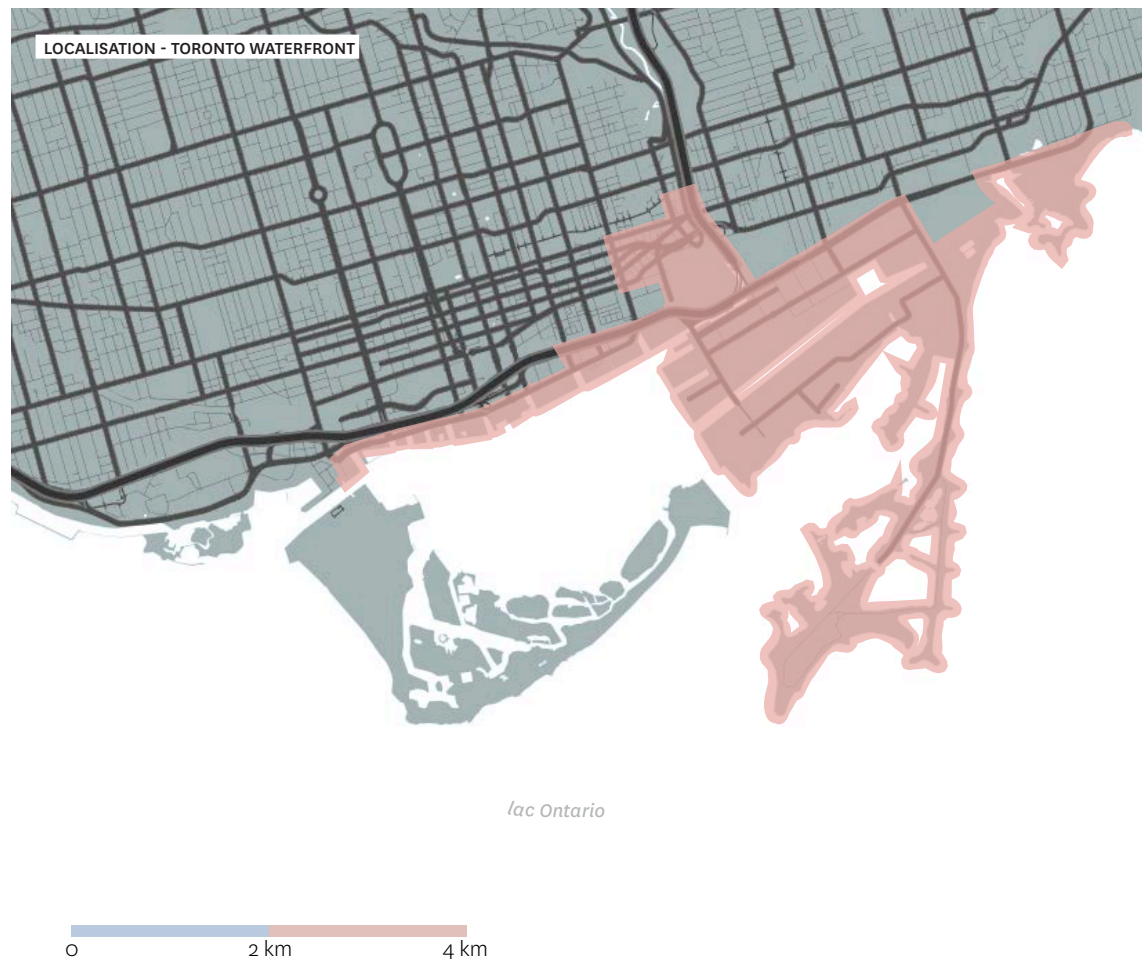
DESCRIPTION DU PROJET

Depuis l'an 2000, les trois paliers de gouvernement (le gouvernement fédéral, la province de l'Ontario et la Ville de Toronto) ont joint leurs efforts dans le but d'entreprendre la requalification des berges jusqu'alors occupées par des friches industrielles. Ce projet de revitalisation, s'échelonnant sur 25 ans, a pour objectif de transformer d'anciens secteurs industriels, d'une superficie de 800 hectares sur 46 km de front d'eau, en une série d'espaces publics et de quartiers durables vivants, dynamiques et mixtes.

La vision inclut la restauration de milieux humides, le nettoyage des plages, la construction d'un nouveau système de parcs, la revalorisation de l'environnement naturel pour le rendre attrayant aux animaux sauvages et la création d'installations de loisir.

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

Toronto est situé sur la rive nord du lac Ontario. Elle est traversée par deux rivières à l'est et à l'ouest du centre-ville (Don et Humber). Le port est protégé par une série d'archipels, les *Toronto Islands*, et formé de sédiments et de remblais.



TPOLOGIE PORTUAIRE	Côtier (naturel)
CONFIGURATION PORTUAIRE	Port terrestre à opérationnalisation maximale
ANNÉES DE RÉALISATION	2000-2030
SUPERFICIED'INTERVENTION	800 hectares
LONGUEUR DES BERGES	46 km
PROPRIÉTAIRES DES TERRAINS	80 % public, 20% privé

ÉLÉMENTS D'INTERVENTION

- › La renaturalisation de la Rivière Don
- › La protection et la renaturalisation de 375 hectares de milieux humides
- › La revitalisation de plusieurs quais
- › L'aménagement d'une promenade le long des berges
- › La construction de neuf projets immobiliers d'envergure
- › L'aménagement et le réaménagement de nombreux parcs et espaces publics

MISE EN CONTEXTE DE LA RÉALISATION

CONTEXTE URBAIN

Annoncée par le gouvernement provincial en 1988, la fusion de Toronto avec quatre municipalités entraîne le développement d'une nouvelle vision visant la consolidation de la région urbaine et le positionnement stratégique de la mégaville sur l'échiquier mondial. Sous ce nouveau régime politique, la planification et les règlements ont évolué pour miser sur une série d'exercices visant à créer une image de marque et la promotion de projets de développement à grande échelle. Dans ce contexte, le port enclavé par les voies ferrées et l'autoroute Gardiner devient rapidement un projet prioritaire permettant d'accroître l'attrait économique de Toronto.

CONTEXTE ÉCONOMIQUE

La transition entamée dans les années 1980 par la Ville de Toronto permet de métamorphoser le centre manufacturier en une ville globale. Cette métamorphose s'opère par la délocalisation des industries traditionnelles en périphérie de la ville entraînant la disponibilité de terrains stratégiques en son centre et la concentration d'entreprises financières au centre-ville. Dans ce contexte, la culture devient une nouvelle source de développement urbain.

VISION STRATÉGIQUE

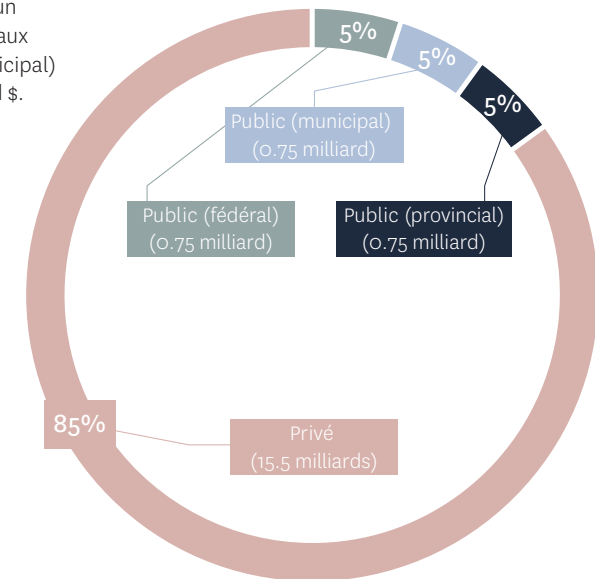
Un nouveau secteur riverain pour le nouveau millénaire qui sera l'espace public le plus intéressant de l'Amérique du Nord, agissant comme une porte d'entrée verte de la ville, une destination pour tous les Canadiens, attraction touristique et une opportunité d'investissement pour le monde entier.

OBJECTIFS DU PROJET

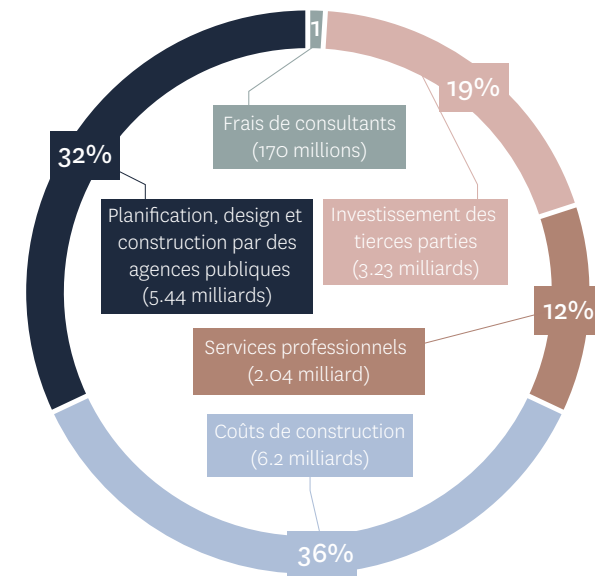
- › Redonner le secteur riverain aux Torontois en éliminant les barrières et en reconnectant la ville au lac Ontario.
- › Créer un réseau spectaculaire de parcs et d'espaces publics appelé à devenir une destination de choix pour les résidents, les commerçants et les touristes.
- › Promouvoir un environnement propre.
- › Créer des communautés dynamiques et reconnues pour leur niveau de développement social, économique, naturel, environnemental et culturel.

INVESTISSEMENTS (PROJETÉS)

Jusqu'à maintenant, chacun des paliers gouvernementaux (fédéral, provincial et municipal) a déjà dépensé 0.5 milliard \$.



RÉPARTITION DES DÉPENSES



CHRONOLOGIE DE LA RÉALISATION

1911	<ul style="list-style-type: none"> Le gouvernement du Canada crée la Commission du Havre de Toronto (<i>Toronto Harbour Commission</i>). Premier plan exhaustif de la partie centrale du port.
1912	
1972	<ul style="list-style-type: none"> Le gouvernement fédéral fait l'achat de 20 acres et établit la « <i>Harborfront Corporation</i> » pour créer un parc public à vocation culturelle et récréative.
1978	<ul style="list-style-type: none"> Le cadre de développement du <i>Harborfront</i> est établi.
1984	<ul style="list-style-type: none"> Construction du World Trade Center, un complexe comprenant 5 tours à bureaux et de condominiums. Devant l'obligation d'être autofinancé, le <i>Harborfront Corporation</i> sollicite activement les développements privés.
1988	<ul style="list-style-type: none"> La Commission royale fédérale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto est constituée pour dresser un portrait complet de la gestion et de l'état du front d'eau de Toronto et pour proposer des recommandations sur l'avenir du site.
1989	<ul style="list-style-type: none"> Le gouvernement de l'Ontario déclare l'intérêt provincial du secteur du port industriel et établit une Commission royale provinciale pour formuler des recommandations en tandem avec la Commission royale fédérale.
1992	<ul style="list-style-type: none"> Publication du rapport final de la Commission proposant une approche écosystémique de la planification et du développement du havre de Toronto. Création de la Fiducie de régénération du secteur riverain (<i>Waterfront Regeneration Trust</i>) basée sur une approche écosystémique.

1999	<ul style="list-style-type: none"> > Les gouvernements fédéral, provincial et municipal annoncent conjointement la création du Groupe de travail sur la revitalisation du secteur riverain de Toronto (<i>Toronto Revitalization Task Force</i>). > Création de la Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto (<i>Toronto Waterfront Revitalization Corporation</i>).
2000	<ul style="list-style-type: none"> > Création de l'Administration portuaire de Toronto (<i>Toronto Port Authority</i>) en remplacement de la Commission du Havre de Toronto. > Publication du rapport du Groupe de travail : <i>Toronto Waterfront : Gateway to the New Canada</i>. > Annonce d'un investissement public de 1,5 milliard de dollars dans la revitalisation du secteur riverain.
2002	<ul style="list-style-type: none"> > Publication du <i>Central Waterfront Secondary Plan : Making Waves</i>. > Publication de <i>Development Plan and Business Strategy</i> de la Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto, avec une vision centrée sur les bénéfices économiques associés à la revitalisation du havre.
2004	<ul style="list-style-type: none"> > Transfert de 334 millions de dollars en urgence à la Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto par les trois instances gouvernementales pour éviter la faillite.
2005	<ul style="list-style-type: none"> > Le maire Miller siège sur le Conseil d'administration de la Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto. > Adoption des plans généraux de <i>West Don Lands</i> et du <i>East Bayfront</i>.
2010	<ul style="list-style-type: none"> > Adoption du plan général de Keating Channel.

STRUCTURE DE GOUVERNANCE



PARTAGE DES RÔLES ET RESPONSABILITÉS

Plusieurs structures de gouvernance à différentes échelles influencent la mise en œuvre du projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto.

La supervision gouvernementale est assurée par le Comité directeur pour l'aménagement du secteur riverain, formé de hauts fonctionnaires des trois paliers de gouvernement. Son rôle s'est élargi avec les années et comprend la coordination entre le *Waterfront Toronto* et les trois paliers gouvernementaux, la tenue d'un lieu d'échange et de partage sur la mise en œuvre des projets et la surveillance des budgets du *Waterfront Toronto*. Le Comité directeur a cependant été suspendu en 2009, complexifiant le processus de concertation entre les trois paliers gouvernementaux.

Les projets de revitalisation du secteur riverain sont assurés par la Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto (*Toronto Waterfront Revitalization Corporation*) - aussi connue sous le nom de *Waterfront Toronto*. Le *Waterfront Toronto* est un organisme sans but lucratif, dont la structure est soumise au TWRC Act (2002). Bien que le *Waterfront Toronto* est créé sous juridiction provinciale, les trois paliers gouvernementaux sont des actionnaires égaux et non participatifs. Ses objectifs sont la mise en œuvre d'un plan économique, social et culturel pour valoriser le secteur riverain, l'autosuffisance financière du développement du secteur, la promotion de l'implication du privé dans le développement du secteur et la participation du public dans les différentes phases du projet. La durée du mandat de *Waterfront Toronto* est de vingt ans avec une possibilité de prolongation de cinq ans.

La Société de revitalisation est quotidiennement en contact avec ses différents organes et secrétariats gouvernementaux :

Au niveau fédéral :

- › Le ministère des Finances (*Toronto Waterfront Revitalization Initiative*)
- › Le ministère des Pêches et des Océans
- › L'Administration portuaire de Toronto

Au niveau provincial :

- › Le ministère des Infrastructures
- › Infrastructures Ontario
- › L'Office de protection de la nature de Toronto et de la région

Au niveau municipal :

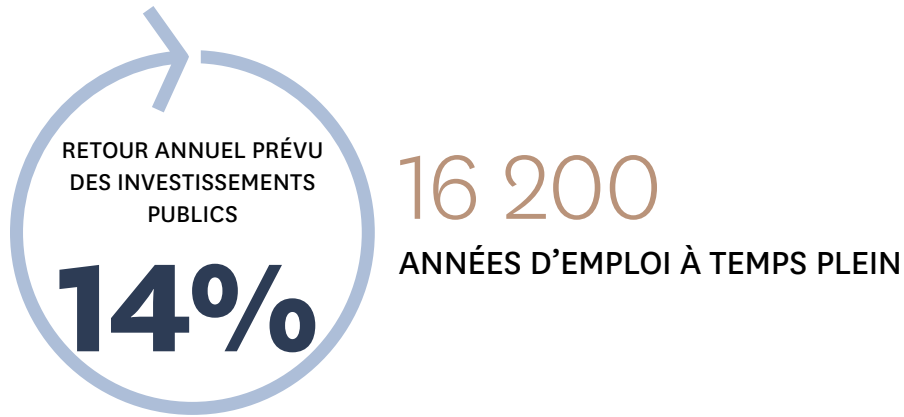
- › Le Secrétariat de la zone riveraine de la Ville de Toronto
- › La Division de l'urbanisme de la Ville de Toronto
- › La Corporation des Port Lands de Toronto
- › La Société de transport de Toronto.



STRATÉGIE DE FINANCEMENT

- › Un financement du public de 1,5 milliard de dollars provenant des trois paliers gouvernementaux (500 millions de dollars fournis par le gouvernement fédéral, provincial et la Ville de Toronto).
- › La Société de revitalisation du secteur riverain a également bénéficié d'un financement de 57,1 millions de dollars du gouvernement provincial pour les jeux panaméricains.
- › La Ville de Toronto et le gouvernement de l'Ontario ont fourni des terrains dans les secteurs de *East Bayfront* et *West Don Lands*.
- › La Société de revitalisation du secteur riverain ne peut faire d'emprunts bancaires, contracter une hypothèque, générer des revenus ou créer des filiales sans l'accord des trois paliers gouvernementaux.
- › En aménageant des parcs et des espaces publics, la Société vise à augmenter la valeur des terrains et à créer un incitatif pour les développeurs privés.

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES RÉELLES



348 MILLIONS \$ EN REVENUS
POUR LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

237 MILLIONS \$ EN REVENUS
POUR LE PROVINCIAL

36 MILLIONS \$ EN REVENUS
POUR LA VILLE

IMPACT ÉCONOMIQUE
AU CANADA :

3.2 MILLIARDS \$

L'ÉVOLUTION DU SECTEUR EN IMAGES

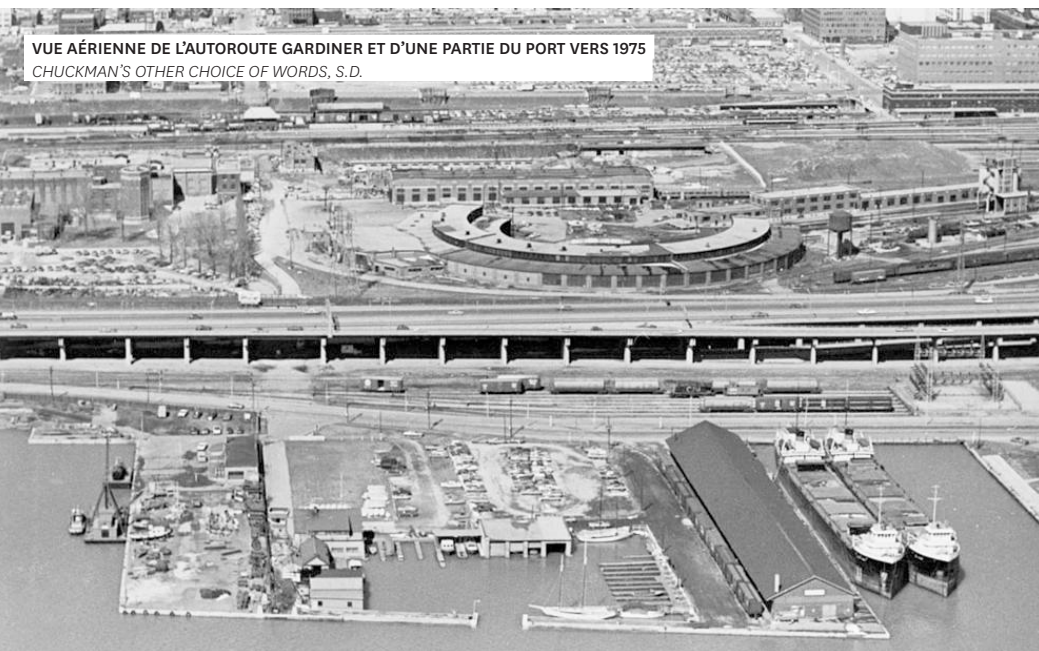
VUE AÉRIENNE DE LA «EAST BAYFRONT»
S.A., S.D.



VUE AÉRIENNE DE LA «EAST BAYFRONT»
AQUAVISTA, S.D.



VUE AÉRIENNE DE L'AUTOROUTE GARDINER ET D'UNE PARTIE DU PORT VERS 1975
CHUCKMAN'S OTHER CHOICE OF WORDS, S.D.



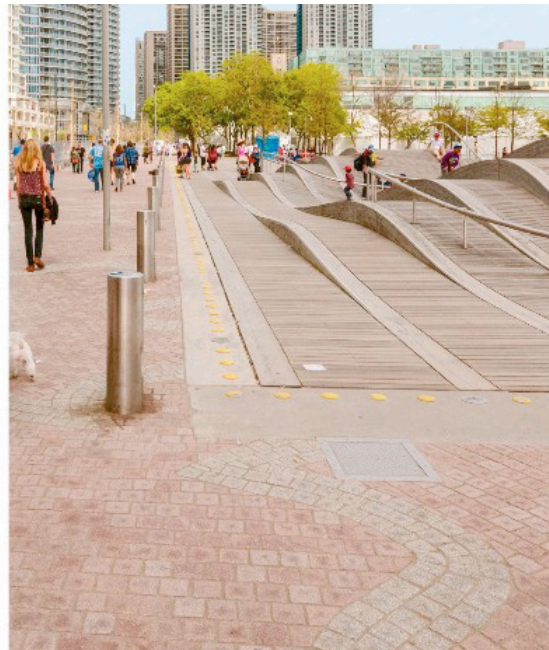
PROJET RÉSIDENTIEL DU « 5 MERCHANT'S WHARF »
AQUAVISTA, S.D.



L'ÉVOLUTION DU SECTEUR EN IMAGES



REVITALISATION DU « QUEENS QUAY »
WATERFRONT TORONTO/NICOL BETTS, 2015



VUE AÉRIENNE DE LA PLACE DE L'ONTARIO
DUKE, 2006



LES BERGES EN HIVER
JRA, S.D.

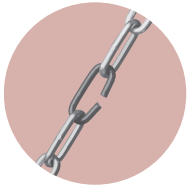


PLAGE URBAINE
S.A., S.D.

ANALYSE

**FORCES**

- › La mise en place d'un processus de participation citoyenne et de concertation des parties prenantes à différents étapes de réalisation.
- › Une structure trigouvernementale permettant de concentrer les efforts de planification sur une vision unique et de rationaliser la coordination.
- › L'augmentation de la valeur des terrains du secteur riverain.
- › L'amélioration de l'accessibilité au secteur riverain.
- › L'agrandissement du domaine public.
- › La création de nombreux emplois.
- › La construction ou la rénovation d'une douzaine de parcs et d'espaces publics.
- › Une meilleure accessibilité au secteur riverain de Toronto.
- › Des pratiques innovantes de conservation environnementale et de développement durable.

**FAIBLESSES**

- › Le manque de transparence par rapport au budget et dans la prise de décisions.
- › La structure de la Société de revitalisation du secteur riverain et les outils disponibles ne lui permettent pas d'être financièrement autosuffisante.
- › Le retard ou l'abandon de plusieurs projets.
- › Le manque de concertation entre les trois paliers de gouvernement avec la suspension du Comité directeur de la revitalisation du secteur riverain.



PROMENADE SUR LE «EAST BAYFRONT»
WATERFRONT TORONTO, S.D.



PARC HTO DE SOIR
ARCHPHOTO, S.D.



OPPORTUNITÉS

- › La mise en candidature de Toronto pour les jeux Olympiques de 1996 et de 2008.
- › La tenue d'une double commission royale sur le secteur riverain de Toronto permettant d'en établir un diagnostic complet (environnement, gouvernance).
- › La demande accrue des citoyens pour un accès aux berges et pour des lieux de plaisance.
- › L'opinion publique défavorable à la privatisation des berges en réaction à la prolifération des développements résidentiels.
- › Presque 80 % des terrains du secteur riverain sont publics.



MENACES

- › La difficulté à prendre des décisions due à la multiplicité d'organes gouvernementaux (fédéraux, provinciaux, régionaux et municipaux) ayant des responsabilités sur différents aspects du port de Toronto.
- › Le manque de pouvoirs dédiés à la Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto, complexifiant son financement (la Société devait faire une demande chaque année pour des projets individuels) et son champ d'action.
- › La vulnérabilité financière de la Société de revitalisation qui dépend de sources de financement à court terme et le manque de pouvoirs pour lever des fonds de manière indépendante.
- › La transition entre le Waterfront 1.0 (première étape de réalisation qui comprend le financement de 1,5 milliard de dollars et un mandat de 25 ans) et le Waterfront 2.0 (seconde étape).
- › La multiplication de malaises concernant le secteur riverain et une revue de presse dans l'ensemble plutôt négative tant sur le projet de requalification que sur sa gouvernance.



« TORONTO CENTRAL WATERFRONT »
WEST 8, S.D.



PARC HTO DE SOIR
NEIL FOX, S.D.

PISTES DE RÉFLEXION



FAITS SAILLANTS

- › Un processus de consultation et de concertation aux différentes étapes de planification et de réalisation du projet.
- › Un organisme sans but lucratif découlant d'une entente des trois paliers de gouvernement (fédéral - provincial - municipal).

« TORONTO CENTRAL WATERFRONT »
WEST 8, S.D.



PARC CORKTOWN COMMON
ARUP, 2014



BIBLIOGRAPHIE

Desfor, Gene. (1993). « Restructuring the Toronto Harbour Commission: land politics on the Toronto waterfront ». *Journal of Transport Geography*. 1 (3): 167-181.

Eidelman, G. (2013). *Three's Company - A Review of Waterfront Toronto's Tri-Government Approach to Revitalization*. University of Toronto, MOWAT : Toronto.

Jolliffe, I. (1988). « Recreation and conservation along the Metropolitan Toronto Waterfront, Lake Ontario, Canada ». *Ocean and Shoreline Management*. 11 (4-5): 341-351.

Laidley, Jennefer. (2007). « The ecosystem approach and the global imperative on Toronto's Central Waterfront ». *Cities*. 24 (4): 259-272.

Lehrer, Ute, et Jennefer Laidley. (2008). « Old Mega-Projects Newly Packaged? Waterfront Redevelopment in Toronto ». *International Journal of Urban and Regional Research*. 32 (4): 786-803.

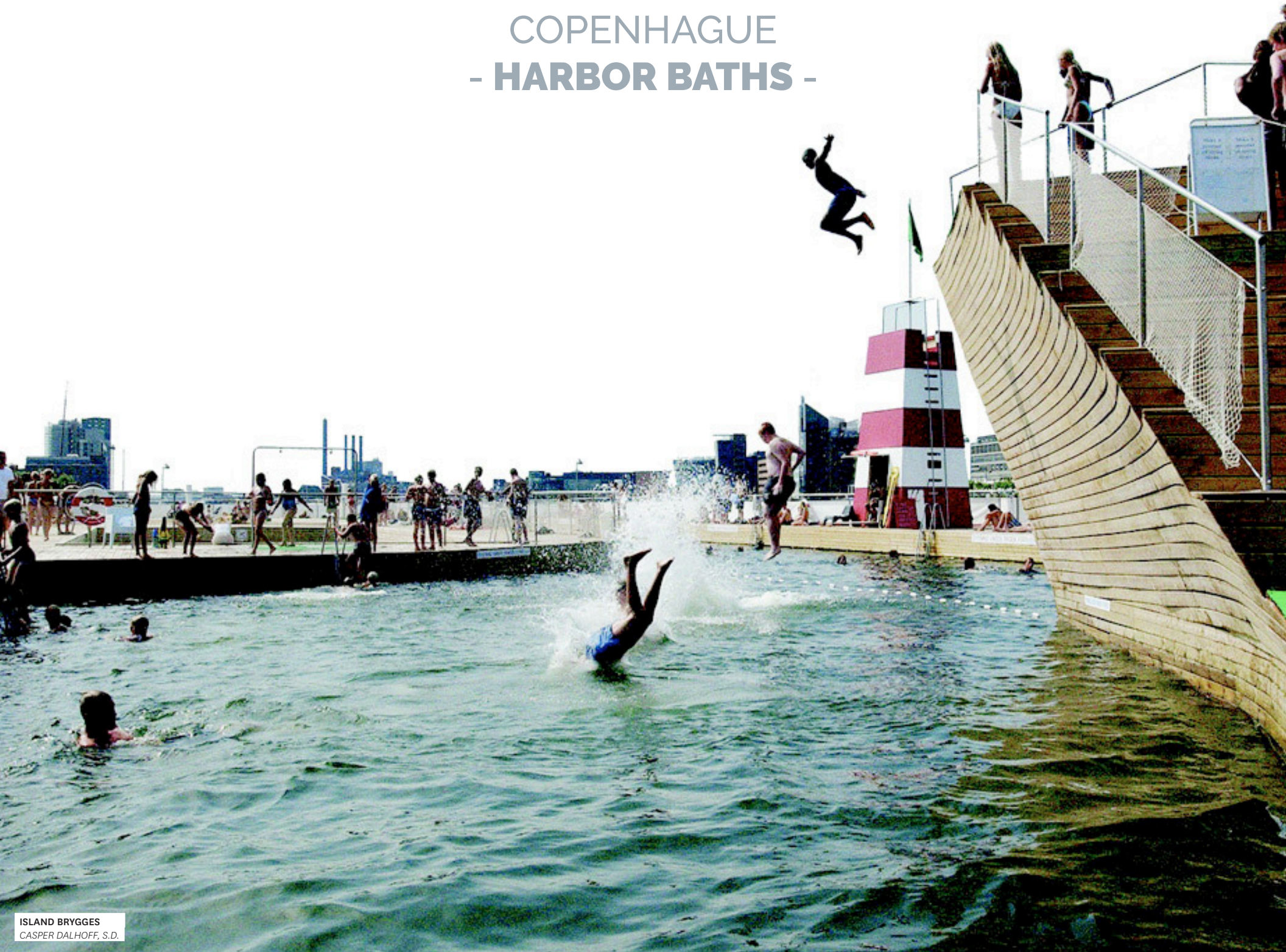
Ville de Toronto (2015). *Waterfront Strategic Review*. En ligne. Adresse URL : <http://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2015/ex/bgrd/backgroundfile-81763.pdf>

Waterfront Toronto (2013). *Waterfront Toronto Strategic Business Plan, 2014-2013*. Toronto: Waterfront Toronto.

White, J.T. (2015). « Pursuing design excellence: Urban design governance on Toronto's waterfront ». *Progress in Planning*. En ligne. Adresse URL : <http://dx.doi.org/10.1016/j.progress.2015.06.001>



COPENHAGUE - HARBOR BATHS -



PRÉSENTATION DU PROJET

DESCRIPTION DU PROJET

Copenhague est encore dans une dynamique de transition entre un port industriel et un centre culturel et social vibrant. Dans cette optique, les projets regroupés sous l'appellation Copenhague Harbor Baths font partis de cette transition, de cette évolution vers une réappropriation publique des berges. Au-delà d'une réappropriation des berges, ces initiatives visent à rendre l'eau accessible au public par l'aménagement d'infrastructures ludiques et pratiques tout en intégrant des demandes plus fonctionnelles d'accessibilité, de sécurité et de programmation.

C'est en 2001 que le plan d'eau adjacent à la ville de Copenhague a été rouvert à la baignade et officiellement déclaré non pollué. Il avait été auparavant fermé à la baignade en 1953. C'est d'abord pour souligner ce fait marquant qu'un premier bain temporaire a été ouvert à l'été 2002 à Island Brygge. L'idée a tellement plu que l'aménagement est devenu permanent et que d'autres aménagements similaires se sont ajoutés.

Au lieu d'imiter une piscine intérieure classique, les Harbor Baths offrent un environnement urbain attractif et distinctif. Chacun est composé de plusieurs éléments variés rappelant tour à tour des quais de chargement, une proue de bateau et des rampes de mise à l'eau. Avec une idéation bien précise, ces espaces deviennent des terrains de jeux très prisés et des aménagements idéaux pour profiter de l'eau et du beau temps. Ils servent aussi de compléments aux plages urbaines déjà en place et constituent une habile transition entre la terre et l'eau, rendant possible la baignade, depuis le centre même de la ville.

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

Copenhague est située à la fois sur la côte est de l'île de Seeland (Sjælland) et sur l'île d'Amager. Cette dernière est face au détroit d'Øresund qui relie la mer du Nord à la mer Baltique et qui sépare le Danemark de la Suède. Copenhague est reliée à Malmö, en Suède, par le pont de l'Øresund.



TPOLOGIE PORTUAIRE	Digue côtière
TPOLOGIE D'INSTALLATIONS PORTUAIRES	Port à multiples parois de quai
ANNÉES DE RÉALISATION (ENSEMBLE)	2002-2011
SUPERFICIE D'INTERVENTION	4 615 m ²

PROJETS

INSTALLATION	a - Island Brygge
ANNÉES DE RÉALISATION	2002 (mobile), 2003 (fixe) L'installation temporaire d'Island Brygge a été déplacée à Fisketorvet, de l'autre côté du port en 2003.
SUPERFICIE D'INTERVENTION	2500 m ²
INVESTISSEMENTS	787 000\$
ÉLÉMENTS D'INTERVENTION	Le plus central, le plus connu et le plus achalandé des bains, Island Brygge est un aménagement déposé sur l'eau qui regroupe cinq piscines (deux pour les enfants, deux de 50m pour la nage libre et une pour le plongeon). Sa capacité est de 600 personnes.
INSTALLATION	b - Copencabana, Fisketorvet
ANNÉES DE RÉALISATION	2003
SUPERFICIE D'INTERVENTION	650 m ²
ÉLÉMENTS D'INTERVENTION	Cet emplacement a hérité du premier bain amovible construit pour Island Brygge. Maintenant rendu permanent, celui-ci est le plus simple et se compose de trois piscines, dont une pour le plongeon.
INSTALLATION	c - Koral badet, Sluseholmen
ANNÉES DE RÉALISATION	2011
SUPERFICIE D'INTERVENTION	815 m ²
ÉLÉMENTS D'INTERVENTION	Dans le nouveau quartier de Sluseholmen, plus éloigné du centre qu'Island Brygge, ce bain est fréquenté majoritairement par les familles vivant à proximité. Sa forme est inspirée d'un récif de corail, d'où son nom. Il est composé d'une piscine de 25m, une piscine pour le plongeon, une piscine pour enfants et d'une pataugeoire. Tout comme son prédécesseur, l'ensemble de l'aménagement est flottant.

INSTALLATION	d - Kastrup sea bath
ANNÉE DE RÉALISATION	2005
SUPERFICIE D'INTERVENTION	650 m ²
INVESTISSEMENTS	1 million \$
ÉLÉMENTS D'INTERVENTION	Appelé aussi l'escargot, cet espace offre un endroit à l'abri du vent pour nager, avec des points de vue à couper le souffle sur le pont (Oresund) qui relie Copenhague à la Suède. Cet aménagement inclut des tours de plongeon et beaucoup d'espace pour s'installer au soleil, le tout dans un aménagement de bois surplombant l'eau. Cet aménagement se distingue des deux précédents puisqu'il jouxte une plage urbaine. L'aménagement circulaire est aussi plus complexe que les autres bains et il agit comme élément de distinction. La nuit, un jeu de lumière crée une ambiance dramatique sur les lieux qui souligne les lignes courbes de l'aménagement.

PROJETS CONNEXES

Kalvebod waves waterfront park
Inauguré en 2013 et faisant 4000 m², le projet de Kalvebod Wave (Kalvebod Bølge) vient compléter l'éventail d'activités à Island Brygge, en proposant un espace public à proximité. Cet espace sert de connexion physique entre le site et le centre-ville, permettant ainsi d'en finir

avec la coupure historique entre le port et la ville. L'objectif principal du projet est d'attirer une variété d'usagers, au-delà des baigneurs: les travailleurs à proximité, les touristes, les résidents, mais aussi d'attirer des événements, des spectacles, des expositions, etc.

Copenhagen Harbor Baths extension
En 2012, on ajoute au projet d'Island Brygge une dimension hivernale avec 300 m² supplémentaires destinés à des bains thermaux et des saunas.

Svanemølle Bay
Plage urbaine de 4000 m² ouverte en 2010. Une jetée de 130 mètres complète le projet afin de permettre un accès direct à l'eau profonde.

MISE EN CONTEXTE DE LA RÉALISATION

CONTEXTE URBAIN

Dès les années 1920, les berges sont utilisées à des fins industrielles et portuaires. Le canal séparant les deux rives de Copenhague est emprunté par de nombreux bateaux qui utilisent le port. Les berges sont non seulement le théâtre de grandes industries, mais on y retrouve aussi plusieurs infrastructures massives (cour de triage, chemin de fer, etc.). Les industries à proximité utilisent l'eau du canal et y déversent leurs eaux usées polluées. À cause des dépôts de sédiments provenant des métaux lourds, la Ville interdit la baignade dans les années 50 pour des raisons de santé publique. Comme la qualité de l'eau est déjà dégradée par les activités industrielles, la Ville utilise les bassins du port intérieur (donnant sur le canal) comme trop-plein pour les égouts lorsque la pluie est trop abondante.

C'est au début des années 1980 que la conception du port commence à changer, d'abord grâce à une prise de conscience environnementale. On commence alors à évaluer la qualité de l'eau du port en faisant des relevés biologiques. La conscientisation mène au développement d'un plan de gestion des eaux de ruissellement. La mise en place de ce plan a demandé un leadership politique constant et a permis de renouveler la relation entre l'eau et la ville. Le changement des pratiques portuaires, industrielles et en matière de transport des marchandises a obligé la Ville à repenser l'utilisation des terrains.

OBJECTIFS DU PROJET

Ce projet est une réponse au manque de plages et de connexions directes entre l'eau et la ville de Copenhague. L'idée est d'étendre les activités d'animation et de programmation au-delà des limites des berges en donnant un accès direct à l'eau. Chaque projet met en scène de manière différente la relation entre l'eau, les berges et la ville.

CONTEXTE ÉCONOMIQUE

Au Danemark, le gouvernement est décentralisé, ce qui confère une certaine indépendance aux municipalités. Les transferts aux municipalités correspondent à 60% des dépenses du gouvernement. Elles reçoivent en plus un financement annuel variable et sujet à négociation. Ainsi, les gouvernements locaux ont des pouvoirs de développement économique régional et industriel. La réforme fiscale de 2007 donne aux gouvernements locaux l'opportunité de déterminer leur agenda en matière de développement régional et de croissance. Les plus grands pouvoirs locaux s'accompagnent de grandes capacités en termes d'expertises techniques et professionnelles. En fait, les gouvernements locaux détiennent l'expertise à l'interne, ce qui améliore grandement leurs capacités d'action et de réalisation, en plus de leur donner une vision d'ensemble. Les gouvernements locaux ont donc les moyens de leurs ambitions. Ceci est conditionné par l'embauche d'employés très qualifiés, dans les secteurs technique, environnemental, social et entrepreneurial.

STRUCTURE DE GOUVERNANCE



PARTAGE DES RÔLES ET RESPONSABILITÉS

L'organisation interne des gouvernements locaux influence le contexte. Copenhague applique un système de mini-maires, élus par le conseil municipal selon leurs expertises et issus de différents partis politiques. Il y a, par exemple, un maire en environnement, un en santé, etc. Ceci renforce la collaboration entre tous et produit des politiques intégrées qui sont supportées par tous et non pas seulement par le maire élu. Les compromis imposés par cette façon de fonctionner ont permis de rapprocher les différents partis.

Vers la fin des années 1990, alors que la Ville recevait plusieurs critiques par rapport à la façon qu'elle redéveloppait les berges, un groupe de vision concerté a été créé afin de contrôler, réguler et orienter la revitalisation et l'ensemble des projets connexes à l'opération. L'objectif du *Vision Group* est de promouvoir et encourager un développement de haute qualité dans une optique de bien commun tout en se concertant sur une même vision d'ensemble.

Depuis la création de ce groupe, on n'envisage plus à Copenhague les projets de redéveloppement de la même façon. Par exemple, le projet de Paper Island, grand projet de développement immobilier sur les berges, a été suspendu afin de permettre d'abord aux citoyens de s'appropriier les lieux de façon temporaire et d'étudier cette appropriation pour ensuite l'intégrer au projet de redéveloppement, ce qui permet de susciter l'intérêt de la population envers le projet.

En formant le groupe de vision pour le redéveloppement des berges, le maire de Copenhague et le ministre de l'environnement ont pris en compte les problèmes financiers de la Ville, la qualité des projets de développement urbain et les difficultés économiques vécues par le port. Les deux politiciens voulaient en finir avec la critique et éviter toutes erreurs futures dans la revitalisation des berges.

La municipalité de Copenhague, le port de Copenhague, le département de la planification urbaine du ministère de l'environnement et Freja Ejendomme (la corporation de développement immobilier d'état) contribuent à une hauteur de 500 000 DKK (100 000 dollars) chacun afin de financer le groupe de vision.

Le groupe de vision consiste en un comité de pilotage, un groupe de contact et un secrétariat. Le comité de pilotage réunit deux représentants de la Ville (un de la direction des finances, un de l'administration de l'immobilier et de la construction), un représentant du port, un représentant du ministère de l'environnement et de l'énergie, un représentant du département de la planification urbaine et un représentant de la corporation de développement immobilier étatique (responsable de développer ou de vendre les terres publiques qui sont abandonnées). Le groupe de contact est pour sa part composé de professionnels issus des mêmes organisations et sert de comité avisier. Il est chargé d'orienter le comité de pilotage en produisant des études et analyses professionnelles.

Dès sa mise sur pied, le groupe a souhaité rapidement prendre connaissance des différentes expériences européennes et internationales (opportunités et contraintes) en matière de redéveloppement de berges. Ainsi, le groupe a visité

Paris, Amsterdam, Barcelone, Berlin, Hambourg, Malmö et Oslo pour étudier le design, les formes de développement et les processus de transformation des berges.

Au sein du groupe, une variété de représentants de différentes organisations et de différents paliers de gouvernement, ayant chacun leurs objectifs propres, ont dû mettre de côté leurs intérêts personnels afin d'articuler une vision commune partagée. Ces représentants ont par la suite exercé suffisamment de pressions au sein de leurs organisations respectives pour les rallier autour de cette vision.

LES PROJETS EN IMAGES

a - Island Brygge

ISLAND BRYGGE
S.A., S.D.



ISLAND BRYGGE
S.A., S.D.



b - Copencabana, Fisketorvet

COPENCABANA FISKETORVET
LYLE BICKNELL, 2011



c - Koral badet, Sluseholmen



KORAL BADET
DANIELSEN ARCHITECTURE, 2011

d - Kastrup sea bath



KASTRUP SEA BATH
WHITE ARKITEKTER AB, S.D.



KORAL BADET
AMAGER STRANDVEJ WHITE ARCH, S.D.

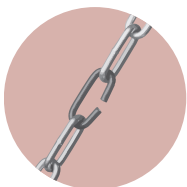


KASTRUP SEA BATH
THE GUARDIAN, S.D.

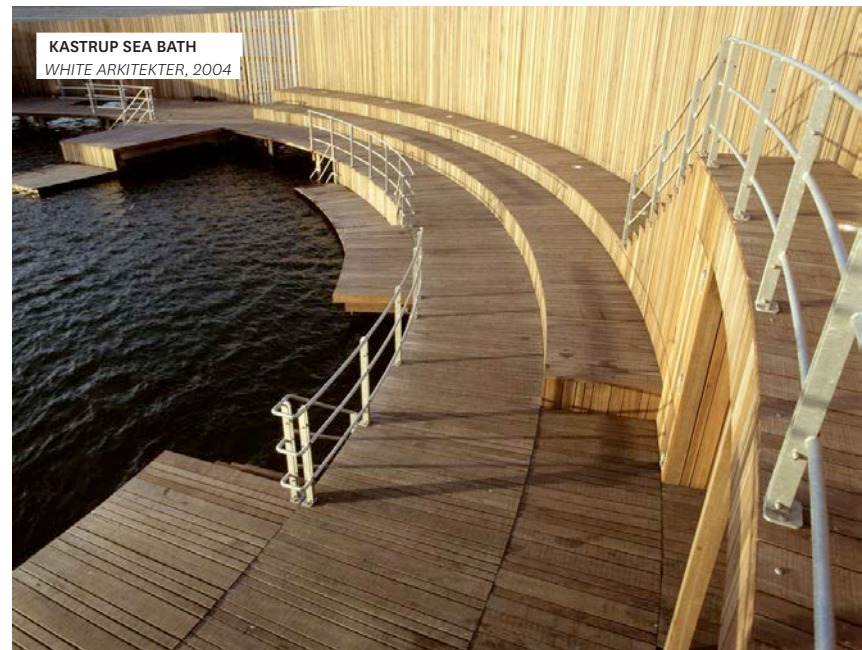
ANALYSE

**FORCES**

- › Les Harbor Baths sont devenus un symbole de la relation qui unit l'eau et la ville par la présence d'activités aquatiques et de détente en plein coeur de Copenhague. Ces aménagements présentent de nouvelles possibilités de réappropriation des friches portuaires qui contribuent à améliorer la vie en ville et à animer un centre-ville.
- › Le développement des Harbor Baths a servi de catalyseur pour une série de transformations urbaines reliées au redéveloppement des anciennes friches portuaires.
- › La baignade a même le port est devenue pratique courante et a permis le développement d'une image de marque distinctive et innovante pour la ville de Copenhague.
- › La pratique de la baignade a d'abord engendré l'ouverture des berges sur la ville et peu à peu, en se définissant comme nouvelle activité urbaine, elle a permis de changer le regard des citoyens sur la relation urbaine avec le port.

**FAIBLESSES**

- › L'absence d'un processus de consultation publique.
- › L'absence d'un plan d'aménagement et de développement d'ensemble pour les berges.
- › Les Harbor Baths sont une solution ponctuelle au problème d'accessibilité des berges et de l'eau pour la baignade.
- › Au début de leur construction, les Harbor Baths sont vus comme un projet éphémère, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. La vision d'ensemble des projets n'est donc pas la même pour tous.





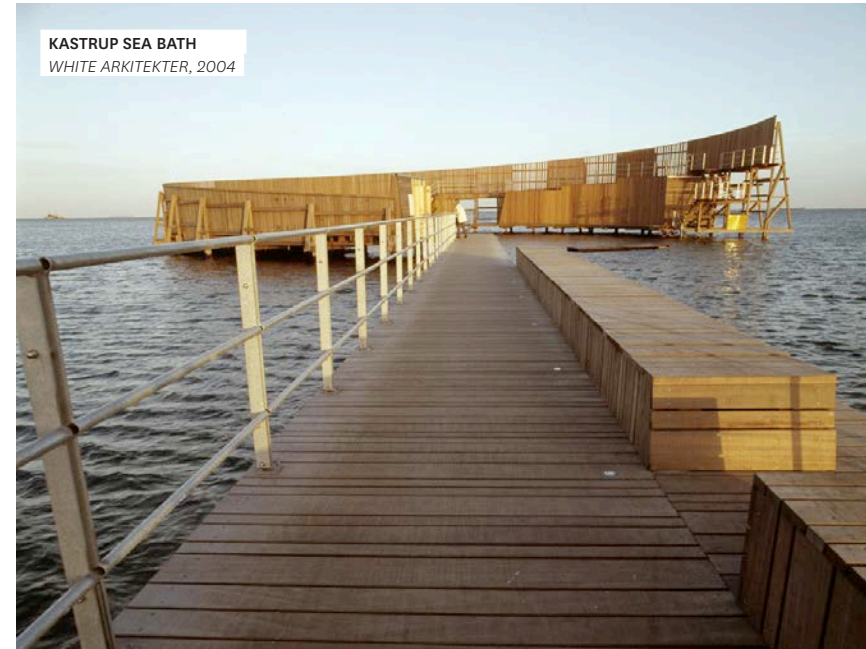
OPPORTUNITÉS

- › Les opportunités proviennent principalement de changements stratégiques profonds dans l'approche du développement des berges à Copenhague à la suite de nombreuses critiques et controverses vers la fin ds années 1990. Le débat a permis de faire émerger l'importance d'une vision d'ensemble pour le redéveloppement. La Ville a réalisé l'importance d'adopter des solutions de design durable et de qualité. Le résultat a été d'étendre la zone à revitaliser et d'adopter une vision d'ensemble.
- › Le contexte politique: le succès de Copenhague ne réside pas seulement dans le fait d'avoir des idées progressistes. Le gouvernement municipal est puissant et composé de forces vives en terme d'expertise technique et de professionnels urbains. De plus, la collaboration entre les partis politiques et les différents paliers de gouvernement est constante et vue comme étant normale.
- › Le contexte de gouvernance rend la collaboration entre les différents paliers de gouvernement plus fluide et facilite la mise en place d'une vision d'ensemble concertée.
- › Le contexte politique couplé au contexte de gouvernance fait de la municipalité de Copenhague un leader fort en matière de planification urbaine à long terme.



MENACES

- › Les conflits potentiels entre l'achalandage touristique et les milieux résidentiels adjacents.
- › Le fait que chacun des projets est réfléchi à la pièce.
- › L'absence de réflexion globale sur un plan d'aménagement d'ensemble pour le redéveloppement des berges, répondant à la vision commune adoptée.



KASTRUP SEA BATH
WHITE ARKITEKTER, 2004

PISTES DE RÉFLEXION



FAITS SAILLANTS

- › Une variété d'activités passives et actives (comme la pratique de la baignade en ville).
- › Un design recherché et de qualité, des matériaux intéressants et innovants.
- › Chacun des espaces est mémorable et unique et présente un concept qui lui est propre.
- › La relation entre l'eau, le projet et la ville, sont autant d'aspects qui font de ces projets des espaces urbains attractifs et hors du commun.
- › La ville a même développé une image de marque autour de ces projets, puisqu'ils sont originaux.

« COPENHAGEN WATERFRONT »
ZORAN DJEKIC PHOTOGRAPHY, S.D.



BIBLIOGRAPHIE

- Anders Lund Hansen, Hans Thor Andersen & Eric Clark. (2001). Creative Copenhagen: Globalization, Urban Governance and Social Change, *European Planning Studies*, 9:7, 851-869.
- Bicknell, Lyle. (2012, 7 novembre). « Waterfront Design : Lessons from Denmark ». En ligne. Adresse URL : <http://citytank.org/2012/11/07/waterfront-design-lessons-from-denmark/>
- David, Katie. (2013, 9 avril). « New 'Kalvebod Waves' Waterfront Park Makes A Splash In Copenhagen! ». En Ligne. Adresse URL : <http://inhabitat.com/jds-and-klar-arkitekters-new-kalvebod-waves-waterfront-park-makes-a-splash-in-copenhagen/>
- Desfor, Gene Et John Jørgensen. (2004). « Flexible Urban Governance. The Case Of Copenhagen's Recent Waterfront Development ». *European Planning Studies* (Impact Factor: 1.03). 05/2004; 12(4):479-496. En ligne. Adresse URL : https://www.researchgate.net/publication/233669863_flexible_urban_governance_the_case_of_copenhagen's_recent_waterfront_development
- DHI. (n.d.) *Safe Bathing Water in the Heart of Copenhagen Harbour*. En ligne. Adresse URL : <http://www.dhigroup.com/upload/publications/scribd/105175057-Copenhagen-Harbour-Bath-DHI-Case-Story-DK.pdf>
- Hedegaard, Ditte. (2012, 28 Septembre). « Copenhagen gets a new urban waterfront ». En ligne. Adresse URL : <http://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/copenhagen-gets-new-urban-waterfront>
- Jens Stissing Jensen, Erik Hagelskjær Lauridsen, Chiara Farné Fratini, and Birgitte Hoffmann. (2015). « Harbour Bathing and the Urban Transition of Water in Copenhagen: Junctions, Mediators, and Urban Navigations ». *Environment and Planning A*. 47 (3): 554-570.
- Katz, Bruce et Luise Noring. (2016). *Why Copenhagen works*. Brookings. En ligne. Adresse URL : <http://www.brookings.edu/research/papers/2016/02/17-why-copenhagen-works-katz-noring#.Vv3JSXY15yl.mailto>
- Mazzola, Anonella. (2013, 16 septembre). « Kavebod Wavec : Copenhagen's Waterfront Development ». <http://www.designcontext.net/kalvebod-waves-cope-naghens-waterfront-development/>
- O'Sullivan, Feargus. (2016, 17 février). « How Copenhagen Paused Its Waterfront Redevelopment ». En ligne. Adresse URL : <http://www.citylab.com/cityfixer/2016/02/copenhagen-paper-island-waterfront-redevelopment-creative-business-copenhagenize/463137/>
- Smith, H., et Garcia, F. M. S. (2012). *Waterfront regeneration: Experiences in city-building*. London: Routledge.
- Vickery, Kevin. (2012). « Copenhagen, Conquering the waterfront ». *Landscape Architecture*, Spring 2012. En ligne. Adresse URL : http://www.stadsbyggnad.lth.se/fileadmin/stadsbyggnad/images/student_work/Landscape_and_gardens/Kevin_Vickery.pdf
- « Copenhagen Harbour Bath/BIG + JDS ». (2009, 5 janvier). En ligne. Adresse URL : <http://www.archdaily.com/11216/copenhagen-harbour-bath-plot>
- « Harbor Pool and Winter Baths ». (2013, 10 novembre). En Ligne. Adresse URL : https://en.wikiarquitectura.com/index.php/harbor_pool_and_winter_baths
- « Koralbadet Harbour Baths ». (2014, 19 février). En ligne. Adresse URL : <http://www.dac.dk/en/dac-life/copenhagen-x-gallery/cases/koralbadet-harbour-baths/>
- « Svanemølle Beach ». (n.d.). En ligne. Adresse URL : <http://www.kobenhavner-gron.dk/place/svanemollen-strand/?lang=en>
- « Maritime Youth House/Plaot=BIG+JDS ». (2009, 12 janvier). En ligne. Adresse URL : <http://www.archdaily.com/11232/maritime-youth-house-plot>
- « The Harbour Bath ». (n.d.). En ligne. Adresse URL : <http://www.kobenhavner-gron.dk/place/havnebadene/?lang=en>



BARCELONE - VILLA OLIMPICA -



PRÉSENTATION DU PROJET

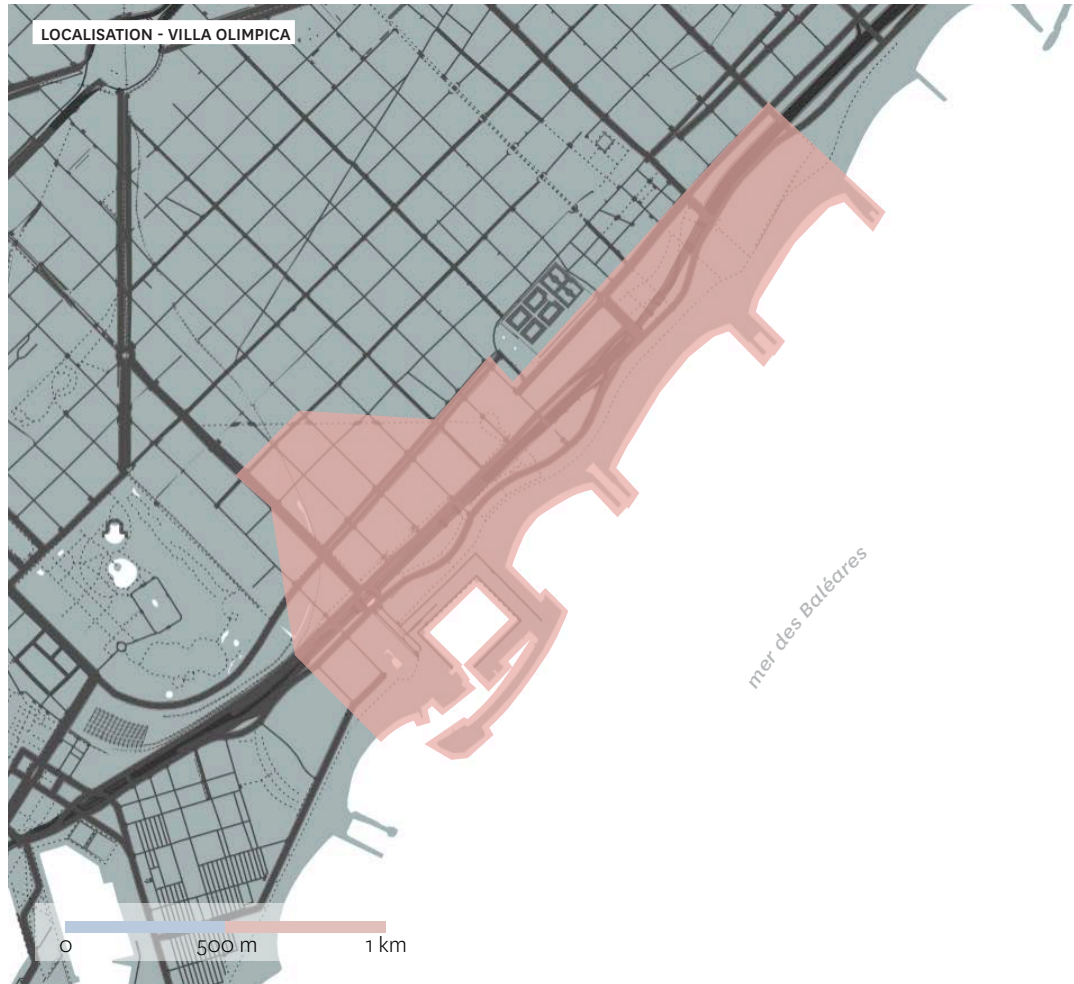
DESCRIPTION DU PROJET

Comme plusieurs grandes villes du monde, Barcelone n'a pas échappé aux travaux d'infrastructures ayant mené à la construction d'une autoroute en bordure de son front de mer. Ce ne sera qu'en 1992, grâce à l'opportunité que présente la tenue des Jeux olympiques, qu'un projet de revitalisation du secteur industriel en perte de vitalité est enclenché. Misant sur une vision à long terme, la Ville a développé une stratégie de rénovation urbaine, un projet qui a contribué à donner une couleur originale à Barcelone et à redonner vie à un secteur quasi abandonné.

La Villa Olimpica est un projet phare du redéveloppement du secteur riverain composé d'un quartier complet (habitations, école, centre de santé, bureaux) et axé sur des usages tertiaires. Le projet favorise le désenclavement et permet aux Barcelonais de se réappropriier les berges.

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

La ville de Barcelone est située sur le littoral nord-ouest de la mer Méditerranée. La ville est entourée par deux fleuves, soit le Llobregat et le Besòs, et est bordée à l'ouest par le sommet de la Serra de Collserola.



TYPLOGIE PORTUAIRE	Digue côtière
CONFIGURATION PORTUAIRE	Port à jetées droites
ANNÉES DE RÉALISATION	1983-1994
SUPERFICIE D'INTERVENTION	50 hectares
LONGUEUR DES BERGES	4,5 km

ÉLÉMENTS D'INTERVENTION

Le projet de la Villa Olimpica accueille un quartier d'habitation bien équipé (école, commerces, centre de santé), ainsi que des usages tertiaires associés au tourisme privé et au tourisme d'affaires (complexe hôtelier, tours à bureaux, centre commercial, centre des congrès, port de plaisance, plages).

MISE EN CONTEXTE DE LA RÉALISATION

POLITIQUE PUBLIQUE EN VIGUEUR

- › Plan General Metropolitano de Barcelona (1976)

CONTEXTE URBAIN

Après la Deuxième Guerre mondiale, la ville de Barcelone se développe vers les banlieues. La cité historique se dégrade progressivement et le port est déplacé vers l'ouest dans une nouvelle zone franche permettant d'accueillir des infrastructures modernes. La rue qui longeait l'ancien port est élargie à 12 voies pour permettre la gestion du trafic de Barcelone, isolant ainsi davantage le secteur riverain.

Le déclin de la ville historique s'accompagne d'une décroissance démographique. Des problèmes émergent rapidement : la dégradation de l'environnement, le mauvais état du parc immobilier et le manque de services. Suivant le plan métropolitain de 1976, le nouveau gouvernement socialiste élu intervient de façon ciblée dans les quartiers. L'obtention des jeux olympiques permet la planification de grandes interventions au niveau métropolitain.

Le secteur de Poblenou, situé entre le cœur historique de la ville et les berges, était une zone délaissée, occupée principalement par des entrepôts et des usines délabrées. La démolition de la plupart des bâtiments, le retrait des voies ferrées et la relocalisation des résidents ont mené à un projet complet de rénovation urbaine.

CONTEXTE ÉCONOMIQUE

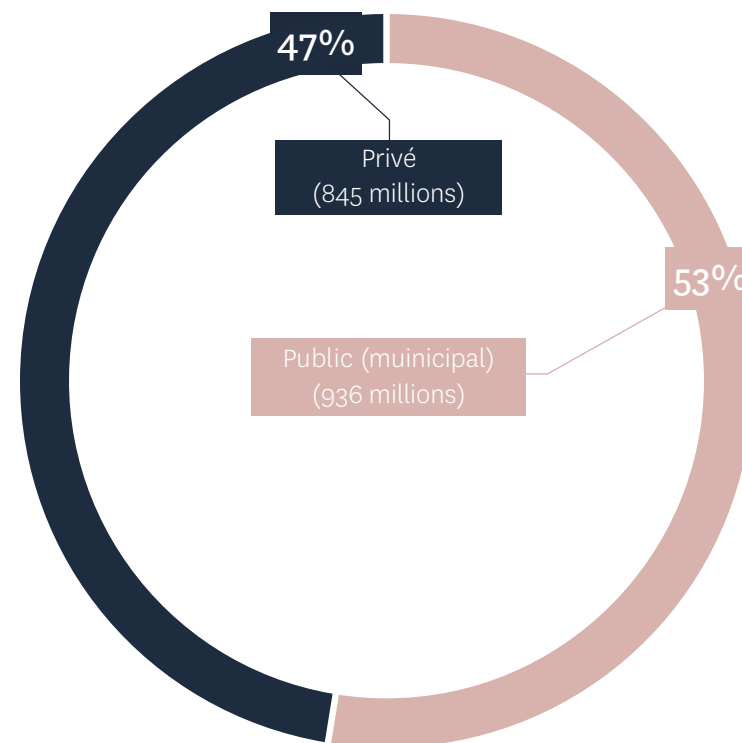
À la fin des années 1970, Barcelone traverse une crise économique importante, avec des taux de chômage très élevés.

Un changement de situation s'opère dans le milieu des années 1980 et entraîne un boom économique. La ville industrielle se transforme en une des villes de services les plus importantes dans la région méditerranéenne. Le déménagement de nombreuses industries laisse d'importantes zones en déclin nécessitant un réaménagement. Un réinvestissement majeur dans les infrastructures permet de redécouvrir le secteur riverain par la construction de nombreux parcs et plages.

VISION STRATÉGIQUE

Le projet de la Villa Olimpica vise à redonner la mer aux Barcelonais en créant une infrastructure mixte qui positionne la ville au niveau mondial et permet l'accueil des Jeux olympiques.

INVESTISSEMENTS



CHRONOLOGIE DE LA RÉALISATION

1979	<ul style="list-style-type: none"> › Élection d'un gouvernement municipal socialiste.
1983	<ul style="list-style-type: none"> › Signature d'un accord entre le maire et le président de la compagnie de chemin de fer RENFE pour la cession des terrains, la modification du tracé et l'entierement des voies d'accès à la gare de France.
1984	<ul style="list-style-type: none"> › Le Maire Pasqual Maragall demande à l'ancien architecte municipal Oriol Bohigas de diriger un groupe de professionnels pour lancer le projet. › Tenue d'un séminaire international regroupant experts et responsables barcelonais sur l'analyse du système routier de la ville.
1985	<ul style="list-style-type: none"> › Adoption d'un premier plan pour la requalification du Vieux Port, celui de Solà-Morales, qui partait d'une conception axée sur des usages essentiellement publics et récréatifs. › Modification et approbation de la réglementation et du plan d'urbanisme de la ville.
1986	<ul style="list-style-type: none"> › La ville de Barcelone obtient les Jeux olympiques de 1992. › L'accord signé en 1983 est endossé par la Généralité de Catalogne et le Ministère des Travaux publics de Madrid, partenaire financier du projet olympique. › Adoption d'un plan spécial (PER) pour le secteur de la Villa Olímpica. › Création du VOSA (Villa Olímpica, S.A.).
1987	<ul style="list-style-type: none"> › Début de la démolition du district industriel.
1989	<ul style="list-style-type: none"> › Adoption d'un nouveau plan pour le Vieux Port avec une vision misant sur la localisation d'activités tertiaires à caractère international et de nouvelles activités de loisir à caractère beaucoup plus commercial.
1990	<ul style="list-style-type: none"> › Création du HOLSA (Barcelona Holding Olímpica SA). › Début de la construction de la Villa Olímpica
1992	<ul style="list-style-type: none"> › Tenue des Jeux olympiques.
1993	<ul style="list-style-type: none"> › Remise en cause du projet Port Vell à la suite de la récession du secteur de l'immobilier, qui entraîne le retrait de plusieurs investisseurs et bloquent plusieurs projets.
1994	<ul style="list-style-type: none"> › Le gouvernement municipal, associé à un groupe d'entreprises immobilières, a lancé une exposition intitulée « New Projects ». Cette exposition fait la promotion, à l'échelle européenne, de grandes opérations sur lesquelles attirer l'attention et présente les atouts que prévoit offrir Barcelone.
1995	<ul style="list-style-type: none"> › Investissement massif du secteur public permettant la construction de la Rambla de Mar, du cinéma Imax, du centre commercial Maremagnum, du complexe cinématographique et de l'aquarium dans le Port Vell.
1999	<ul style="list-style-type: none"> › La Ville de Barcelone se voit décerner le prix du Royal Institute of British Architects (RIBA).

PHASE 1

Après la dictature franquiste, Barcelone connaît une période de transition marquée par le capital accumulé des revendications des dernières années. La Ville entreprend le remodelage progressif de petites places et jardins dans les différents quartiers.

PHASE 2

L'obtention des Jeux olympiques stimule la rénovation à grande échelle de Barcelone. La municipalité entreprend des chantiers dans les espaces non construits existants.

STRUCTURE DE GOUVERNANCE



PARTAGE DES RÔLES ET RESPONSABILITÉS

La gestion de la construction de la Villa Olimpica, du stade olympique et de la majorité des 78 kilomètres de nouvelles routes de même que la distribution des subventions publiques ont été confiées à une société en capital mixte («*joint-venture*»), détenue à 51 % par l'État et à 49 % par la Ville de Barcelone. Les terrains du secteur appartiennent à NISA (Nova Icaria SA) qui octroie les contrats à des développeurs privés. La construction de la Villa Olimpica a été menée par deux compagnies de construction : Nova Icaria, S.A., détenue à 40 % par le secteur public, et Olympic Moll, S.A., détenue à 50 % par le secteur public.



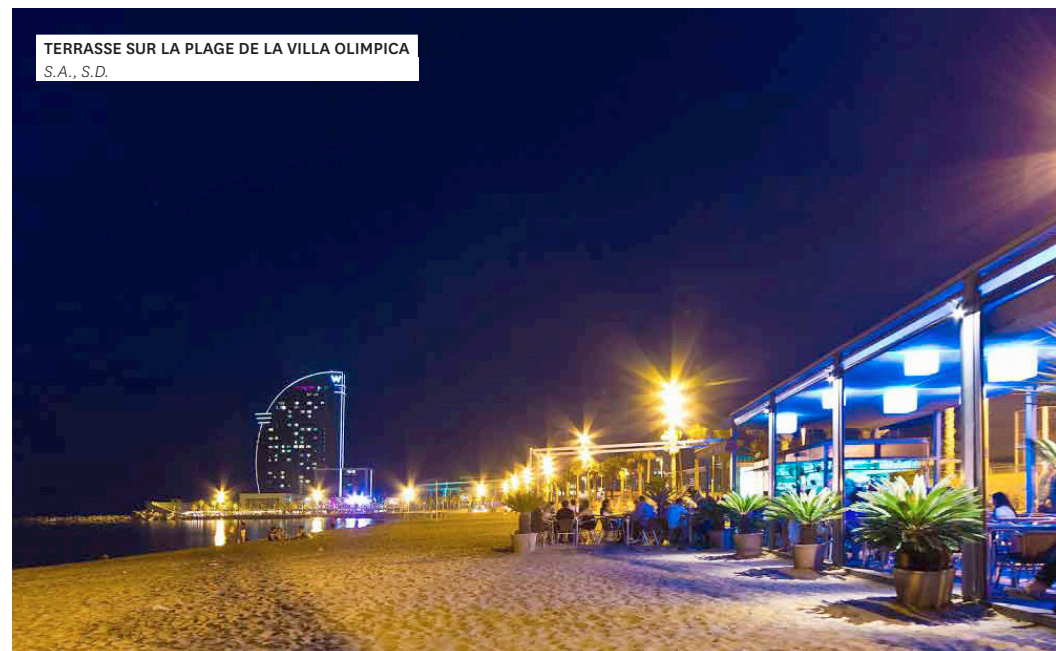
STRATÉGIE DE FINANCEMENT

Pour financer le projet, la Ville a créé en 1986 la société VOSA (Villa Olimpica SA) qui fait l'acquisition des terrains, notamment par expropriation. Par la suite, VOSA vend les terrains au double du prix d'achat à NISA (Nova Icaria SA), qui est détenu à 40 % par VOSA et à 60 % par des investisseurs privés. Cette approche permet de recevoir des revenus pour la construction des infrastructures dans le secteur. Puis, NISA qui est responsable de la construction et de la vente de la Villa Olimpica, engage directement des développeurs privés. Le tout est réalisé sous la surveillance de HOLSA, qui distribue des subventions publiques.

L'ÉVOLUTION DU SECTEUR EN IMAGES



SITE DE « L'HOSPITAL DEL MAR »
S.A., S.D.



TERRASSE SUR LA PLAGE DE LA VILLA OLIMPICA
S.A., S.D.

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

5 000 EMPLOIS

15 000 VISITEURS CHAQUE
FIN DE SEMAINE

3 MILLIONS
DE VISITEURS AUX
PLAGES CHAQUE ANNÉE

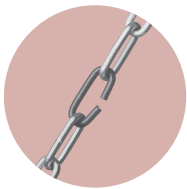
LOGEMENTS:

2048

ANALYSE

**FORCES**

- › La présence d'un consensus institutionnel entre les différentes administrations publiques.
- › L'implication du secteur privé dans le financement des projets.
- › La création d'entités autonomes assurant la planification et le financement des projets.
- › Le développement d'une structure ad hoc de gestion (HOLSA).
- › L'adoption d'une approche architecturale pour assurer le redéveloppement.
- › L'introduction de politiques culturelles pour assurer la cohésion sociale.
- › L'utilisation d'un événement international pour stimuler les investissements publics et privés.
- › L'intégration du projet des Olympiques dans une planification stratégique plus large.
- › La collaboration entre le secteur public et le secteur privé.
- › Le leadership du conseil municipal de Barcelone, tant au niveau politique qu'au niveau technique et professionnel.
- › La multiplication de projets de requalification d'espaces publics de différentes échelles.
- › L'utilisation de plans spéciaux et de projets comme outils d'intervention permettant de cibler les besoins de chaque quartier et d'y répondre rapidement.
- › L'énoncé de critères de formalisation très précis pour gouverner le type de bâtiments à planter sur chaque îlot : une explication détaillée des critères généraux de formalisation architecturale et d'implantation (critères généraux applicables à tout le secteur et critères particuliers s'appliquant à chacune des neuf super-unités de projets) ; un avant-projet indicatif, expliquant graphiquement les intentions des projets ; une expression graphique des lignes directrices ; enfin la réglementation.
- › L'aménagement de trois plages (Nova Icària, Bogatell et Mar Bella) très fréquentées.
- › La construction d'une identité sociale.
- › L'intégration du parc du littoral au projet de la Villa Olimpica.
- › L'investissement massif dans les infrastructures de transport et de transport en commun (métro et bus).

**FAIBLESSES**

- › Le manque de logements sociaux et abordables.
- › La mauvaise qualité de certains bâtiments.



TERRASSE SUR LA PLAGE DE LA VILLA OLIMPICA
20 DE ENERO, 2012



VILLA OLIMPICA
BARCELONA.CAT, S.D.



OPPORTUNITÉS

- › L'obtention des Jeux olympiques de 1992, agissant comme catalyseur pour la rénovation urbaine.
- › L'arrivée en 1979 d'un gouvernement municipal socialiste, en réaction à la fin de la dictature de Franco, renforçant la volonté d'une participation accrue des citoyens.
- › L'arrivée à des postes clés d'architectes-urbanistes politisés et hautement qualifiés.
- › L'étroite collaboration entre les politiciens et les professionnels de l'aménagement.



MENACES

- › Les conflits potentiels entre un quartier résidentiel et une zone de restauration et d'activités de loisir.
- › L'inflation du coût des logements.
- › Les fluctuations économiques (récession du secteur immobilier, etc.).
- › Le calendrier serré de réalisation des projets.



JARDIN DU HOTEL ARTS BARCELONA
HOTEL ARTS BARCELONA, S.D.

PISTES DE RÉFLEXION



FAITS SAILLANTS

- › La tenue d'un événement d'envergure mondiale pour stimuler la rénovation urbaine.
- › L'intégration de la Villa Olimpica dans la trame urbaine barcelonaise grâce au retrait des voies ferrées.
- › Un équilibre entre les usages de portée locale (résidences, commerces, parcs locaux) et les usages de portée métropolitaine (bureaux, loisirs, transports).

VUE AÉRIENNE DE LA VILLA OLIMPICA
BARCELONACHECKIN, S.D.



BIBLIOGRAPHIE

VUE DU PORT OLIMPIQUE
AMAZING BARCELONA, 2016



Biere Arenas, Rolando. (n.d). *Barcelona: The transformation process of the waterfront. 'Port Vell': a strategy for a new image of city.*

Blakeley, Georgina. (2005). « Local Governance and Local Democracy: The Barcelona Model ». *Local Government Studies*. 31 (2): 149-165.

Brunet, Ferran. (1995). « An Economic Analysis of the Barcelona '92 Olympic Games: Resources, Financing, and Impact ». Chapitre dans De Moragas Spà, Miquel et Miquel Botella (eds.). *The Keys of success: the social, sporting, economic and communications impact of Barcelona'92*. Bellaterra: Servei de Publicacions de la Universitat Autònoma de Barcelona.

Carbonell, Jordi. (2002). « The Olympic Village, ten years on ». Chapitre dans De Moragas, Miquel et Miquel Botella (eds.). *Barcelona: l'herència dels Jocs. 1992-2002*. Barcelona: Centre d'Estudis Olímpics UAB, Planeta, Ajuntament de Barcelona. En ligne. Adresse URL: http://ceo.uab.cat/2010/docs/wp087_eng.pdf

Casellas, Antònia, et Montserrat Pallares-Barbera. (2009). « Public-sector Intervention in Embodying the New Economy in Inner Urban Areas: The Barcelona Experience ». *Urban Studies*. 46 (5-6): 5-6.

Degen, Mónica, et Marisol García. (2012). « The Transformation of the 'Barcelona Model': An Analysis of Culture, Urban Regeneration and Governance ». *International Journal of Urban and Regional Research*. 36 (5): 1022-1038.

Garcia-Ramon, Maria-Dolors et Abel Albet. (2000). « Pre-Olympic and post-Olympic Barcelona, a 'model' for urban regeneration today? » *Environment and Planning A*, 2000, volume 32: 1331 - 1334

Jauhiaiainen, Jussi S. (1995). «Waterfront redevelopment and urban policy : The case of Barcelona, Cardiff and Genoa », *European Planning Studies*, 3:1, 3-23.

Monclús, Francisco-Javier. (2003). « The Barcelona model: and an original formula? From 'reconstruction' to strategic urban projects (1979-2004) », *Planning Perspectives*, 18:4, 399-421.

Montaner, Josep Maria. 2006. «Le modèle Barcelone», *La pensée de midi*, 2006/2 (n.18) : 16-20.

Rodrigues-Malta, Rachel. (1999). « Villes d'Espagne en régénération urbaine. Les exemples de Barcelone, Bilbao et Madrid/Spanish cities undergoing urban regeneration. The examples of Barcelona, Bilbao and Madrid ». *Annales de Géographie*, t. 108, n°608: 397-419.

Sokoloff, Béatrice. (1999). *Barcelone ou comment refaire une ville*. [Montréal, Que.]: Presses de l'Université de Montréal. En ligne. Adresse URL : <http://site.ebrary.com/id/10176930>.



VANCOUVER - SOUTHEAST FALSE CREEK -



PRÉSENTATION DU PROJET

DESCRIPTION DU PROJET

Localisé sur un ancien site industriel, le projet de Southeast False Creek constitue le premier quartier durable développé sur le domaine public. Intégrant la restauration d'habitats naturels à travers un environnement très urbanisé et mettant de l'avant des moyens innovants de gestion des eaux de pluie, le projet se consolide autour d'un parc linéaire de 650 m, longeant les berges de la baie et offrant de multiples opportunités d'activités récréatives en lien avec l'eau. La phase un visait à créer des résidences pour les athlètes olympiques en prévision des Jeux olympiques de Vancouver en 2010. La phase deux a transformé les résidences olympiques en un développement majoritairement résidentiel mais affichant aussi une diversité d'usages.

L'espace public est structuré comme un parc continu plutôt que comme une place ponctuée de plusieurs parcs. Ainsi, au lieu d'avoir plusieurs projets variés et développés différemment, Vancouver a opté pour une approche d'ensemble, où l'articulation du parc linéaire conditionne un amalgame d'espaces publics et sert de fil conducteur.

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

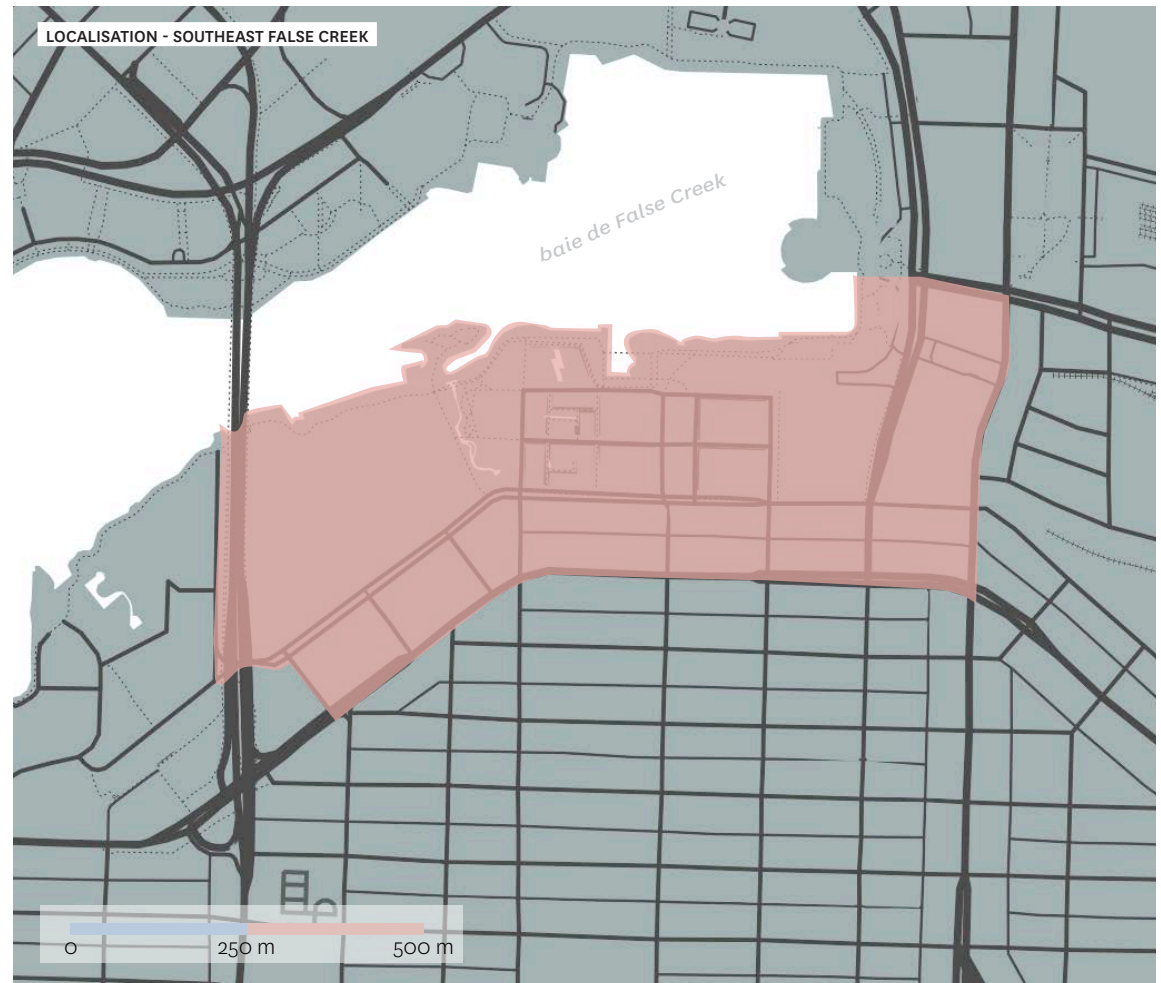
Vancouver est située dans la péninsule Burrard, entre la baie Burrard au nord et le fleuve Fraser au sud. À l'ouest, elle est bordée par le détroit de Géorgie, et abritée de l'océan Pacifique par l'île de Vancouver.

TPOLOGIE PORTUAIRE	Rivière naturelle
CONFIGURATION PORTUAIRE	Port terrestre à opérationnalisation maximale
ANNÉES DE RÉALISATION	2005-2008
SUPERFICIE D'INTERVENTION	32 hectares
LONGUEUR DES BERGES	2,6 km
PROPRIÉTAIRES DES TERRAINS	19 hectares à la Ville et 13 hectares de propriété privée

LOCALISATION - VANCOUVER



LOCALISATION - SOUTHEAST FALSE CREEK



PROJETS CONNEXES

- › 2010: The Southeast False Creek Neighbourhood Energy Utility. Cette usine capte l'énergie thermique des eaux d'égout pour chauffer l'air et l'eau des édifices de Southeast False Creek. Cette infrastructure est auto financée et procure un retour d'investissement sur les payeurs de taxes de la ville en plus de tarifs préférentiels pour les usagers. Elle fournit de l'énergie pour 395,000 m2 d'espaces résidentiels, commerciaux et institutionnels. La capacité sera agrandie pour desservir les nouveaux projets aux alentours et ceux du campus de Great Northern Way.
- › 2011: Construction d'un nouveau quai pour les bateaux à False Creek, adjacent au Creekside Community Recreation Centre. Ce nouveau quai connecte cinq destinations autour de False Creek et English Bay et offre ainsi un accès aux embarcations non motorisées.
- › 2016: Southeast False Creek paddling centre. Réfection et agrandissement des installations existantes.

ÉLÉMENTS D'INTERVENTION

- › Le Village olympique, construit par le groupe Millenium Development, regroupe des usages mixtes. La vente d'unités résidentielles débute après les Olympiques. La première phase inclut 252 unités de logement abordable et 119 unités de logement modeste destiné aux familles de la classe moyenne, sur un total de 735 unités résidentielles, dont 119 sont destinées à la location.
- › Le Civic Center.
- › Des logements abordables.
- › Des aires résidentielles de 604 000 m2 permettant de loger 16000 nouveaux résidents. Des aires commerciales d'environ 6000 m2.

MISE EN CONTEXTE DE LA RÉALISATION

POLITIQUES PUBLIQUES EN VIGUEUR

- › Vancouver Blueways Policies and Guideline
- › Liveable Region Strategic Plan (stratégie pour contrer l'étalement urbain et la dépendance automobile)
- › Southeast False Creek Green Building strategy

CONTEXTE URBAIN

Friche industrielle et portuaire, le site de Southeast False Creek est localisé dans la région canadienne à la croissance de population la plus forte. En 1890, les premières industries s'implantent à Southeast False Creek. L'ensemble du territoire est marqué par le paysage industriel jusqu'au début des années 1990, lorsque l'une des dernières grandes industries encore sur place (Canron) déménage. Le site de Southeast False Creek demeure vacant entre 1990 et 2007, année du début du redéveloppement.

ORIENTATIONS DU PROJET

Orientations générales

- › Implanter un projet durable
- › Améliorer la santé des écosystèmes adjacents
- › Viabilité et vitalité économiques
- › Renforcer les réseaux sociaux et augmenter le niveau de la qualité de vie

Orientations de design

- › Développer un plan qui exprime une approche globale du développement durable en lien avec la communauté de Southeast False Creek.
- › Créer une nouvelle communauté offrant une expérience des espaces publics variée, intéressante et vibrante.
- › Développer un esprit du lieu mettant en valeur l'héritage historique, la proximité de False Creek et la relation avec les communautés adjacentes.
- › Connecter les parcs et les espaces ouverts

VISION STRATÉGIQUE

Southeast False Creek est une communauté où les gens vivent, travaillent, jouent et apprennent, désignée pour maintenir un niveau élevé de mixité sociale, le tout dans un milieu de vie écologique et responsable, durable et viable économiquement.

OBJECTIFS DU PROJET

Plusieurs objectifs de design plus spécifiques sont mentionnés dans le guide d'orientation du domaine public.

CHRONOLOGIE DE LA RÉALISATION

1997	<ul style="list-style-type: none"> > Le conseil municipal approuve le premier programme de planification préliminaire.
1998	<ul style="list-style-type: none"> > Un comité aviseur est créé avec des représentants de chacune des parties. > La Ville, aidée du comité aviseur et de consultants, produit un document de vision d'ensemble incluant les orientations générales du projet et les politiques qui l'encadrent. > Les différentes activités de consultation publique débutent (rencontres, ateliers participatifs, focus group, etc.). > Une charrette de trois jours est aussi organisée avec le service de la planification de la Ville. Des architectes, architectes paysagistes, urbanistes et autres professionnels ont pu échanger sur des concepts d'aménagement et de design. La charrette coïncidait avec une grande conférence sur la construction verte.
1999	<ul style="list-style-type: none"> > Le document final sur les orientations, la vision et les politiques issu d'une combinaison entre le document préliminaire et le rapport des consultations publiques est publié.
2000	<ul style="list-style-type: none"> > Création du premier plan de base du développement avec un partage des espaces publics et privés.
2003	<ul style="list-style-type: none"> > Élaboration du plan de développement officiel permettant de statuer sur l'emplacement des espaces publics et la densité du projet.
2004	<ul style="list-style-type: none"> > Adoption d'une stratégie verte pour l'ensemble des nouvelles constructions à venir sur le site.
2005	
2006	<ul style="list-style-type: none"> > Le conseil municipal choisit Millennium Properties Ltd pour développer le Village Olympique, une partie du projet de Southeast False Creek. > Le conseil municipal approuve le plan final de rezonage de l'ensemble de Southeast False Creek, après la tenue de séances de consultation publique sur le sujet. > Publication d'un guide sur les grands principes conceptuels de design orientant le développement de Southeast False Creek.
2008	<ul style="list-style-type: none"> > Amendement de la stratégie verte. Toutes les nouvelles constructions devront respecter les standards LEED argent.
2010	<ul style="list-style-type: none"> > Le Village olympique accueille 2800 athlètes et officiels pour les Jeux olympiques et paralympiques de Vancouver 2010. Le Village est ensuite retourné à la Ville de Vancouver. > Consultation publique sur les propositions de révision des hauteurs permises dans le secteur.
2011	<ul style="list-style-type: none"> > Ouverture des premiers espaces commerciaux sur le site.
2013	<ul style="list-style-type: none"> > Récipiendaire du prix du Urban Land Institute pour les espaces publics urbains.

STRUCTURE DE GOUVERNANCE



PARTAGE DES RÔLES ET RESPONSABILITÉS

C'est la Ville de Vancouver qui a assumé toutes les responsabilités financières du projet et qui a encadré la réalisation des documents de planification et de politiques publiques. Plusieurs organes externes ont participé aux différentes étapes du processus: un comité avisier, le développeur (Millenium Development) et des consultants.



STRATÉGIE DE FINANCEMENT

Le développeur (Millenium) s'est fait financer au départ 950 millions par Fortress Credit Corp pour la réalisation du projet. Ce montant inclut 200 millions pour l'achat du terrain et des charges de financement de 190 millions, assumées par la Ville. C'est la Ville qui s'expose à l'entièreté des risques financiers du prêt accordé au développeur.

Les logements abordables et la construction du centre civique totalisent quant à eux un budget de 139 millions de dollars provenant entièrement de la Ville de Vancouver.

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES RÉELLES

Southeast False Creek Olympic Village Community Benefit Agreement est une entente de principe qui a permis la création de 100 emplois et des opportunités d'affaires directes de 15 millions pour les entreprises locales. Selon cette entente, Millenium Development a versé 750 000\$ dans un fonds dont les intérêts allaient servir à supporter l'emploi local via l'offre de services encadrant l'employabilité et la formation pour les résidents et les commerçants.

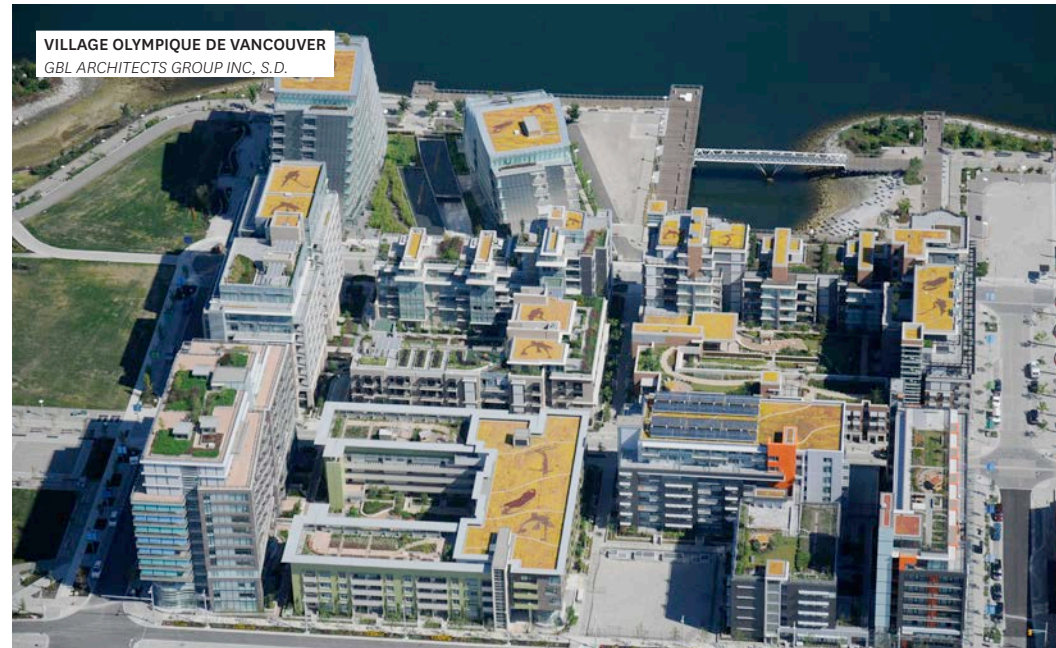
IMPACTS SUR LES SECTEURS ADJACENTS

- › La construction d'un centre communautaire (détenant la certification LEED Platine) de 4200 m2 en bordure de l'eau incluant une marina pour les embarcations non motorisées.
- › Des espaces publics de 25,8 acres incluant un parc linéaire le long des berges, une place publique et un jardin communautaire.
- › La réhabilitation des berges, incluant un nouvel habitat faunique.

L'ÉVOLUTION DU SECTEUR EN IMAGES



VUE AÉRIENNE DU CHANTIER NAVAL DANS FALSE CREEK
VANCOUVER ARCHIVES, 1942, S.D.

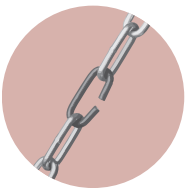


VILLAGE OLYMPIQUE DE VANCOUVER
GBL ARCHITECTS GROUP INC, S.D.

ANALYSE

**FORCES**

- › Le côté écologique et environnemental du projet: la gestion des eaux de pluie intégrée ainsi que la reconstruction d'habitats naturels. On remarque l'importance de faire place à la nature sauvage, la faune et la flore dans le projet. On souligne aussi le succès de cet aspect du projet par le retour de certaines espèces, notamment de certains poissons dans la baie.
- › L'application d'une stratégie de construction verte, appliquée à l'ensemble du projet.
- › Deux guides d'orientation (SEFC Official Development Plan (ODP) and SEFC Public Realm Plan) qui établissent des grands principes et stratégies pour encadrer le développement (caractère des quartiers, densité et volume des édifices, objectifs à accomplir pour les parcs, plazas, espaces publics, ambiances des rues et principes environnementaux et de durabilité).
- › Un guide destiné à l'usage des propriétaires, des développeurs et de la Ville (le Public Realm Enrichment Guide (PREG)) qui donnent des orientations, plus précises en matière de design, et cohérentes avec les objectifs des deux guides d'orientation précédents en termes d'esthétique et de durabilité.
- › Les principes et stratégies proposés par le Public Realm Plan sont faits en fonction de l'objectif de connecter le site et son environnement.
- › La cohérence des documents de planification, leur articulation et leur complémentarité. Le projet final est cohérent avec l'ensemble des politiques, des orientations et des objectifs présentés.
- › Le guide plus général de politique publique et d'orientation qui encadre l'ensemble du développement du projet et même le stade post-développement.
- › Stratégie d'interprétation qui articule la façon de faire connaître au public l'histoire unique de Southeast False Creek.
- › L'idéation du projet repose sur une réinterprétation des éléments qui rappelle son passé industriel dans l'objectif de forger une nouvelle identité au site. Ainsi, des artefacts in situ évoquent l'expérience des travailleurs des industries et présentent les activités ayant pris place sur le site. Le projet répond aussi à la demande populaire de proposer des espaces urbains publics intéressants où l'eau est accessible.

**FAIBLESSES**

- › Conflit potentiel entre les populations plus défavorisées des milieux résidentiels existants et les nouveaux résidents.



SOUTHEAST FALSE CREEK PLAZA
PFS STUDIO, 2016



AMÉNAGEMENTS DES BERGES DU SOUTHEAST FALSE CREEK
PWL PARTNERSHIP, 2013



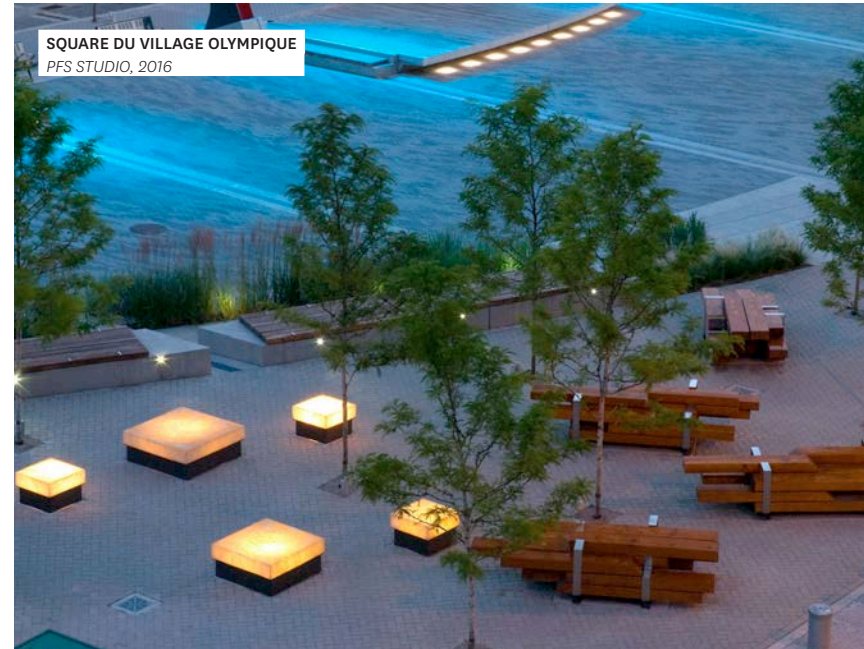
OPPORTUNITÉS

- › Le site de False Creek est un ancien pôle d'emploi industriel important qui accueillait quelques milliers de travailleurs dans les années 50. À la suite de la désindustrialisation du secteur, celui-ci est abandonné pendant plusieurs années, sa transformation réussie en développement attractif et durable repose sur la vision d'ensemble du projet.
- › Les Olympiques de 2010 ont stimulé le développement à court terme du projet, et ce sans altérer la vision d'ensemble et le design original du concept. Ils ont aussi stimulé le volet plus durable du projet.
- › La charette organisée a permis de tester le guide d'orientations et de politiques produit par la Ville. Elle a permis de concrétiser les idées à propos du développement durable d'une communauté en plus de permettre de donner des formes visuelles variées au projet qui n'avait pas été illustré à ce jour.
- › Malgré les tensions entre les différentes parties prenantes, dont les résidents et les promoteurs, la Ville de Vancouver a une longue tradition de consultation publique et de participation citoyenne.



MENACES

- › Tensions entre les aspects écologiques, sociaux et économiques du concept de développement durable urbain.
- › Difficulté pour certains acteurs à concilier les aspects de la protection environnementale et de la croissance économique.
- › Tensions entre les résidents, sceptiques par rapport au développement et au changement de leur environnement immédiat, et les promoteurs qui souhaitent réaliser des projets de haute densité.



SQUARE DU VILLAGE OLYMPIQUE
PFS STUDIO, 2016



VILLAGE OLYMPIQUE DE VANCOUVER
KAITLYN ZIA ROSERO, S.D.

PISTES DE RÉFLEXION



FAITS SAILLANTS

- › L'ensemble de la stratégie de développement durable mise de l'avant
- › La création et la réhabilitation des écosystèmes
- › Implantation du premier projet de développement mixte durable en Amérique du Nord
- › Densité et implantation réfléchies dans un projet d'intégration cohérent, qui vient faire le lien entre les berges et les milieux existants

VUE PANORAMIQUE DEPUIS LE PONT DE LA RUE GRANVILLE
JOE MABEL, 2010



BIBLIOGRAPHIE

MARINA DE FALSE CREEK
ROWENA LOW, 2010



Alexander, Donald. (2001). *From brown to green? Planning for sustainability in the redevelopment of Southeast False Creek*. Department of environment and resource studies, University of Waterloo. En ligne. Adresse URL: <https://uwaterloo.ca/assessment-planning-project/sites/ca.assessment-planning-project/files/uploads/files/BC%205%20Alexander%20SE%20False%20Creek.pdf>

Alexander, Don. (2000). « The Best So Far: Vancouver's remarkable approach to the Southeast False Creek redevelopment is a big step towards sustainable redevelopment planning for urban sites ». *Alternatives Journal*, 26.3.

City of Vancouver. (2014). *Olympic Village fact sheet*. En ligne. Adresse URL : <http://vancouver.ca/docs/sefc/olympic-village-fact-sheet.pdf>

City of Vancouver (2007). *Southeast False Creek official development plan*. En ligne. Adresse URL : <http://former.vancouver.ca/commsvcs/BYLAWS/odp/SEFC.pdf>

City of Vancouver. (2006). *Southeast False Creek Public realm plan*. En ligne. Adresse URL : <http://vancouver.ca/docs/sefc/public-realm.pdf>

Caledon Institute of social policy. (2003). *Southeast False Creek, a struggle for sustainability*. En ligne. Adresse URL : <http://www.caledoninst.org/Publications/PDF/553820029.pdf>

City of Vancouver, Planning Department. (1999). *Southeast False Creek Policy Statement*. En ligne. Adresse URL : <http://vancouver.ca/docs/sefc/policy-statement-1999.pdf>

City of Vancouver. (n.d.) *Southeast False Creek paddling centre*. En ligne. Adresse URL : <http://vancouver.ca/streets-transportation/proposed-improvements-for-creekside-paddling-centre.aspx>

Kear, Mark. (2007). « Spaces of transition spaces of tomorrow: Making a sustainable future in Southeast False Creek, Vancouver ». *Cities Vol. 24-4* : 324-334.

KPMG (2009). *Summary report of the City of Vancouver Southeast False Creek development*. En ligne. Adresse URL : <http://vancouver.ca/docs/sefc/summary-report-of-the-southeast-false-creek-development.pdf>

Lobo, David. (2013). *The parks and waterfront at Southeast False Creek - 2013 Urban open space winner*. En ligne. Adresse URL : <http://uli.org/awards/village-on-false-creek-2013-urban-open-space-award/>



SAN FRANCISCO - WATERFRONT REVITALIZATION -



PRÉSENTATION DU PROJET

DESCRIPTION DU PROJET

En 1968, la gestion du port a été transférée de l'État de la Californie à la Ville de San Francisco. Depuis, le port de San Francisco est devenu une agence locale d'entreprises (*enterprise agency of the City and County of San Francisco*) et est responsable de la gestion, la planification et le développement du port et de ses activités. Face au déclin progressif des activités portuaires et à la désuétude des équipements et des infrastructures du port, des réflexions sur le réaménagement et la revitalisation ont été entreprises à la fin des années 1970. Il faudra cependant attendre les années qui ont suivi le tremblement de terre de 1989 avant qu'une véritable planification d'ensemble soit entreprise. L'effondrement et la démolition du *Embarcadero Freeway*, qui agissait comme une barrière entre la ville et le port, constitue un point tournant dans les efforts entrepris pour retisser les liens avec les quartiers adjacents. En 1997, le premier plan de revitalisation est adopté (*The Port of San Francisco Waterfront Land Use Plan*). Il proposait des interventions sur environ 7,5 miles (12 km) de rives portuaires. Les priorités d'intervention s'articulaient autour d'une intention claire pour le secteur et ses sous-secteurs (*Fisherman's Wharf, Northeast Waterfront, Ferry Building, South Beach/China Basin* et *Southern Waterfront*), soit de reconnecter la ville au port et au front d'eau en développant des projets de parcs et d'espaces récréatifs, et en maintenant des activités maritimes compatibles avec ces nouveaux aménagements. En 2014, soit dix-sept ans après l'adoption et la mise en oeuvre du *Waterfront Plan*, les autorités ont effectué un bilan et une mise à jour du plan en vue de compléter sa réalisation et sa mise en oeuvre d'ici 2025.

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

La ville est située à l'extrémité nord de la péninsule de San Francisco. Elle est entourée à l'est par les eaux de la baie de San Francisco, au nord par le détroit du *Golden Gate* et à l'ouest par l'océan Pacifique. Les activités portuaires de San Francisco se situent sur les rives est et nord-est de la ville. Soulignons également que la ville se situe dans une zone sismique importante (la faille de San Andreas), et donc sur un territoire fortement marqué par les risques de catastrophes naturelles.

LOCALISATION - WATER FRONT RENEWAL



LOCALISATION - SAN FRANCISCO



MISE EN CONTEXTE DE LA RÉALISATION

TYPLOGIE PORTUAIRE	Port côtier naturel
CONFIGURATION PORTUAIRE	Port à multiples parois de quai
SUPERFICIE D'INTERVENTION	273 hectares
LONGUEUR DES BERGES	12 km
PROPRIÉTAIRES DES TERRAINS	100% para-public
INVESTISSEMENTS	1.6 milliards depuis 1997
PROJETS CONNEXES	Waterfront Transportation Projects (WTPs)
ANNÉES DE RÉALISATION	<ul style="list-style-type: none"> › 1978-1989 : Les premières initiatives de réhabilitation commerciales et récréotouristiques du Pier 39 sont entreprises. Face au déclin accéléré des activités portuaires, on constate l'urgence d'intervenir et de réfléchir à la revitalisation du secteur à travers une diversification des usages. › 1989-1997 : Le tremblement de terre de Loma Prieta, ayant mené à la démolition de l'<i>Embarcadero Freeway</i>, offre l'occasion d'entamer une réflexion sur l'avenir du secteur portuaire et sa connexion avec la ville. › 1997-2014 : Pour une première phase, le <i>Waterfront Plan</i> propose une revitalisation du secteur portuaire et de ses sous-secteurs qui passe par l'introduction progressive d'une mixité d'usages et la conservation de la vocation maritime et portuaire. › 2014-2025 : Après un bilan positif, les autorités du port adoptent en 2015 un plan d'ensemble révisé, identifiant les principaux objectifs d'intervention pour les dix prochaines années.

ÉLÉMENTS D'INTERVENTION

- › 245 bâtiments commerciaux et industriels incluant des restaurants, des musées et centres d'interprétation, des commerces de détail et des infrastructures d'accueil pour le transport maritime.
- › 80 infrastructures industrielles (quais, estacades, grues de chargement, entrepôts, chemin de fer, etc.).
- › Un stade de baseball.
- › Six km (environ) de rues et de trottoirs.

POLITIQUES PUBLIQUES EN VIGUEUR

Proposition H : En 1990, en réaction à la venue de plusieurs projets visant à privatiser certains secteurs du port par le développement d'hôtels et d'habitations, les citoyens de San Francisco votent en faveur de la Proposition H stipulant que :

- 1) Le front d'eau devra être réservé aux activités maritimes, à l'accès public ou à des projets favorisant la protection et la restauration de l'environnement.
- 2) Dans les secteurs où ces usages ne sont pas possibles, seuls certains usages non-maritimes pourront être permis (parc, esplanade, habitat faunique, pêche récréative sur les quais, etc.).
- 3) Un plan d'aménagement et d'affectation pour les secteurs riverains devra être préparé afin de définir les usages maritimes et non-maritimes qui seront autorisés et les usages spécifiques projetés pour certains lots.

CONTEXTE URBAIN

Avant le tremblement de terre de 1989 et la réalisation du *Waterfront Plan* de 1997, le port de San Francisco était en grande partie coupé du reste de la ville et de ses secteurs centraux par des infrastructures lourdes et inhospitalières de transport (*Embarcadero Freeway* et chemin de fer - *SF Waterfront Belt Railroad*). Le retrait de ses infrastructures a permis de redécouvrir le *Ferry Building*, un bâtiment monumental aux qualités architecturales indéniables, et de révéler du même coup son potentiel de mise en valeur jusque là sous-estimé. Après le retrait des infrastructures au début des années 1990, le secteur a continué d'accueillir principalement des activités de nature industrielle, à l'exception de quelques initiatives (*Fisherman's Wharf - Pier 39*) associées à la revitalisation du port.

Aujourd'hui, en raison de la qualité de son environnement et de son cadre de vie urbain, la ville de San Francisco attire de plus en plus de nouveaux citoyens à la recherche d'un mode de vie urbain et d'opportunités d'affaires. Ayant conservé son cachet d'époque et la plupart de ses aménagements et de ses quais d'origine (*finger piers*), le secteur du port est considéré par les citoyens comme un secteur d'intérêt historique et une destination touristique.

MISE EN CONTEXTE DE LA RÉALISATION

CONTEXTE ÉCONOMIQUE

Créé en 1863, le port de San Francisco est jusqu'en 1968 sous la juridiction de l'État de la Californie. Le *Burton Act* de 1968 transfère l'ensemble des responsabilités concernant les infrastructures, les activités portuaires et le financement à la Ville de San Francisco. Le port est désormais totalement indépendant d'un point de vue financier. Les revenus qu'il génère sont maintenus dans un fonds dédié uniquement au financement des activités portuaires et aux frais et taxes municipales. Le maintien des opérations portuaires dépend donc de la capacité du port à gérer et à générer suffisamment de revenus par la location de lots et de propriétés sous son intendance.

L'arrivée du transport par conteneurs a complètement transformé la façon dont étaient chargés et déchargés les navires. Les quais allongés et étroits (*finger piers*) sont incompatibles avec cette nouvelle technologie, car leur superficie est trop restreinte. Il faut désormais entre 40 et 100 ha pour la manutention des conteneurs. À cette époque, le port de la Ville de Oakland, situé sur la rive opposée de la baie de San Francisco, de même que ceux de Los Angeles et de Long Beach, ont misé sur la conteneurisation. La croissance exponentielle des activités portuaires des autres ports de la région a contribué à accélérer le déclin des activités du port de San Francisco.

VISION STRATÉGIQUE

Retisser les liens entre la ville et son front d'eau.

OBJECTIFS

1) Un pôle d'emploi

Les usages des terrains du port doivent continuer d'être réservés au transport des marchandises, à la réparation de navires, à la pêche, aux croisières, à la navigation de plaisance et à toute autre activité maritime.

2) Un port revitalisé

De nouveaux investissements doivent stimuler les opérations de revitalisation du front d'eau et continué à générer de nouveaux emplois, de nouveaux revenus pour le port, davantage d'infrastructures et de services publics, ainsi que toutes autres retombées positives pour le port, la ville et l'état.

3) Une diversité d'activités et d'usagers

Les terrains du port doivent accueillir une diversité d'activités (maritimes, commerciales, touristiques, civiques, récréatives, etc.) pour l'ensemble des visiteurs et citoyens de San Francisco.

4) Accès au front d'eau

Un réseau de parcs, de places publiques, de promenades et d'espaces publics, intégré à un réseau de transport bonifié, doit améliorer l'accès et enrichir la qualité de l'expérience dans ce secteur.

5) Un front d'eau en évolution et qui tient compte du passé et du futur

Les améliorations et interventions doivent respecter le caractère historique du secteur tout en créant de nouvelles occasions d'intégrer les activités portuaires dans le quotidien des citoyens.

6) Un design urbain digne du front d'eau

Le design de nouveaux aménagements et de nouvelles constructions doit être d'une qualité exemplaire et doit améliorer l'accès physique et visuel vers et à partir des berges, tout en respectant le contexte historique et le caractère des milieux environnants.

7) La diversité de San Francisco reflétée dans les opportunités de développement commercial et économique

Les opportunités de développement créées par les usages commerciaux doivent être accessibles pour les personnes des deux sexes et appartenant à une diversité de communautés ethnoculturelles. Les usagers doivent être le reflet de la diversité de San Francisco.

CHRONOLOGIE DE LA RÉALISATION

- > Réalisation des premiers aménagements à vocation récréotouristique du *Fisherman's Wharf* au Pier 39.
- > Tremblement de terre Loma Prieta causant l'effondrement partiel du *Embarcadero Freeway* et incitant les autorités à réfléchir à l'avenir de la connexion entre la ville et le secteur portuaire.
- > Adoption de la Proposition H.
- > Début du processus de planification menant au *Waterfront Plan*.
- > Phase 1 du processus d'élaboration du *Waterfront Plan* : analyse et définition des besoins et exigences des industries portuaires.
- > Phase 2 du processus d'élaboration du *Waterfront Plan* : vision stratégique, orientations et objectifs.
- > Fin des travaux de démolition du *Embarcadero Freeway* et retrait de la ceinture ferroviaire.
- > Début des travaux de mise en oeuvre du *San Francisco Waterfront Land Use Plan*.
- > Modification des outils de planification et de règlementation de la Ville pour les adapter au *Waterfront Plan*.
- > Réalisation des projets *Pier 1* et *Heron's Head Park*.
- > Réalisation des restaurants *Capuro's* et *Boudin's*, du parc *AT&T*, et des projets *Pier 43 Arch*, *Chapel* et *Hyde Street Fishing Harbour*.
- > Réalisation de la plaza *Harry Bridges*.
- > Restauration du *Ferry Building* et réalisation de la phase I du *Downtown Ferry Terminal* et du parc *China Basin Shoreline*.
- > Retrait du *Pier 24*, construction du *Illinois Street Bridge* et restauration des milieux humides (*Pier 94*).
- > Réalisation du terminal de croisières au *Pier 35*.
- > Mise en opération de la navette *Alkatraz* au *Pier 33*, réaménagement du *Pier 14*, 1^{1/2}, 3 et 5, construction des condominiums *Watermark*, et construction du terminal pour l'usine *Bode & Cemex*.
- > Construction du centre d'expositions de la *Fondation Pilara* au *Pier 24 1/2*.
- > Réalisation des projets de restaurant *Rincon* et de la rampe de mise à l'eau au *Pier 52*.
- > Rénovation de la rue *Taylor*.
- > Construction de l'*Eco-Center* au parc *Heron's Head*.
- > Réalisation du parc *Bayfront Shoreline* et aménagement de la piste cyclable *Cargo Way*.
- > Rénovation de la rue *Jefferson* et *Brannan*, agrandissement du parc *Heron's Head*, construction de l'*Exploratorium*, rénovation du bâtiment *Pier 29 Bulkhead* et construction du *America's cup Village*.
- > Installation des bureaux d'*Autodesk* au *Pier 9* et réalisation de la murale *Bayview Rise* sur les silos du *Pier 92*.
- > Révision du *Port of San Francisco Waterfront Land Use Plan*.

1978

1989

1990

1991

1992

1997

1998

1999

2000

2001

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2012

2013

2014

2015

STRUCTURE DE GOUVERNANCE



PARTAGE DES RÔLES ET RESPONSABILITÉS

À la suite de l'adoption du Burton Act en 1968, le port de San Francisco devient une agence locale d'entreprises. Cette loi stipule que la Ville doit mettre sur pied une commission (*Commission of the Port of San Francisco*) possédant l'autorité nécessaire pour gérer le port. Cette commission est responsable de la gestion et de la planification des 12 km de front d'eau adjacent à la baie de San Francisco.

La *Commission of the Port of San Francisco*, est composé de cinq commissaires nommés par le maire et sujets à l'approbation par le *San Francisco Board of Supervisors*. Chaque commissaire est nommé pour un mandat de quatre ans.

Dans le but d'accompagner la commission dans la réalisation du *Waterfront Plan*, celle-ci a mis sur pied le *Waterfront Planning Advisory Board (WPAB)*. Cette instance temporaire, composée de 27 membres, a comme rôle de mener les processus de concertation et de consultation publiques préalables à l'adoption de la version finale du *Waterfront Plan*. Le rôle de ce comité a été jugé crucial dans le succès du plan d'aménagement, car il a favorisé l'engagement de ses membres dans la recherche d'un consensus, et ce malgré les divergences d'intérêts.

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

RÉELLES

- › Le port génère 25 millions de dollars en revenu fiscal pour la ville.
- › Le port compte 9500 emplois.
- › 19 installations portuaires historiques conservées.
- › 93 000 m² de nouveaux projets réalisés.
- › 63 acres d'espaces publics.

ANTICIPÉES

- › 680 000 m² de projets résidentiels et commerciaux
- › 85 acres d'espaces publics à proximité des berges



STRATÉGIE DE FINANCEMENT

- › Aucun financement en provenance de l'État ou de la Ville.
- › Le port est une agence locale d'entreprises possédant une délégation de gestion foncière sur l'ensemble du territoire public du port.
- › La formule de partenariat public-privé est la formule privilégiée dans la majorité des projets d'aménagement et de développement situés dans le secteur portuaire.
- › Le port peut octroyer, sous la surveillance de la *California State Lands Commission*, des baux à long terme (similaires à des baux emphytéotiques pouvant aller jusqu'à 66 ans) à ses différents partenaires du secteur privé, rendant ainsi possible l'amortissement rentabilisé des investissements majeurs effectués par ce dernier (privé).
- › Les surplus générés par la location des lots permet au port de San Francisco de financer les interventions et les aménagements sur le domaine public.

L'ÉVOLUTION DU SECTEUR EN IMAGES



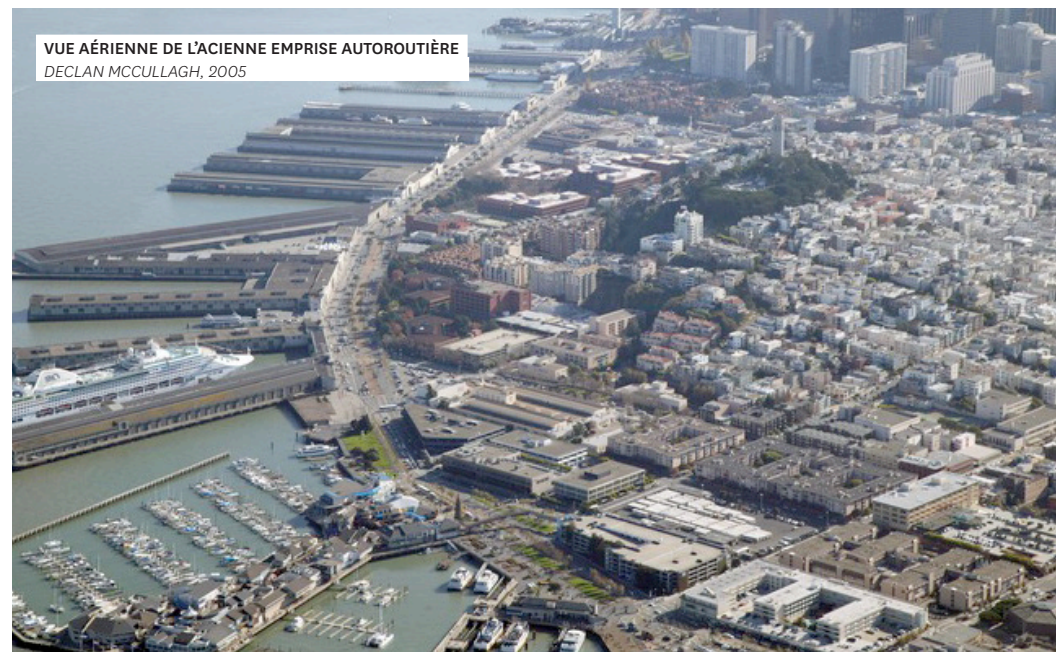
AUTOROUTE SURÉLEVÉE LIMITANT L'ACCÈS AUX BERGES
SAN FRANCISCO PUBLIC LIBRARY, S.D.



ASPECT ACTUEL DE L'ACIENNE EMPRISE AUTOROUTIÈRE
CAROLYN SENG, S.D.



VUE AÉRIENNE DE L'AUTOROUTE SURÉLEVÉE
S.A., S.D.

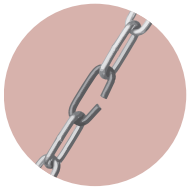


VUE AÉRIENNE DE L'ACIENNE EMPRISE AUTOROUTIÈRE
DECLAN MCCULLAGH, 2005

ANALYSE

**FORCES**

- › Remplacement d'une autoroute surélevée et de chemins de fer par un boulevard urbain plus convivial, une ligne de tramway et d'autres infrastructures de transport collectif (BART, MUNI, lignes d'autobus, navettes maritimes, etc.).
- › Mise en valeur et restauration du *Ferry Building*, un emblème architectural, par l'intermédiaire d'une programmation proposant une mixité d'usages.
- › Amélioration de l'accessibilité publique au front d'eau.
- › Bonification de l'offre en transport maritime.
- › Restauration et requalification de plusieurs bâtiments industriels en espaces de bureaux.
- › Mise en place d'une culture et d'un processus d'évaluation, ainsi que de règlements clairs pour guider les propositions de projets des investisseurs basés sur les principes d'un partenariat public-privé.
- › Mise en réseau d'une série de projets et d'interventions sur le domaine public.
- › Collaboration forte entre la Commission du port et les instances de planification et de réglementation de la Ville.

**FAIBLESSES**

- › Retard d'investissement important dans la sécurisation et l'entretien des infrastructures portuaires.
- › La gouvernance régionale et étatique du secteur d'intérêt ne repose que sur une instance paramunicipale.



BERGES DE LA BAY DE SAN FRANCISCO
CHRISTOPHER CHAN, S.D.

Chris
Photog



DÉMANTÈLEMENT DE L'AUTOROUTE SURÉLEVÉE
VINCE MAGGIORA, 1992



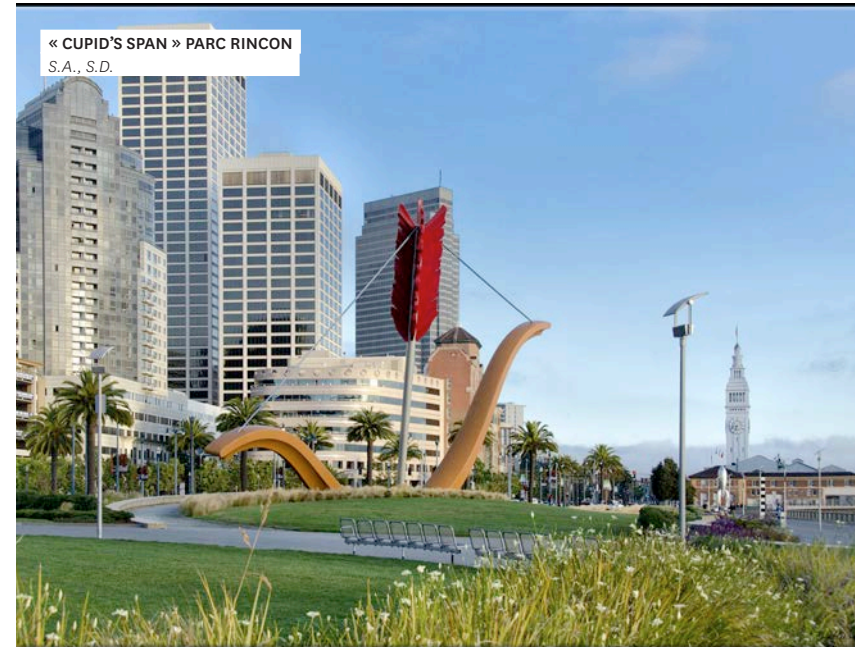
OPPORTUNITÉS

- › Le tremblement de terre ayant mené à la démolition du Embarcadero Expressway.
- › Présence de groupes communautaires très engagés et mobilisés en faveur d'un accès public aux berges et à l'eau.
- › L'attractivité de la ville de San Francisco comme milieu de vie urbain et comme destination touristique.



MENACES

- › L'absence de financement de la part de l'État ou de la Ville a rendu la structure de financement dépendante du marché (prix de la location des lots, capacité de payer des commerces, etc.).
- › Cohabitation des activités portuaires et des activités récréotouristiques.
- › Présence d'une zone sismique importante.



« CUPID'S SPAN » PARC RINCON
S.A., S.D.



FONTAINE VAILLANCOURT
WILLIAM LESKO, S.D.

PISTES DE RÉFLEXION

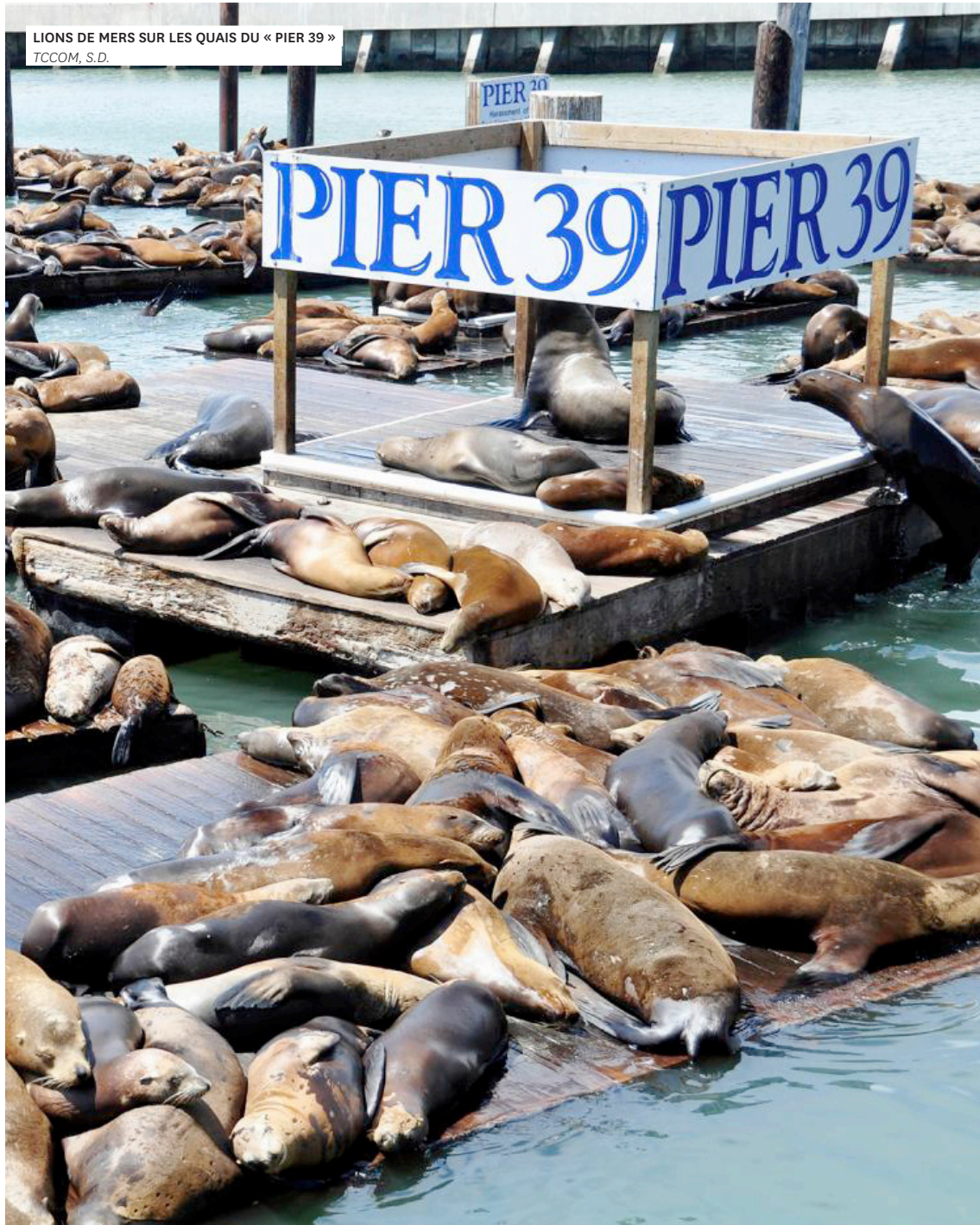


FAITS SAILLANTS

À travers les années, le personnel du port a créé des comités aviseurs permanents très efficaces. Lorsqu'un projet ou un concept d'aménagement est proposé, les autorités portuaires peuvent tirer avantage de leur compréhension approfondie du port pour guider les décisions (notamment quant au plan d'affectations, au design ou aux besoins opérationnels). Ces comités permettent au port de San Francisco d'entretenir une relation de bon voisinage avec les communautés avoisinantes, autant lors des phases de conception que de mise en oeuvre.

VUE DE LA MARINA ET DE L'HÔTEL « FISHERMAN'S WHARF »
PIER 2620 HOSTEL, S.D.





LIONS DE MERS SUR LES QUAIS DU « PIER 39 »
TCCOM, S.D.

BIBLIOGRAPHIE

Bay Area Economics (2008). *Port of San Francisco – Economic Impact Study*. En ligne. Adresse URL: http://sfport.com/ftp/uploadedfiles/about_us/divisions/finance_admin/EconomicImpactReportSept2008.pdf

City & County of San Francisco Port Commission. (2008, 12 août). Rencontre du City & County of San Francisco Port Commission.

Harms, H. (2007). *Changes on the Waterfront – Transforming Harbor Areas*. En ligne. Adresse URL : http://metrostudies.berkeley.edu/pubs/proceedings/Shrinking/7Harms_PA_final%5B2%5D.pdf

Miller, L. (2011). *Sustainable Waterfront Revitalization : Baltimore, San Francisco, and Seattle. Thèse de Maîtrise en City and Regional Planning*. Faculty of California Polytechnic State University. En ligne. Adresse URL : <http://digitalcommons.calpoly.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1591&context=theses>

Moyer, Monique. (2008, 7 août). *Memorandum - Informational briefing on the Waterfront Land Use Plan*.

Moyer, Monique. (2008, 3 décembre). *Memorandum - Information Presentation on a Ten-Year Review of the Waterfront Land Use Plan*.

Port of San Francisco. (2016). *Timeline for Waterfront Plan Update*.

Port of San Francisco. (2015). *Port of San Francisco Waterfront Land Use Plan, 1997-2014 Review*.

Port of San Francisco. (2009). *Port of San Francisco, Waterfront Land Use Plan*.

Rubin, M. Jasper. (2011). *A negotiated landscape: the transformation of San Francisco's waterfront since 1950*. Chicago, Ill: Center for American Places at Columbia College Chicago.

Waterfront Auckland. (n.d.). *The San Francisco Waterfront*. En ligne. Adresse URL: <https://www.waterfrontauckland.co.nz/getmedia/31f3220b-d698-49e5-8722-89bf8162e054/San-Francisco-Waterfront-Dossier.pdf?ext=.pdf>

CONCLUSION

FACTEURS DE SUCCÈS

Bien que Montréal accuse un certain retard dans la planification de son interface avec le fleuve, elle est aujourd'hui bien positionnée pour poursuivre ses réflexions sur l'avenir de ses berges. Les projets de revitalisation réalisés au cours des dernières décennies lui permettent de bénéficier d'une intelligence collective qui lui sera utile dans la poursuite de ses démarches.

Dans cette perspective, voici un certain nombre de facteurs de succès identifiés par des experts.

1. Le secteur public comme gardien et protecteur des fronts d'eau

Compte tenu de l'importance sociale, économique, environnementale, historique et culturelle qu'ont les secteurs riverains, il est crucial que le secteur public agisse comme gardien du bien commun et qu'il soit l'acteur principal des projets de requalification. La longue échéance qui caractérise ce type de projets demande une stabilité financière et organisationnelle qu'offre le public. Ce dernier permet aussi que les projets ne soient pas soumis à des impératifs de rentabilité à court terme.

Dans plusieurs cas étudiés, la participation du secteur privé s'avère aussi un levier de financement et de développement intéressant, puisqu'il possède une connaissance du marché et une certaine capacité d'investissement. Le partenariat public-privé semble avoir fait ses preuves, dans la mesure où les autorités publiques déterminent les cibles à atteindre relativement à la qualité du design architectural et des infrastructures, de même qu'à la dimension sociale des projets.

2. Des espaces à usages multiples connectés aux quartiers adjacents

Les superficies disponibles et la configuration des fronts d'eau suggèrent le développement et l'implantation d'une combinaison de projets de nature différente. Le succès des projets de requalification repose en partie sur la composition et la cohabitation harmonieuse des divers usages sur le site.

Bien que la mixité fonctionnelle soit encouragée, certains questionnent la part réservée aux occupations de type résidentiel. Cette mise en garde découle d'enjeux de cohabitation anticipés entre le développement de pôles d'activités touristiques et commerciaux, offrant une programmation qui s'étire souvent jusqu'à tard dans la nuit, et la recherche de quiétude et d'intimité de la part des résidents.

Le développement de secteurs riverains vivants et authentiques repose sur l'atteinte d'un point d'équilibre entre la planification d'espaces qui s'adressent à la fois aux touristes et aux résidents des secteurs adjacents.

Il s'agit de comprendre que la vitalité de ces secteurs dépend de leurs liens privilégiés avec les quartiers périphériques. Leur connectivité et leur accessibilité est d'une importance capitale et doivent notamment passer par une intégration aux réseaux de transports collectifs et actifs de la ville.

3. L'accès public comme priorité d'aménagement

Les projets de requalification des berges doivent miser sur un concept d'aménagement qui accorde une priorité à l'accès public aux plans d'eau. L'accès public se manifeste par une planification d'aménagement et de financement permettant d'éviter la privatisation des terrains riverains.

Une configuration du secteur sous forme de chapelet composé d'éléments phares, relié entre eux par un réseau de parcs et d'espaces publics, permet généralement une organisation spatiale optimale, car elle permet de concilier les priorités d'accessibilité publique et le développement d'attraits structurants.

La notion d'accessibilité publique doit être comprise et interprétée d'un point de vue physique et économique. Physique dans la mesure où la question de l'accessibilité universelle est considérée dans le design et l'aménagement des espaces publics et privés, et économique, dans la mesure où l'accès au secteur n'est pas tarifé.

4. Une reconnaissance de l'identité et de l'esprit du lieu

Bien que la fonction portuaire soit en déclin, il est important de prioriser le maintien d'activités à caractère aquatique et maritime pour respecter l'essence même du site.

L'élaboration d'un projet porteur d'une identité forte ancrée dans l'histoire, le patrimoine architectural, le patrimoine immatériel et les spécificités locales est souvent gage de succès. En plus de renforcer le sentiment de fierté locale et de susciter l'adhésion des citoyens, l'identité du lieu contribue à positionner le projet à l'échelle internationale, devenant ainsi une vitrine culturelle pour les métropoles.

5. Un modèle de gouvernance légitime, inclusif et efficace

Le choix entourant le modèle de gouvernance touche nécessairement à la question de l'échelle d'intervention et de planification. Les initiatives les plus structurantes sont celles où les réflexions outrepassent l'échelle du quartier et concernent l'échelle de la ville et de la région.

Les différents modèles explorés s'articulent généralement autour d'une structure para-municipale, plus ou moins autonome, qui possède une certaine flexibilité dans la prise de décision. Cela dit, depuis quelques décennies, ces structures, bien qu'efficaces en termes d'exécution, font de plus en plus l'objet de critiques et de remises en question en raison de leur manque de transparence et d'une imputabilité plutôt faible face à la population. Bien conscient que le succès des projets repose désormais en partie sur une acceptabilité sociale forte et le soutien des communautés locales, les structures de gouvernance proposent différentes façons d'interpeler les citoyens en amont et durant les processus de planification.

Les structures en place intègrent également dans leur fonctionnement un processus de rétroaction. Sans remettre systématiquement en question la vision et les orientations du projet, des exercices de bilan et de repositionnement stratégique sont menés régulièrement. Ils permettent de constater le chemin parcouru et d'ajuster les efforts d'intervention en fonction des nouvelles tendances et priorités de développement et de mise en valeur.

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE

Addamo, Nick (2014). *9 Cities That Are Hacking Their Urban Waterfronts*, En ligne. Adresse URL : <http://architizer.com/blog/reclaiming-the-urban-riverfront/>

Butuner, Bas (2006). *Waterfront Revitalization as a Challenging Urban Issue in Istanbul*. In *Waterfronts rehabilitation, 42nd ISO-CaRP Congress*. En ligne. Adresse URL : http://www.isocarp.net/data/case_studies/792.pdf

Craig-Smith, Stephen J. and Michael Fagence (1995). *Recreation And Tourism As A Catalyst For Urban Waterfront Redevelopment. An International Survey*. Éditions Praeger. London. 163 p.

Davidson, Mark (2009). *Waterfront Development*. En ligne. Adresse URL : <http://wordpress.clarku.edu/mdavidson/files/2012/03/Waterfront.pdf>

Estevens, Ana (2005). *Waterfront rehabilitation: a model of spatial intervention. The case of Lisbon Metropolitan Area*. In *Waterfronts rehabilitation, 41st ISO-CaRP Congress*. En ligne. Adresse URL : http://www.isocarp.net/Data/case_studies/636.pdf

Giovinazzi, Orianna and Marta Moretti (2010). *Port Cities and Urban Waterfront. Transformations and Opportunities*. In *TeMaLab journal of Mobility, Land Use and Environment*. En ligne. Adresse URL : <http://www.serena.unina.it/index.php/tema/article/viewFile/urn%3Anbn%3Ait%3Aunina-3515/125>

Global Harbors : A Waterfront Renaissance. Document audio visuel. En ligne. Adresse URL : <http://www.cultureunplugged.com/documentary/watch-online/festival/play/6409/Global-Harbors--A-Waterfront-Renaissance/Vmta-V1JrOVdRbEprVkrBOSTf>

Hersh, Barry F. (2012). *The complexity of Urban Waterfront Redevelopment*. En ligne. Adresse URL : <https://www.naiop.org/~media/Research/Research/Research%20Reports/The%20Complexity%20of%20Urban%20Waterfront%20Redevelopment/waterfront-redevelopment.ashx>

Kostopoulou, Stella (2013). *On the Revitalized Waterfront: Creative Milieu for Creative Tourism*. In *Sustainability* 2013, 5, 4578-4593. En ligne. Adresse URL : <http://www.mdpi.com/2071-1050/5/11/4578/pdf>

Krieger, Alex (2015). *Principles for Remaking the Urban Waterfront*. En ligne. Adresse URL : https://www.austintexas.gov/sites/default/files/files/Planning/Urban_Design/Alex_Krieger_Waterfronts_Austin_TX_May_15_reduced.pdf

Liu, Huirong (2013). *Establishing Local Identity Through Planning and Landscape Design in Urban Waterfront Development*. A Thesis presented to The University of Guelph In partial fulfilment of requirements for the degree of Master of Landscape Architecture. En ligne. Adresse URL : http://atrium.lib.uoguelph.ca:8080/xmlui/bitstream/handle/10214/6673/Liu_Huirong-201305_MLA.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Morris-Nunn, Robert. *Urban water fronts have typically been sites of heavy development and often are sites of pollution or exclusive access. But they have enormous potential benefits. How can we unlock these benefits for everyone? Are there ecological vs. social vs. economic tradeoffs ?* En ligne. Adresse URL : <http://www.thenatureofcities.com/2015/01/06/urban-water-fronts-have-typically-been-sites-of-heavy-development-and-often-are-sites-of-pollution-or-exclusive-access-but-they-have-enormous-potential-benefits-how-can-we-unlock-these-benefits-for/>

National Geospatial-Intelligence Agency (2016). *World Port Index*. The United States Government. En ligne. Adresse URL : http://msi.nga.mil/MSISiteContent/StaticFiles/NAV_PUBS/WPI/Pub150bk.pdf

Oakley, Susan and Louise Johnson (2011). *The Challenge to (Re)Plan the Melbourne Docklands and Port Adelaide Inner Harbour :A Research Agenda for Sustainable Renewal of Urban Waterfronts*. En ligne. Adresse URL : [http://soac.fbe.unsw.edu.au/2011/papers/SOAC2011_0005_final\(1\).pdf](http://soac.fbe.unsw.edu.au/2011/papers/SOAC2011_0005_final(1).pdf)

Project for Public Spaces. *How to Transform a Waterfront*. En ligne. Adresse URL : <http://www.pps.org/reference/turnwaterfrontaround/>

Remesar, Antoni and Joao Pedro Costa (2004). *Multifunctional Land Use In The Renewal Of Harbour Areas : Paterns Of Physical Distribution Of The Urban Fonctions*. En ligne. Adresse URL : <http://www.raco.cat/index.php/Waterfront/article/viewFile/216970/289614Rizzuto>

Réseau mondial des villes portuaires. Worldwide Network of Port Cities (aiVP).
Site web. Adresse URL : <http://www.aivp.org>

TEN Group (2011). *Learning from Helsinki and Stockholm*. En ligne. Adresse URL : http://urbed.coop/sites/default/files/02%20TEN%20Group,%20Report%20of%20Meeting%2002,%20Series%2008_Helsinki%20%26%20Stockholm_September%202011_o.pdf

Timur, Umut Pekin (2013). *Urban Waterfront Regenerations*. En ligne. Adresse URL : <http://cdn.intechopen.com/pdfs-wm/45422.pdf>

Sairinen, Rauno and Satu Kumpulainen, (2005). *Assesing social impacts in urban waterfront regeneration*. In *Environmental Impact Assessment Review* 26(1):120-135 · January 2006. En ligne. Adresse URL : https://www.researchgate.net/publication/222548733_Assessing_social_impacts_in_urban_waterfront_regeneration

Shrestha, Bijaya K. (2009). *Urban Waterfront Development Pattern : Water as a Structuring Element of Urbanity*. In *Water and Urban Development Paradigms*. En ligne. Adresse URL : https://books.google.ca/books?id=gHBZUdIT8MQC&pg=PA105&lpq=PA105&dq=urban+waterfront+development&source=bl&ots=oxeCsB4UGX&sig=sDolmfla7EouP3rBubiqLX_JI_c&hl=fr&sa=X&ved=oahUKewjJqf-RxcjLAhVmuYMKHXLGDkc4FBDo-AQgmMAI#v=onepage&q=urban%20waterfront%20development&f=false

Smith, Harry and Maria Soledad Garcia Ferrari (2011). *Waterfront Regeneration Experiences in City-building*. Editions Routledge. 263 p.



ATELIER DE
DÉVELOPPEMENT
TERRITORIAL

L'ENCLUME