

# ANNEXE 1

## Projets innovateurs de requalification urbaine



Cette annexe présente seize projets innovateurs de requalification urbaine, réalisés dans différentes villes d'Amérique et d'Europe.

Une brève mise en contexte introduit chacun des thèmes de requalification abordés soit :  
l'aménagement des espaces riverains,  
la réhabilitation des sols contaminés,  
la construction de centres de foires commerciales  
et l'implantation de réseaux de tramway moderne.

### 1. Projets d'aménagement d'espaces riverains

<b>Problématique générale</b>	<b>118</b>
<b>Études de cas</b>	<b>120</b>
Reconquête des rives de la Ria, Bilbao	120
Aquarium / Inner Harbour, Baltimore	124
Moll de la Fusta / Passeig de Colom, Barcelone	126
Central Artery / Tunnel (Big Dig), Boston	128
Rowe's Wharf, Boston	132
Puerto Madero, Buenos Aires	134
Park East Corridor, Milwaukee	136
Aker Brygge, Oslo	138
Plaines LeBreton, Ottawa	140
Promenade Samuel-De Champlain, Québec	144
Kop van Zuid, Rotterdam	148
False Creek, Vancouver	152

### 2. Réhabilitation des sols contaminés

<b>Problématique générale</b>	<b>160</b>
<b>Étude de cas</b>	<b>162</b>
Projet Angus, Rosemont – Petite-Patrie, Montréal	162

### 3. Centres de foires commerciales

<b>Problématique générale</b>	<b>168</b>
<b>Étude de cas</b>	<b>174</b>
Boston Convention and Exhibition Center (BCEC), Boston	174

### 4. Tramway moderne

<b>Problématique générale</b>	<b>178</b>
<b>Études de cas</b>	<b>180</b>
Central City Streetcar, Portland (Oregon)	180
Nouveau Tramway, Strasbourg	182

## ANNEXE 1.1

Projets d'aménagement d'espaces riverains



### Faits saillants

- La majorité des projets d'aménagement d'espaces riverains ont pour objectif de requalifier les friches industrielles et portuaires.
- Ces projets de requalification urbaine se déploient sur de grandes superficies et se caractérisent par une mixité des fonctions.
- Ils s'inscrivent dans le cadre d'une politique de mise en valeur des secteurs dévalorisés visant à redorer l'image de la ville (marketing urbain).

### Objectifs généraux des projets

En Amérique et en Europe, plusieurs secteurs industriels et portuaires localisés au cœur des grands centres urbains ont subi un déclin progressif à partir de la fin des années 1940. Plusieurs industries ont fermé leurs portes ou ont quitté les quartiers anciens pour s'installer dans des parcs industriels plus modernes. Les activités portuaires ont également été relocalisées afin de répondre aux nouvelles exigences de l'industrie maritime. Ces mutations importantes ont forcé l'exode de la population ouvrière et ont engendré la détérioration rapide du cadre bâti dans les anciennes zones industrielles et portuaires.

Au cours des années 1970, divers intervenants en aménagement ont reconnu le potentiel de requalification considérable de ces secteurs qui, pour la plupart, sont localisés à proximité des centres-villes et constituent des lieux chargés d'histoire où se concentre un riche patrimoine architectural et archéologique.

L'objectif principal des opérations de requalification urbaine qui furent ensuite mises en branle était la réappropriation de ces territoires comme élément stratégique de redynamisation des anciennes agglomérations où l'économie était articulée autour d'une base industrielle jadis prospère.

Les exemples de projets de ce genre sont de plus en plus nombreux. Certaines grandes villes telles que Baltimore, Boston, Buffalo, Chicago, Londres et New York ont été des précurseurs de ce type de renaissance urbaine (voir tableau ci-contre). Elles ont misé sur des stratégies très différentes caractérisées par une mixité des fonctions urbaines. Les projets, d'ampleur variable, comportent notamment l'aménagement d'espaces publics pour le loisir, le recyclage de bâtiments à des fins résidentielles et la création de locaux commerciaux.

La mise en valeur des espaces disponibles au cœur des régions métropolitaines inclut souvent la réalisation de projets colossaux qui à terme contribuent à créer une nouvelle image économique, sociale et politique de la ville. C'est ce qu'on appelle le marketing urbain.

### Caractéristiques des projets de mise en valeur de l'espace riverain

#### Réseaux verts et promenades riveraines

L'objectif principal visé par ces opérations de réappropriation de l'espace riverain est de permettre l'accès public aux berges et aux cours d'eau par l'aménagement d'espaces publics. En y créant des espaces publics et en y aménageant des équipements adaptés à différentes activités destinées principalement à la population locale et régionale, ces projets répondent aux besoins de développer, au cœur des agglomérations, des lieux propices à la détente et à l'exercice physique.

#### Ports de plaisance

Rares sont les points d'arrimage au cœur des métropoles permettant d'accueillir les bateaux de plaisance. Pour pallier cette lacune, certains projets comportent l'aménagement de ports de plaisance offrant des services complémentaires pour les plaisanciers à proximité des centres d'activités locales. Pour les agglomérations dont les berges donnent accès directement à un cours d'eau navigable important, la présence d'une gare maritime prestigieuse représente également un atout.

#### Activités muséales, culturelles et d'interprétation

Les zones portuaires et les espaces urbains qui les entourent représentent en général des repères historiques importants entourant la naissance d'une ville. Ces paysages urbains recèlent bien souvent aussi un riche patrimoine témoin de l'histoire industrielle et portuaire. Cette richesse patrimoniale conjuguée à la proximité de l'eau ont incité plusieurs décideurs publics et privés à entreprendre des opérations de

#### Quelques projets exemplaires d'aménagement d'espaces riverains :

<b>Baltimore</b>	1959	Revitalisation du secteur de <i>Inner Harbor</i> (100 ha de friches) et du front maritime du Vieux-Port de Baltimore avec la construction d'un palais des congrès, d'hôtels et d'un complexe commercial.
<b>Boston</b>	Fin des années 1950	Réhabilitation des quartiers résidentiels anciens : - <i>Union Wharf</i> (1956) - <i>The Hundred Acres</i> (1961)
<b>Buffalo</b>	1970-1990	- Construction du centre civique <i>Niagara Square</i> et de son complexe hôtelier - Création d'un centre culturel dans le <i>Theatre District</i> - Construction d'un parc aquatique avec port de plaisance - Développement d'un mail commercial sur <i>Buffalo Place</i> - Reconquête commerciale et hôtelière du secteur historique d'Allentown
<b>Chicago</b>	1970	Démantèlement du terminal ferroviaire de l'Illinois Central afin de permettre l'agrandissement de la promenade riveraine <i>Great Park</i> , la construction d'immeubles à bureaux et d'hôtels ainsi que le développement de secteurs résidentiels.
<b>Londres</b>	1980	Revitalisation de plus de 2000 ha d'espace riverain occupé par l'ancien port. Le projet des <i>London Docklands</i> est caractérisé notamment par le <i>Canary Wharf</i> , la plus haute tour d'Europe, un espace multifonctionnel de 1 million m <sup>2</sup> dominé par la <i>Canada Place</i> et qui accueille plus de 55 000 travailleurs.
<b>Manhattan et Jersey City</b>	1970-1980	Réalisation d'une série de projets développés le long des deux rives de la rivière Hudson (Jersey City, Hoboken et Manhattan).

Source : Chaline (1988), Chevalier (1994), Giband (1997) et Olds (1995).

requalification et de revalorisation des quartiers riverains. Le Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal de la Pointe-à-Callière qui a été érigé sur le site de fondation de Ville-Marie, ainsi que les travaux de mise en valeur du Vieux-Port de Montréal, sont des exemples éloquentes de revalorisation des espaces riverains à des fins muséales, culturelles et d'interprétation.

### Fonction résidentielle

Le recyclage d'anciens bâtiments industriels à des fins résidentielles a déjà fait ses preuves. La vue sur le plan d'eau et les activités qui s'y déroulent créent un environnement recherché. On observe une certaine tendance à la densification ainsi qu'à la mixité des fonctions par la présence de petits commerces et de services de proximité aux étages inférieurs. Le milieu de vie ainsi créé est propice aux entreprises désireuses d'offrir à leurs employés un cadre de travail différent, dans le domaine du multimédia et de la haute technologie par exemple, ce qui est le cas de la Cité Multimédia à Montréal.

### Activités de divertissement, restaurants et bars

L'achalandage de la clientèle est une condition essentielle au dynamisme de ces établissements. Plusieurs projets de requalification des espaces riverains réussissent à attirer une clientèle appréciable. L'ambiance générale, la qualité des aménagements, la beauté des lieux et du paysage, la vue de l'eau semblent être des ingrédients essentiels. Par contre, les projets doivent permettre de créer une animation à long terme et non pas seulement sur une base saisonnière, contrairement à la place Jacques-Cartier à Montréal, par exemple.

L'industrie touristique constitue une activité cruciale pour l'économie de plusieurs grandes métropoles. Celles-ci tentent de concevoir des lieux urbains pouvant accueillir et retenir les visiteurs plus longtemps. En investissant dans les fronts fluviaux et maritimes, les projets misent sur le concept de porte d'entrée pour créer des environnements attrayants pour les visiteurs.

### Transport collectif

Enfin, l'une des conditions de la réussite d'un tel projet de requalification est la mise en place d'une stratégie de déplacement facilitant le transport des visiteurs.

## Démarche de réalisation

### Instigation du projet

L'analyse de nombreux projets de requalification en fronts fluviaux et maritimes ne permet pas d'identifier un facteur commun à l'origine des projets. Toutefois, l'importance des investissements publics et privés requis pour un tel projet exige un déclencheur. Il s'agit généralement :

- d'un événement international tel que des jeux olympiques ou une exposition universelle;
- d'un anniversaire historique commémorant un événement important ou la fondation même de la ville;
- ou encore de la mise en œuvre d'une politique de requalification concertée telle qu'un plan d'urbanisme ou un plan directeur d'aménagement.

### Financement

Les investissements initialement requis pour la mise en œuvre de ces opérations de requalification proviennent en général des organismes publics. Bien que le but initial soit le plus souvent de rendre les berges accessibles et de mettre en place des activités muséales, culturelles et d'interprétation, ces projets comportent également d'autres dimensions faisant appel aux intervenants des secteurs privé ou parapublic. Il peut s'agir de développement résidentiel, commercial ou de divertissement.

## Contraintes de développement

La requalification des espaces riverains présente souvent des contraintes de développement faisant appel à des solutions innovatrices pour la mise en valeur de ces sites stratégiques. Le riche passé historique et industriel de ces lieux exige une attention particulière en ce qui a trait à la conservation du patrimoine afin de perpétuer *l'esprit du lieu*. Par ailleurs, la gestion des sols contaminés présente également dans bien des cas un défi de taille, aussi bien technique que financier.

Les investissements reliés à la reconfiguration des infrastructures routières sont eux aussi considérables. Les exemples de la promenade Samuel-De Champlain à Québec, des plaines LeBreton à Ottawa et du *Central Artery Tunnel* à Boston sont des précédents remarquables.

## Retombées des projets

Les retombées de tels projets de requalification sont considérables pour les agglomérations qui ont misé sur cette stratégie de réappropriation des secteurs riverains. L'objectif initial de redonner les berges aux citoyens et de développer des activités reliées à la présence de l'eau permet de dynamiser des lieux significatifs au niveau de l'histoire de la ville. Le développement et l'émergence de nouveaux pôles urbains permettent ainsi la création de milieux de vie de qualité caractérisés par la cohabitation des fonctions résidentielle, commerciale et récréotouristique. Par ailleurs, les opérations de requalification entraînent la croissance de la population résidente, l'augmentation du nombre de travailleurs et des retombées fiscales importantes. Elles sont également des catalyseurs pour d'autres projets en périphérie des zones visées.

## Références

- CHADWICK, Andrew, et GLASSON, John, «Auditing the Socio-economic Impacts of a Major Construction Project», *Journal of Environmental Planning and Management*, 42(6), 1999 : 811-836.
- CHALINE, Claude, «La reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes métropoles», *Annales de Géographie*, 97(544), 1988 : 695-715.
- CHEVALIER, Jacques, «Les contradictions d'une «renaissance» au cœur des villes nord-américaines», In J. Chevalier et J.-P. Peyon (éd.), *Au centre des villes : dynamiques et recompositions*, Paris, L'Harmattan, 1994 : 213-260.
- GIBAND, David, «Le Pennsylvania Convention Center de Philadelphie : politiques fiscales et dynamique métropolitaine», *Cahiers de Géographie du Québec*, 41(112), 1997 : 49-65.
- KNOX, Paul L., «The Restless Urban Landscape : Economic and Sociocultural Change and the Transformation of Metropolitan Washington, DC», *Annals of Association of American Geographers*, 81, 1991 : 181-209.
- LOFTMAN, Patrick, et NEVIN, Brendan, «Going for Growth : Prestige Projects in Three British Cities», *Urban Studies*, 33(6), 1996 : 991-1019.
- MANZAGOL, Claude, ROBITAILLE, Éric, et ROY, Philippe, *Le multimédia à Montréal : le High-Tech à la rescousse des espaces fatigués*, Résumé du Colloque « Les espaces à contraintes environnementales », Montréal, ACFAS, édition 1999 (Ottawa), 2000 : 201-218.
- OLDS, Kris, «Globalization and the Production of New Urban Spaces : Pacific Rim Megaprojects in the Late 20th Century», *Environment and Planning A*, 27(11), 1995 : 1713-1744.
- ROSEMBERG-LASORNE, Muriel, *Marketing urbain et projet de ville : parole et représentations géographiques des acteurs*, Synthèse de doctorat, CNRS-Université Paris I, 1997 : <http://193.55.107.3/geoappl/texte1/INTERGEO.htm>
- SHORT, J. R., BENTON, L. M., LUCE, W. B., et WALTON, J., «Reconstructing the Image of an Industrial City», *Annals of the American Geographers*, 83(2), 1993 : 207-224.

### Reconquête des rives de la Ria Bilbao

Superficie :	600 hectares, sur 12 km de berges
Réalisation :	1992-2012
Coût total :	3,213 milliards d'euros - 5,62 milliards de \$CAN (dont 396 millions d'euros assumés par la Bilbao Ria 2000)
Conception :	Multiples concepteurs
Développement :	Gouvernement basque, Conseil provincial de Biscaye, Villes de Bilbao et de Barakaldo, Bilbao Ria 2000, Bilbao Metropoli-30, Fondation Solomon R. Guggenheim, etc.

nouvelle économie postindustrielle, le projet de requalification urbaine se structure suivant quatre axes d'intervention :

- l'accessibilité et la mobilité à l'intérieur de la métropole;
- la régénération environnementale et urbaine;
- l'investissement en ressources humaines;
- la centralité culturelle.

Vue de la promenade riveraine, dans le secteur Abandoibarra.



Bilbao Ria 2000 - Photographe : Txemi Llano.

### Description du projet

Projet économique, culturel, environnemental et social, la transformation postindustrielle de Bilbao se développe autour de quelques grands projets stratégiques.

### Le déplacement du port

610 M d'euros, principalement financés par l'administration portuaire

Résultant de l'obsolescence des équipements et des pressions exercées par les municipalités en faveur d'un rétablissement du dialogue entre la ville et le fleuve, les travaux de déplacement et d'agrandissement du port ont débuté dès 1991. Le transfert progressif des installations portuaires vers l'embouchure

### Contexte

Cité médiévale fondée au XIV<sup>e</sup> siècle dans un méandre du fleuve Nervion (la Ria), Bilbao est enserrée par des montagnes, ce qui contraint la ville à se développer de façon dense, le long du cours d'eau. À partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'exploitation minière et la sidérurgie entraînent l'industrialisation rapide de toute la zone métropolitaine; les hauts-fourneaux, les activités portuaires et les chantiers navals s'installent alors le long des berges, ce qui amène l'habitat à envahir les pentes et à tourner le dos à la Ria. *Alors au faite de sa gloire industrielle, Bilbao se souciait peu d'être belle : elle était riche.*<sup>1</sup>

Dans les années 1980, la désindustrialisation massive de Bilbao conduit à une crise économique majeure (le taux de chômage dépasse alors les 20 %) et à l'abandon de vastes superficies de terrains au centre de la capitale basque. *Face à la crise et à la ruine visible de ce qui avait fait la fortune de la [ville], il fallait donner confiance en la reconversion économique et sociale en lui conférant un nouveau visage, moderne et animé.*<sup>2</sup> L'engagement des gouvernements à cet égard se traduit d'abord par l'élaboration d'un plan de revitalisation pour Bilbao (1987) et d'un plan stratégique pour l'ensemble de l'agglomération (1991), deux documents de planification qui, d'entrée de jeu, identifient la réappropriation urbaine des berges du fleuve comme un objectif prioritaire de leur démarche.

Puis, la planification fait place aux grands travaux d'assainissement et d'infrastructure, aux aménagements urbains et à la construction d'équipements culturels d'envergure internationale. Encadrées par les gouvernements régional, provincial et municipal, avec l'appui des sociétés Bilbao Ria 2000 et Bilbao Metropoli-30, ces différentes opérations sont réalisées sur l'ensemble du parcours de la Ria (12 km, 600 hectares) et se chiffrent à plus de 3,2 milliards d'euros (environ 5,6 milliards de dollars canadiens). Visant à construire l'armature métropolitaine dans laquelle s'insérera la toute

Vue aérienne du secteur Abandoibarra, en 1994 (à gauche) et en 2004 (deux images de droite).



Bilbao Ria 2000 - Photographe : FOAT, S.L.



Bilbao Ria 2000 - Photographe : FOAT, S.L.



Bilbao Ria 2000 - Photographe : FOAT, S.L.

du Nervion a permis de libérer, en amont de la Ria, de vastes superficies de terrains que le port a ensuite gracieusement cédés et qui font aujourd'hui l'objet d'opérations de requalification.

### La construction du métro

1,09 milliard d'euros, financés par le Gouvernement basque et la province de Biscaye

Inauguré en 1995, le réseau de métro compte 32 stations (dont 15 en surface) réparties le long de 31 km de voies. Unissant les différentes parties de la métropole, de part et d'autre de la Ria, cette infrastructure a renforcé la crédibilité de l'ensemble du projet de développement de Bilbao.<sup>3</sup> Accueillant près de 250 000 voyageurs quotidiennement, ce métro est considéré comme l'un des plus modernes au monde, tant du point de vue de la technique et du confort que du point de vue de l'esthétique des trains et des stations.

### Le plan d'assainissement intégral de la Ria

650 M d'euros, financés par les municipalités riveraines et par le Consortium des Eaux Bilbao Bizkaia

L'objectif de ce grand chantier d'infrastructure environnementale consiste à collecter les eaux résiduaires, à les transporter jusqu'à la station d'épuration, à les nettoyer, les assainir, et les restituer, propres, à leur environnement naturel, pour faire en sorte que la ria du Nervion soit exempte de déversements et récupère son rôle historique de colonne vertébrale de la ville.<sup>4</sup>

Vue aérienne du secteur Ametzola, en 1996 et en 2004.

Vue du musée Guggenheim, dans le secteur Abandoibarra.



Bilbao Ria 2000 - Photographe : Txemi Llano.



Bilbao Ria 2000 - Photographe : FOAT, S.L.

Bilbao Ria 2000 - Photographe : FOAT, S.L.

Bilbao Ria 2000 - Photographe : FOAT, S.L.

### La construction du musée Guggenheim

133 M d'euros, financés par le Gouvernement basque et la province de Biscaye

Inauguré en 1997, le bâtiment de 24 000 m<sup>2</sup> évoque toute l'importance accordée à la culture et à l'architecture dans le cadre de la revitalisation de Bilbao. Œuvre de l'architecte Frank Gehry, cet amalgame de titane, de pierre et de verre aux lignes sinueuses et asymétriques diffuse, sur le plan international, la nouvelle image culturelle de la ville.

### La construction du Palais des congrès et de la musique Euskalduna

84 M d'euros, financés par le Gouvernement basque et la province de Biscaye

Situé à l'emplacement des anciens chantiers navals Euskalduna, à proximité du musée Guggenheim, cette construction moderne de 53 000 m<sup>2</sup> combine les fonctions de palais des congrès et de salle de spectacles. Inauguré en 1999, le bâtiment accueille annuellement une quarantaine de congrès et environ 200 représentations artistiques.

### La réhabilitation du front d'eau dans le secteur Abandoibarra

117 M d'euros, financés par la Bilbao Ria 2000

Futur centre d'affaires, de loisirs et de culture de Bilbao, ce secteur de 35 hectares permettra de prolonger l'actuel centre de Bilbao jusqu'à la Ria et reliera le musée Guggenheim au Palais Euskalduna. Les aménagements en cours comprennent 80 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 31 000 m<sup>2</sup> de commerces, un hôtel, un pavillon universitaire, 600 logements ainsi que 200 000 m<sup>2</sup> d'espaces verts et de promenades.

Vue aérienne du secteur Barakaldo, en 1998 et en 2004.

# Projets d'aménagement d'espaces riverains

## Études de cas

### La revitalisation du quartier Bilbao La Vieja

180 M d'euros, principalement financés par le Gouvernement basque

La dynamisation de ce quartier dégradé et mal famé, isolé entre le fleuve, les voies ferrées et les mines désaffectées, passe principalement par la création d'espaces publics, la réhabilitation de logements, la construction de stationnements souterrains, l'aménagement des quais et l'édification d'une passerelle au-dessus de la Ria.

### La conversion du secteur Ametzola

39 M d'euros, financés par la Bilbao Ria 2000

Autrefois occupé par trois gares de marchandises, Ametzola accueillera sous peu un nouveau quartier mixte de 5000 habitants qui se déploiera autour d'un parc de 36 000 m<sup>2</sup>. L'opération, enclenchée en 1996, comprend également la construction de deux nouvelles gares ferroviaires et le recouvrement des voies ferrées, barrière urbaine transformée en avenue.<sup>5</sup>

### La construction d'un nouveau centre de foires

480 M d'euros, financés par la société Bilbao Exhibition Centre S.A., la Ville de Barakaldo, la Chambre de commerce de Bilbao, la province de Biscaye et le Gouvernement basque

Et c'est dans la localité biscayenne de Barakaldo que sera érigée la nouvelle Foire, destinée à devenir la pièce maîtresse de la régénération de la rive gauche de la Ria et l'un des atouts principaux dans la restructuration du Bilbao métropolitain.<sup>6</sup> Offrant une superficie d'exposition totale de 120 000 m<sup>2</sup>, le projet sera intégré à un complexe comprenant un centre de congrès, un hôtel, une galerie marchande et un stationnement pouvant accueillir 4000 voitures.

### La mise en fonction de l'Eusko Tram Bilbao

36 M d'euros, financés conjointement par le Gouvernement basque, la Bilbao Ria 2000 et la Ville de Bilbao

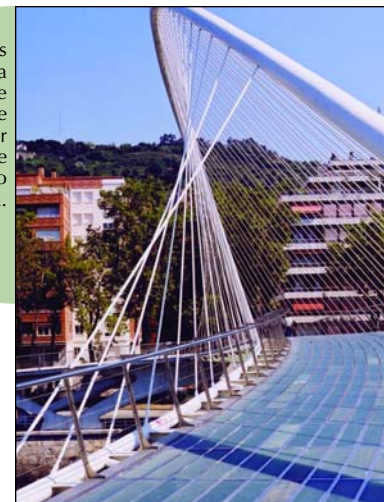
Circulant le long d'un circuit de 5 km, le tramway moderne de Bilbao contribue à désengorger les quartiers anciens densément construits et facilite le développement des nouveaux secteurs urbains (ex. : Abandoibarra). En fonction depuis la fin de 2002, l'Eusko Tram dessert les lieux emblématiques de Bilbao et est relié aux autres lignes de transport collectif (gares ferroviaires, stations de métro).

À ces projets structurants viennent se greffer une multitude d'autres opérations telles que la reconfiguration de la voie ferroviaire Variante Sud (75 M d'euros), l'ouverture de nouvelles rues, l'aménagement de promenades et de parcs, l'édification de ponts et de passerelles au-dessus

de la Ria, l'aménagement d'un nouvel aéroport (204 M d'euros) ainsi que de multiples projets de rénovation urbaine sur le territoire de Barakaldo (108 M d'euros).

Enfin, plusieurs architectes de renommée internationale tels que Frank Gehry (Guggenheim), Norman Foster (métro) et Santiago Calatrava (passerelle et aéroport) figurent au nombre des artisans de la transformation de Bilbao.

Vues de la passerelle piétonne dessinée par l'architecte Santiago Calatrava.



Professor M Neil James, www.plymouth.ac.uk/si



Audiovisual Library of the European Commission

## Mise en œuvre

### La Bilbao Ria 2000

Compte tenu de l'envergure du territoire visé par le projet de revitalisation et de la multitude des enjeux politiques et stratégiques présents, il était essentiel d'amener les administrations en place à mettre de côté leurs considérations partisans et à se rallier à un même projet urbain, cohérent à l'échelle de la métropole. En 1992, un tel partenariat public-public est rendu possible par la création de la Bilbao Ria 2000, une société interinstitutionnelle chargée de conduire la reconversion urbaine et dont les membres représentent, à parts égales, le gouvernement central et l'administration basque.

Le maire de Bilbao et le secrétaire d'État aux infrastructures du ministère de l'Équipement assurent respectivement la présidence et la vice-présidence du conseil d'administration de la Bilbao Ria 2000, dont font également partie des représentants du port de Bilbao, des grandes compagnies de chemins de fer, du Gouvernement basque, du conseil régional de Biscaye et de la Ville de Barakaldo. Ils sont appuyés par une équipe interne d'une vingtaine d'experts, issus pour la plupart du milieu universitaire, ainsi que par des consultants privés à qui incombe la tâche de produire les études et de réaliser les projets.<sup>7</sup>

Aperçu des berges de la Ria, dans le secteur Bilbao la Vieja.



Bilbao Ria 2000 - Photographe : Txemi Llano.

Vue de l'Eusko Tram, face au musée Guggenheim.

Pont piéton Pedro Arrupe, dans le secteur Abandoibarra.



Bilbao Ria 2000 - Photographe : Txemi Llano.



Bilbao Ria 2000 - Photographe : Agustin Sagasti.

Constituée pour fédérer le gouvernement central et les pouvoirs locaux autour du projet de rénovation urbaine, la Bilbao Ria 2000 a comme principale fonction d'aménager les terrains centraux et d'y créer une plus-value foncière et urbanistique.<sup>8</sup> Pour ce faire, elle dépend principalement des ressources des institutions qui la composent. Suivant un système de troc, ces dernières cèdent à la Bilbao Ria 2000 d'importantes superficies de terrains en friche le long de la Ria en échange de la réalisation d'aménagements urbains et de travaux d'infrastructures. La préparation du site et les modifications réglementaires (zonage) appliquées aux terrains cédés permettent de dégager des plus-values qui servent ensuite au financement des travaux de requalification.<sup>9</sup> Grâce à ce système de financement, la Bilbao Ria 2000 a été en mesure, avec un portefeuille initial d'à peine 1,8 million d'euros (environ 2,9 M\$CAN), de réaliser des investissements de l'ordre de 396 millions d'euros (633 M\$CAN).

Entre autres exemples, on retrouve celui du port et des compagnies ferroviaires FEVE et RENFE qui ont conjointement cédé plus de 233 000 m<sup>2</sup> de terrains dans les secteurs d'Abandoïarra et d'Ametzola. En échange de cette cession, la Bilbao Ria 2000 s'est engagée à réaménager certaines voies ferrées et à construire de nouvelles gares; des projets qui sont par ailleurs tout aussi profitables pour la ville que pour les compagnies donatrices.

Cependant, il importe de spécifier qu'en plus des profits réalisés lors de la vente des terrains, la Bilbao Ria 2000 a également bénéficié de liquidités provenant de fonds européens, des subventions de l'ordre de 66 millions d'euros (106,5 M\$CAN) qui ont permis de financer les tout premiers travaux.

### La Bilbao Metropoli-30

Alors que la Bilbao Ria 2000 coordonne les partenariats public-public, la Bilbao Metropoli-30 organise la relation entre le public et le privé. Créée en 1991, cette association regroupe une centaine de partenaires publics (province, municipalités, etc.), privés (compagnies ferroviaires, port, banques, fondation, etc.) et institutionnels (universités, centres de recherche, etc.). Elle a comme principaux mandats de diffuser le plan stratégique d'agglomération auprès de la population, de promouvoir la nouvelle image internationale de Bilbao à l'étranger et de mettre en œuvre des partenariats entre les secteurs publics et privés. Entre autres actions, Metropoli-30 réalise des études, publie des bilans, critique les projets et accorde son label aux initiatives privées cohérentes avec le plan stratégique.<sup>10</sup>

Aperçu des aménagements de la promenade riveraine, dans le secteur Abandoïarra.



Bilbao Ria 2000 - Photographe : Txemi Llano.

Passerelle en rive, dans le secteur Bilbao la Vieja.



Bilbao Ria 2000 - Photographe : Txemi Llano.

### Suivi

Avec ses 5 millions de visiteurs depuis 1997, le musée Guggenheim représente sans contredit le plus important foyer d'attraction du projet de rénovation urbaine de Bilbao. Véritable *catalyseur urbain*, ce projet emblématique a eu un fort impact sur les activités commerciales, de transport, d'hôtellerie et de services – en 2002, ces retombées indirectes ont été évaluées à 143,7 M d'euros<sup>11</sup> – en plus de contribuer à l'éveil culturel de la ville et à l'augmentation des valeurs foncières. Ainsi, en une décennie, les terrains du secteur Ametzola ont doublé de valeur alors qu'à Abandoïarra, l'évaluation foncière des terrains urbanisés et constructibles situés près du musée Guggenheim est passée d'une valeur de 600 euros/m<sup>2</sup> en 1993 à 2700 euros/m<sup>2</sup> en 1999.<sup>12</sup>

*Par la grâce d'un projet urbain et culturel cohérent, Bilbao, cette ville vers laquelle les guides touristiques déconseillaient le détour, est passée en peu de temps d'une situation de désindustrialisation et de déshérence urbaine extrême, à celle d'un phare du développement urbain et de capitale mondiale célébrée.*<sup>13</sup>

### Références

Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, sous la direction d'Ariella MASBOUNGI, *Bilbao : la culture comme projet de ville = Bilbao : la cultura como proyecto de ciudad*, Coll. Projet urbain, n° 23, Paris, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, 2001, 130 pages.

POWELL, Kenneth, *La ville de demain*, traduit de l'anglais par William Olivier Desmond, Paris, Éditions du Seuil, 2000, 255 pages.

<http://www.aruc-es.uqam.ca/aruces/rvm2002/fr/Bilbaoweb.htm> : *Local Development and Urban Regeneration through Culture and Services: the Case of Bilbao*. Document produit par l'ARUC-ES (Alliances de recherche universités-communautés en économie sociale) dans le cadre du symposium international Rendez-Vous Montréal 2002.

[www.bilbaoria2000.com](http://www.bilbaoria2000.com) : site officiel de la société Bilbao Ria 2000.

<http://www.bilbao-city.net> : site portant sur l'aménagement de Bilbao.

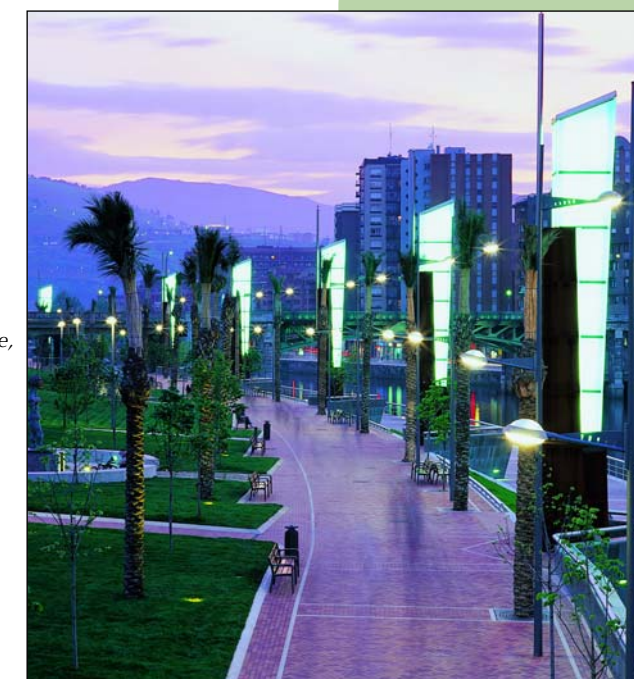
[www.bm30.es](http://www.bm30.es) : site officiel de l'association Bilbao Metropoli-30.

<http://www.euskotren.es/euskotran> : site du tramway de Bilbao.

### Notes

1. Ariella Masboungi, *Bilbao : la culture comme projet de ville, Bilbao : la cultura como proyecto de ciudad*, page 16.
2. *Ibid.*, page 18.
3. *Ibid.*, page 76.
4. [www.bilbao-city.net](http://www.bilbao-city.net)
5. Ariella Masboungi, *op. cit.*, page 62.
6. [www.bilbao-city.net](http://www.bilbao-city.net)
7. [www.bilbaoria2000.com](http://www.bilbaoria2000.com)
8. Ariella Masboungi, *op. cit.*, page 20.
9. *Ibid.*, page 30.
10. *Ibid.*, page 40.
11. [www.bilbao-city.net](http://www.bilbao-city.net)
12. *Ibid.*
13. Ariella Masboungi, *op. cit.*, page 6.

Vue de la promenade riveraine, dans le secteur Abandoïarra.



Bilbao Ria 2000 - Photographe : Txemi Llano.

### Aquarium / Inner Harbor Baltimore

Superficie :	10 687 m <sup>2</sup> (115 000 pi <sup>2</sup> )
Réalisation :	Construction initiale : 1978-1981 / Agrandissement : 1989-1990
Coût total :	21,3 millions \$US (première phase) 36 millions \$US (agrandissement)
Conception :	Cambridge Seven Associates

124

### Contexte

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, le secteur portuaire de Baltimore est dans une phase déclinante : les commerces ont déserté l'Inner Harbour, les entrepôts ont été abandonnés et les rues sont vides. En 1955, la municipalité crée le *Planning Council* et lui confie le mandat d'élaborer un plan de revitalisation pour le centre de la ville. Dans le cadre du plan nommé *The thirty-year, \$260 million program*, la Ville de Baltimore et les différents paliers de gouvernement financent une opération immobilière afin d'acquérir et de remembrer les lots du secteur Inner Harbour. Simultanément, des activités populaires organisées sur le site dénotent l'enthousiasme et l'attachement ressentis par les citoyens pour ces lieux en bordure de mer.

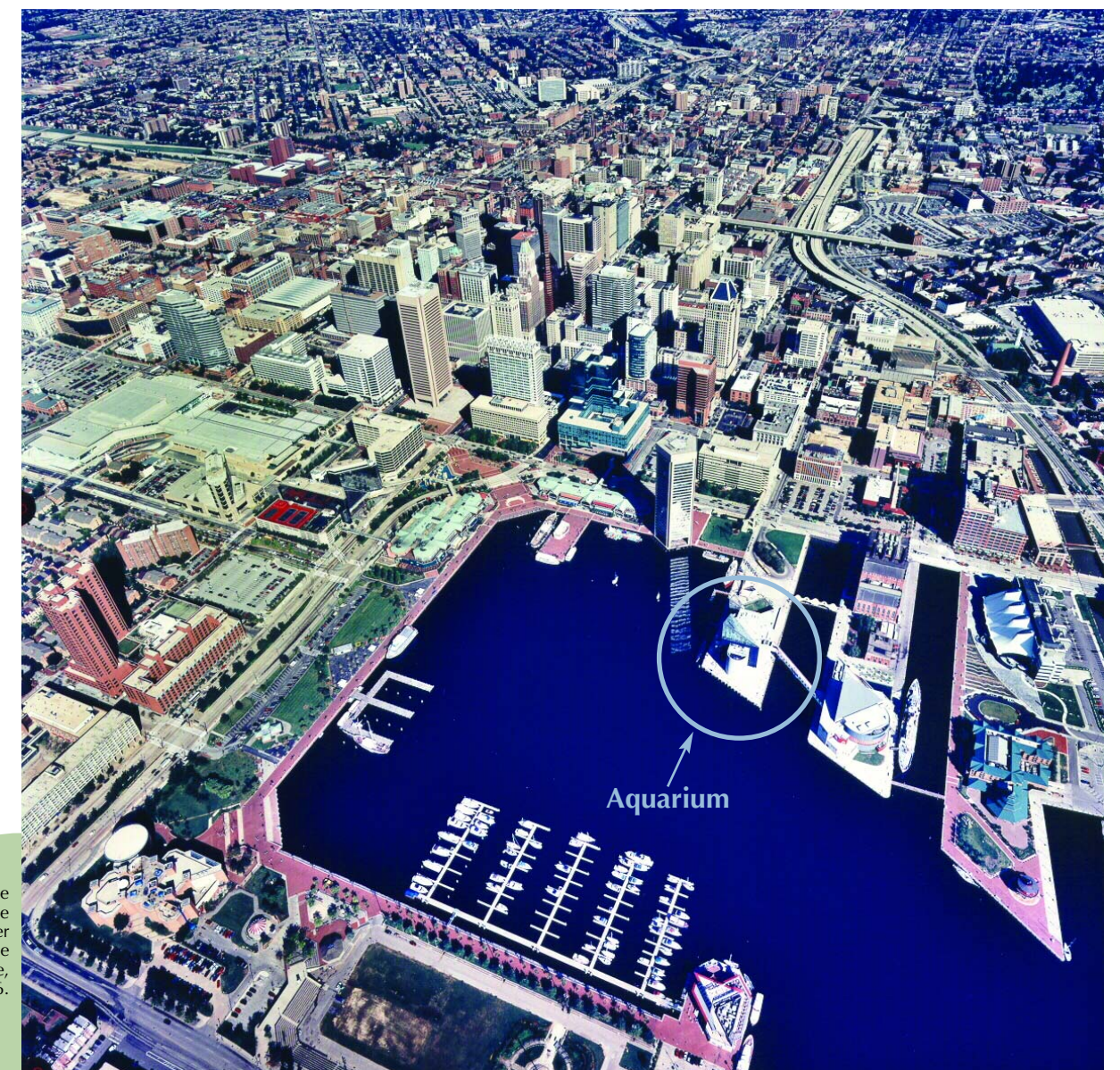
Cependant, au début des années 1970, la fin des subventions gouvernementales ralentit les actions dynamisantes. La réponse partielle à ce manque à gagner se retrouve dans le développement d'activités touristiques.

Entre 1977 et 1980, la municipalité entame une série d'actions visant à créer un pôle touristique majeur en front de mer :

- construction du Baltimore Convention Center (35 millions \$);
- aménagement de la promenade commerciale du Harbour Place (18 millions \$);
- construction du Hyatt Hotel (adjacent au Convention Center);
- ouverture de l'aquarium, aujourd'hui l'attraction principale de l'État du Maryland.



[www.baltimore.to/baltimore\\_panorama.html](http://www.baltimore.to/baltimore_panorama.html)



Vue  
aérienne  
de l'Inner  
Harbour de  
Baltimore,  
en 1996.

[www.airphotographics.com/gallery.html](http://www.airphotographics.com/gallery.html)

## Description du projet

En 1976, dans le but de valider ses conclusions, la Ville entreprend une série de consultations publiques et invite les résidents de Baltimore à se prononcer sur le projet et son financement dans le cadre d'un référendum. La construction de l'aquarium débute finalement en 1978. Avant même la fin des travaux, le Congrès américain décide d'apposer au projet le statut d'aquarium national, contribuant ainsi au succès de l'entreprise.

Situé à l'extrémité du Pier 3, l'aquarium est depuis sa construction le *landmark* de la ville. Son architecture futuriste se distingue par une toiture faite de pyramides de verre (dont la plus haute atteint sept étages), lesquelles reposent sur un socle de béton agrémenté d'éléments géométriques aux multiples couleurs. De plus, tel un clin d'œil à l'ancienne vocation du site, la forme générale du bâtiment s'inspire de celle d'un bâtiment naval.

## Mise en œuvre

Le projet de 21,3 millions \$US est financé en quasi-totalité par le secteur public. L'*Economic Development Administration of the U.S. Commerce Department* a accordé une contribution de 2,5 millions \$ alors que la Ville, le principal bailleur de fonds, a fourni 15 millions. De cette somme, 7,5 millions furent puisés à même les coffres de la Ville (des revenus provenant de la vente du Baltimore-Washington International Airport) alors que 7,5 millions \$ furent empruntés; un prêt autorisé par les citoyens lors du référendum de 1976.

Au début des années 1990, le conseil d'administration indépendant placé à la tête de l'aquarium prenait la décision d'agrandir le complexe dans le cadre d'une seconde phase dont les travaux allaient être entièrement financés par les revenus engendrés par les visites.

L'aquarium de Baltimore, un *landmark* pour l'ensemble de la ville.

## Suivi

L'aquarium atteint son objectif premier en attirant de nouveaux investissements dans le secteur. Avec des retombées économiques de l'ordre de 128,3 millions par année (selon une étude de 1990), il représente l'attraction touristique la plus lucrative du Maryland. On a même ciblé le 1,6 million de visiteurs qui fréquentent annuellement l'aquarium comme étant les principaux responsables de l'ajout de plus de 3000 nouvelles unités dans les hôtels de Baltimore. Ce lien est corroboré par les statistiques de fréquentation de l'aquarium, 70 % de la clientèle du complexe provenant de l'extérieur de l'État du Maryland.

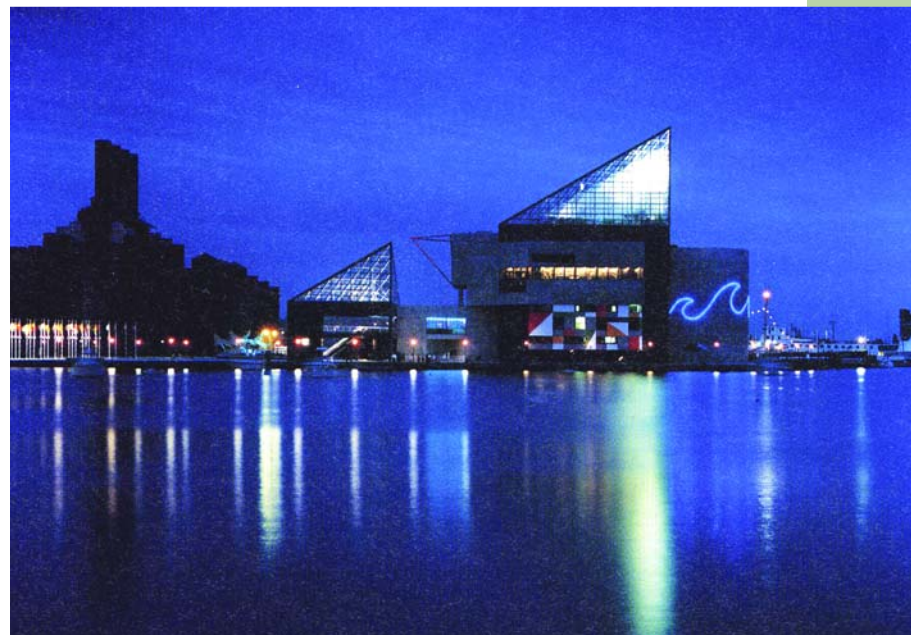
Sur les sites voisins, plusieurs grandes chaînes commerciales ont fait leur apparition, profitant de la visibilité de l'aquarium pour s'inscrire dans la stratégie de développement du pôle touristique de l'Inner Harbour.

## Références

[www.aqua.org](http://www.aqua.org) : National Aquarium of Baltimore.

BREEN, Ann, et RIGBY, Dick, *Waterfronts : Cities Reclaim their Edge*, McGraw-Hill, 1994, 333 pages.

WEST, Keith, « Guiding Waterfront Vision Pivotal to Charleston's Future ». [www.crbj.com/Articles/1999/10251999Guiding%20waterfront%20vision.htm](http://www.crbj.com/Articles/1999/10251999Guiding%20waterfront%20vision.htm)



Steve Rosenthal (Ann Breen & Dick Rigby, *Waterfronts*)



<http://www.csee.umbc.edu/~masuoka/200001016-20001023>

### Moll de la Fusta / Passeig de Colom Barcelone

Superficie : 61 710 m<sup>2</sup> (664 000 pi<sup>2</sup>)

Réalisation : 1981-1987

Conception : Manuel de Solà-Morales

Développement : Ville de Barcelone

126



Vue depuis la Barceloneta vers l'esplanade supérieure, aménagée au dessus de quatre voies rapides.

Banque d'images Annie Laurin et Juan Antonio Oliver

### Contexte

Secteur de quais et d'entrepôts, le Vieux-Port de Barcelone (Porta Vell) a longtemps représenté une barrière presque infranchissable entre la ville et la Méditerranée. Au début des années 1980, le déplacement des activités portuaires au sud de la ville fut l'occasion d'entreprendre le réaménagement complet du Porta Vell, une vaste opération de requalification visant à rétablir le dialogue entre la capitale catalane et son front de mer.

La première grande réalisation fut le réaménagement du Moll de la Fusta et de l'infrastructure routière attenante, le Passeig de Colom (autoroute urbaine de 12 voies). L'architecte Manuel de Solà-Morales s'est vu confier le mandat de concevoir un aménagement qui facilite l'accès piétonnier au littoral et qui mette en valeur l'histoire et la symbolique du lieu tout en intégrant une infrastructure routière qui puisse supporter un débit quotidien de 120 000 véhicules sans constituer une barrière entre la ville et le front d'eau.



Vue aérienne avant les travaux.

Ville de Barcelone (Béatrice Sokoloff, *Barcelone ou comment refaire une ville*).

Vue aérienne d'ensemble : au premier plan, une sculpture monumentale de Roy Lichtenstein.



Vito Ahtik (Béatrice Sokoloff, *Barcelone ou comment refaire une ville*).



Vue depuis le bord de l'eau vers le niveau supérieur.

Béatrice Sokoloff, *Barcelone ou comment refaire une ville*.

## Description du projet

Le plan présente les caractéristiques suivantes :

- boulevard de six voies (trois dans chaque sens) relié au réseau viaire local;
- plate-forme en hauteur surmontée de pergolas et agrémentée d'éléments de mobilier urbain, desservie par deux voies de bus;
- six voies rapides (quatre couvertes et deux à ciel ouvert), reliées au réseau autoroutier de la ville;
- aires de stationnement partiellement recouvertes;
- esplanade d'une largeur de 75 mètres située face à la mer et séparée de la circulation automobile par une série de grandes arches de pierre.

Entièrement construit sur des terrains publics (56,6 % appartenant à la Ville de Barcelone, 39,1 % au Port autonome et 3,3 % constituant une servitude de la compagnie de chemin de fer RENFE), le projet a exigé la suppression de la voie ferrée, qui séparait précédemment le Passeig de Colom du Moll de la Fusta.<sup>1</sup>

Réalisés en strates, sur différents niveaux, les aménagements recréent la topographie unique qui caractérisait ce secteur portuaire à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle alors qu'au pied de la vieille ville, les murs du quai et le Passeig de Colom formaient un *balcon urbain* qui surplombait la mer. Dans la réinterprétation contemporaine de Solà-Morales, le niveau supérieur, avec ses cafés extérieurs, ses pavillons, sa balustrade et ses espaces réservés à la circulation locale, relève du domaine de *l'urbain* alors que le niveau inférieur, avec sa vaste esplanade pavée et ses voies rapides, appartient plutôt à la culture portuaire (grands espaces, transports, communications, etc.).

## Mise en œuvre

La transformation du Porta Vell de Barcelone fut rendue possible grâce à une entente conclue au début des années 1980 entre la Ville et le Port autonome, entente selon laquelle les autorités portuaires demeuraient propriétaires des quais, mais déléguaient à la Ville de Barcelone la responsabilité du réaménagement du secteur.

## Suivi

Le projet Moll de la Fusta / Passeig de Colom a permis de démontrer qu'en faisant le choix de réduire quelque peu les emprises réservées à la circulation automobile de transit, il est possible de reconquérir un espace urbain déstructuré, de réparer les brisures d'une trame urbaine et de créer des espaces publics accessibles et conviviaux.

Vue d'ensemble vers l'ouest.



Banque d'images Annie Laurin et Juan Antonio Oliver

Vue du pont levis reliant l'esplanade supérieure à la Barceloneta.



Banque d'images Annie Laurin et Juan Antonio Oliver

Coupe des aménagements du Moll de la Fusta.



Vue de l'esplanade supérieure vers la Barceloneta.

Béatrice Sokoloff, *Barcelone ou comment refaire une ville*.

## Références

BOHIGAS, Oriol, *Barcelona. City and Architecture 1980-1992*, Rizzoli, New York, 1990, p. 161-167.

BUSQUETS, Joan, « Anvers, Barcelone et Buenos Aires, quand les villes s'occupent de leurs ports », *Annales de la recherche urbaine*, N<sup>os</sup> 55-56, septembre 1992, p. 34-43.

CARRENO-PIERA, Luis, « Barcelone s'offre un front de mer pour les jeux », *Urbanisme*, n<sup>o</sup> 225, juin-juillet 1988, p. 32-35.

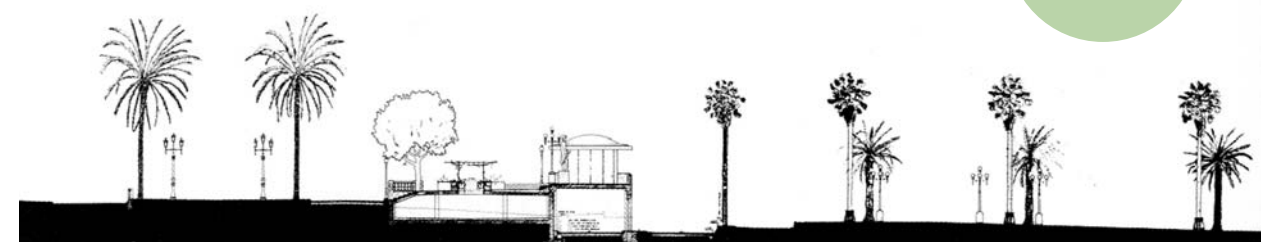
MEYER, Han, *City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam : Changing Relations between Public Urban Space and Large-scale Infrastructure*, Utrecht, International Books, 1999, p. 112-180.

SOKOLOFF, Béatrice, *Barcelone ou comment refaire une ville*, Les Presses de l'Université de Montréal, Montréal, 1999, p. 194-197.

[http://search.boston.com/beyond\\_bigdig/cases/barcelona/](http://search.boston.com/beyond_bigdig/cases/barcelona/) (études de cas réalisées par des chercheurs du MIT)

## Note

1. Béatrice Sokoloff, *Barcelone ou comment refaire une ville*, p. 196-197.



Ville de Barcelone (Béatrice Sokoloff, *Barcelone ou comment refaire une ville*).

### Central Artery / Tunnel (Big Dig)

Boston

Superficie :	12,5 km d'autoroute (dont la moitié en tunnels) et 105 ha de terrains libérés à aménager
Réalisation :	1992-2004
Coût total :	14,625 milliards \$US
Conception :	Bechtel/Parsons Brinckerhoff (design et gestion des chantiers)
Développement :	United States Department of Transportation, Federal Highway Administration, Massachusetts Turnpike Authority (MTA)

128

### Contexte

À la fin des années 1940, le département des travaux publics du Massachusetts conçoit un vaste plan de réseau autoroutier surélevé destiné à contrer les problèmes de congestion automobile qui affectent alors le centre-ville de Boston. Le projet s'articule autour de deux éléments principaux : une autoroute desservant le centre-ville, la Central Artery, et une autoroute de contournement, l'Inner Belt, laquelle est réservée à la circulation de transit.

Toutefois, dès le début des travaux en 1950, la construction de la Central Artery soulève un tel tollé auprès de la population (plus de 1000 bâtiments sont détruits le long du corridor et 20 000 personnes perdent leur logement) que des pans entiers du plan original doivent être abandonnés. Ainsi, dès 1954, en réaction au mécontentement général exprimé face à la structure

Vue aérienne de la coupure créée par l'autoroute, entre le centre-ville et le front d'eau.



www.boston.com  
Boston Globe / David L. Ryan

Aperçu des problèmes de congestion sur la Central Artery, en 1999.



www.boston.com  
Boston Globe

surélevée déjà construite, les autorités décident de construire le second tronçon de la Central Artery en tunnel et abandonnent définitivement le projet d'Inner Belt.

Pourvue de six voies de circulation, la Central Artery avait été conçue pour accueillir la circulation locale du centre-ville, soit un débit quotidien d'environ 75 000 véhicules. Cependant, en l'absence de l'Inner Belt, l'autoroute est également empruntée par les automobilistes en transit, ce qui conduit à l'émergence d'immenses problèmes de congestion. À la fin des années 1980, la situation est devenue intenable : plus de 190 000 véhicules empruntent quotidiennement la Central Artery, les périodes de pointe sont de plus en plus longues (l'autoroute est bloquée près de 10 heures par jour) et le nombre d'accidents recensés dépasse de quatre fois la moyenne nationale pour une autoroute urbaine. De plus, on prévoit qu'en 2010, si rien n'est fait d'ici là, l'autoroute sera congestionnée pendant 15 à 16 heures tous les jours de l'année.

Enfin, en plus de créer d'importants problèmes de congestion et de bloquer le développement d'une centaine d'hectares de terrains, la configuration de la Central Artery engendre un développement dichotomique de part et d'autre du corridor autoroutier, la ville historique et les quartiers situés en front maritime se trouvant complètement isolés du centre-ville commercial et financier de Boston.

### Description du projet

D'une envergure étonnante et d'une extraordinaire complexité, le projet Central Artery / Tunnel (ou *Big Dig*) constitue le plus important projet d'infrastructure de l'histoire des États-Unis. Visant essentiellement la prolongation de l'Interstate 90 vers l'aéroport Logan et l'enfouissement de la Central Artery (Interstate 93), le projet comprend la réalisation de plusieurs travaux majeurs tels que la reconstruction de 13 km d'autoroute, l'aménagement de quatre importants échangeurs autoroutiers, l'édification d'un pont double de 14 voies au-dessus de la Charles River et la construction de deux tunnels.

### Ouvrages souterrains

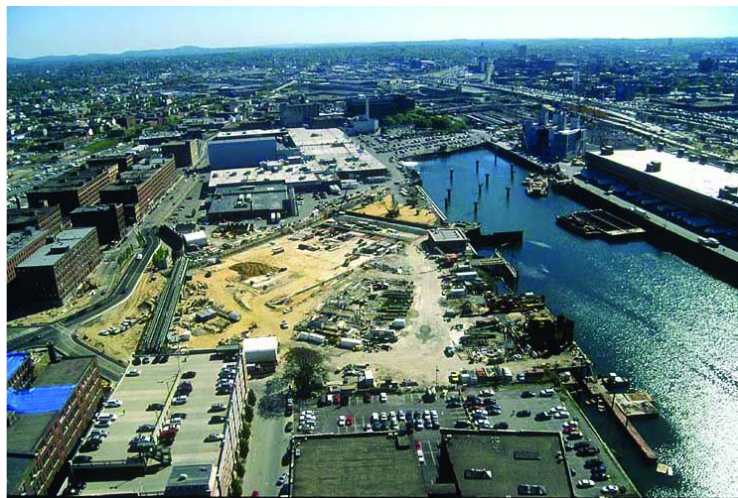
D'une longueur de 2,6 km (dont 1,2 km situé sous l'eau) et d'une capacité variant de quatre à huit voies suivant les sections, le Ted Williams Tunnel file sous le Boston Inner Harbor afin de relier le sud du centre-ville à l'aéroport Logan. Aménagé au coût de 1,3 milliard \$US, le tunnel fut inauguré en 1995. Tous les automobilistes et camionneurs qui souhaitent l'emprunter doivent acquitter des frais de péage variant de 2,50 à 4,50 \$US selon le type de véhicule.

Le second tunnel du projet fut créé par l'enfouissement de la Central Artery, directement sous l'ancienne structure surélevée. D'une capacité variant de huit à dix voies, l'autoroute souterraine a été aménagée à 120 pieds de profondeur, sous le centre-ville et son réseau de métro.

Maquette illustrant la vue du projet vers le sud, à partir de Quincy Market.

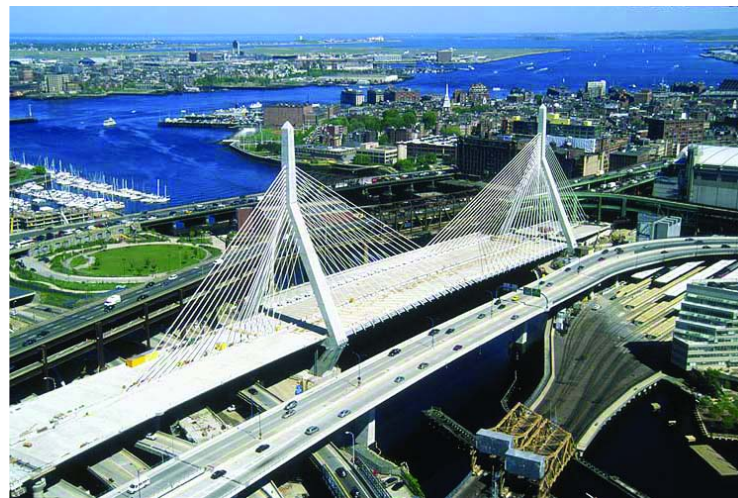


www.bigdig.com



Vue aérienne des travaux lors de la construction du passage de Fort Point Channel.

www.bigdig.com



Vue aérienne du pont Leonard P. Zakim Bunker Hill, suspendu au-dessus de la Charles River.

www.bigdig.com



Construction d'un tronçon de tunnel dans East Boston.

www.bigdig.com

Mais au-delà de la conception de ces deux tunnels, le plus grand défi technique auquel furent confrontés les ingénieurs du projet fut sans contredit la planification du lien unissant les deux autoroutes : un énorme échangeur souterrain aménagé à la hauteur de Fort Point Channel. La construction de cet échangeur a nécessité l'excavation, à la limite de South Boston, d'un immense bassin de préfabrication de 300 m de longueur, 90 m de largeur et 18 m de profondeur (suffisamment grand pour accueillir trois paquebots de la taille du *Titanic*!) dans lequel furent moulées les différentes sections du tunnel avant d'être submergées dans le canal puis scellées. D'une longueur d'à peine 0,2 km, le passage du Fort Point Channel a coûté à lui seul 1,5 milliard \$US, ce qui, rapporté sur un coût au kilomètre, en fait le tronçon autoroutier le plus cher au monde.

### Ponts

Conçu par le designer suisse Christian Menn, le Leonard P. Zakim Bunker Hill Bridge se distingue par l'élégance de son design asymétrique ainsi que par son envergure (444 mètres de long et 56 mètres de large). Déjà promu au rang de monument et de symbole du renouveau bostonnais, cet ouvrage de 105 M \$US inauguré en 2001 est le plus large pont suspendu au monde. Passant au-dessus de la Charles River, le pont assure le lien entre le Central Artery Tunnel du centre-ville et les secteurs nord de Boston.

Immédiatement à l'ouest, un pont plus étroit (23 mètres, 4 voies), le Storrow Drive Connector Bridge, vient quant à lui établir le lien entre Storrow Drive et Leverett Circle. Complétée en octobre 1999, la construction de cette structure s'est chiffrée à 22,3 M \$.

### Parcs et espaces publics

Le projet a permis de libérer plus de 105 hectares de terrains dont 11 ha sur le site de l'ancienne autoroute surélevée, 40 ha à Spectacle Island et 16 ha le long de la Charles River. Plus de la moitié des terrains libérés, soit 60 ha, sont réservés à l'aménagement de parcs et d'espaces publics; les travaux sont menés conjointement par la

Massachusetts Turnpike Authority et la Ville de Boston. Dans le cas des terrains libérés par l'enfouissement de la Central Artery, trois quarts des 11 hectares demeureront ouverts et publics alors que le reste sera réservé à des fins de développement.

À Spectacle Island, le déversement de plus de 2,5 millions de mètres carrés d'argile, de terre et de gravier provenant de l'excavation du Ted Williams Tunnel a permis d'ensevelir et d'encapsuler les déchets qui s'étaient accumulés sur le site au fil du dernier siècle, alors que l'île avait successivement accueilli une décharge de chevaux (1857-1910), une fabrique de graisse (années 1920) et un dépôt municipal (1935-1959). Une étroite collaboration entre la Ville de Boston et le Massachusetts Department of Environmental Management (D.E.M.) permit dans ce cas de régler un important problème environnemental (d'importantes quantités d'huile et de substances toxiques en provenance du site étaient déversées dans l'eau) tout en fournissant un lieu d'entreposage pour les matériaux d'excavation du projet. De plus, les travaux permirent de doter Boston d'une nouvelle zone verte

Simulation illustrant l'aménagement des espaces publics le long d'Atlantic Avenue, face au complexe Rowe's Wharf.

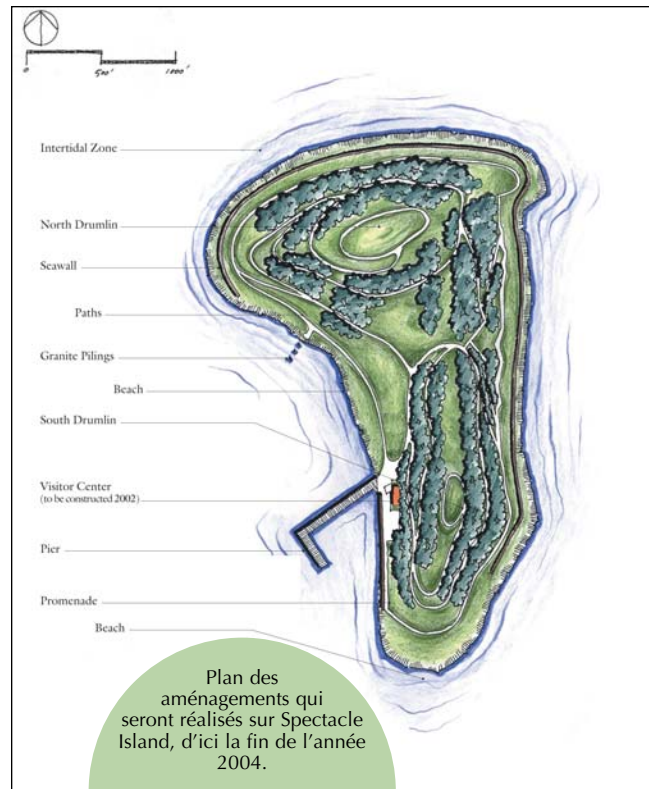


www.bigdig.com



# Projets d'aménagement d'espaces riverains

## Études de cas



www.bostonislands.org



www.bigdig.com



www.bigdig.com



www.bigdig.com

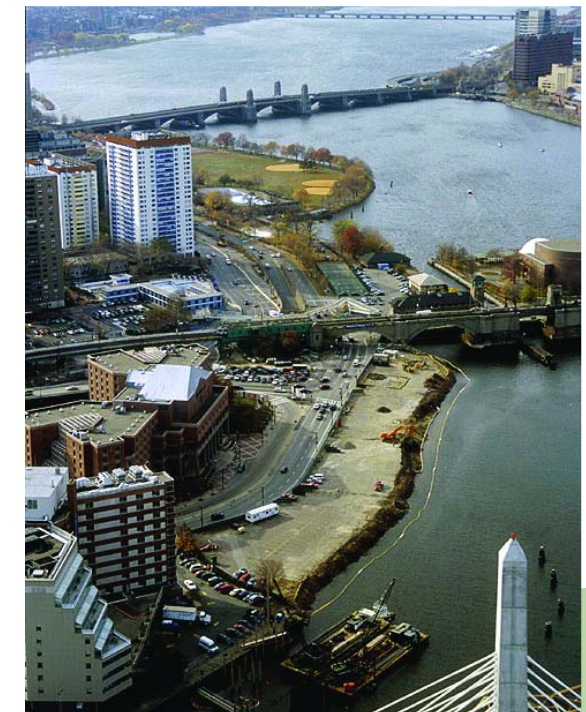
Vues de Spectacles Island, l'une des îles qui composent l'archipel du Boston Harbor Islands State Park.

grâce à l'aménagement, sur l'île, d'un vaste parc urbain de 42 hectares comprenant des plages, des aires de pique-nique, des sentiers pédestres, des zones récréatives et un centre d'information pour les visiteurs. Desservie par un traversier et accessible aux bateaux de plaisance, *Spectacle Island* fait partie intégrante du *Boston Harbor Islands State Park*, un archipel dont le développement est encadré par le *Department of Environmental Management*.

### Mise en œuvre

Récemment évalué à 14,625 milliards \$US, le financement du projet Central Artery / Tunnel se répartit de la façon suivante :

- Federal  
7,049 G (soit 48 % du total);
- States Bonds  
1,588 G (11 %);
- Transportation Infrastructure Fund (TIF)  
2,343 G (16 %);
- Grants Anticipation Notes (GANs)  
1,5 G (10 %);
- Massachusetts Turnpike Authority  
1,658 G (11 %);
- Massachusetts Port Authority  
302 M (2 %);
- State Interest on MTA Funds  
45 M (0,3 %);
- Insurance Trust Revenues  
140 M (1 %).



Proposition d'aménagement pour le Nashua Street Park. (En haut : le site tel qu'il apparaissait en 2001.)



www.bigdig.com

Plan du réseau de parcs en berges, face au nouveau Charles River Basin.

L'un des grands défis relevés dans le cadre du projet fut celui de déployer un gigantesque chantier en plein centre-ville, pendant une décennie, sans que cela ne nuise à l'économie et à la compétitivité de Boston. C'est ainsi que près du tiers du budget total du projet fut consacré à l'application d'un vaste plan de réduction des impacts visant à

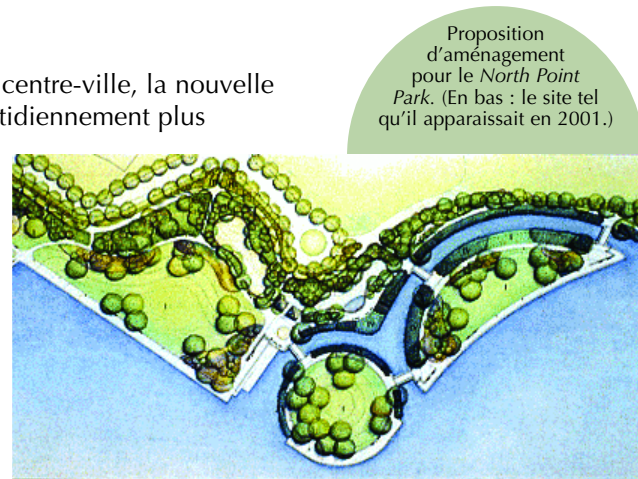


www.bigdig.com

minimiser les problèmes de congestion causés par le chantier, à assurer le déplacement efficace et sécuritaire des piétons et à préserver la qualité de vie des résidents et travailleurs du secteur. Figure au nombre des mesures de mitigation la décision de garder l'autoroute surélevée ouverte pendant la construction du tunnel (immédiatement en-dessous), une mesure qui nécessita le déploiement de véritables prouesses d'ingénierie et qui, à elle seule, entraîna des dépenses de l'ordre de 600 M \$US.

## Suivi

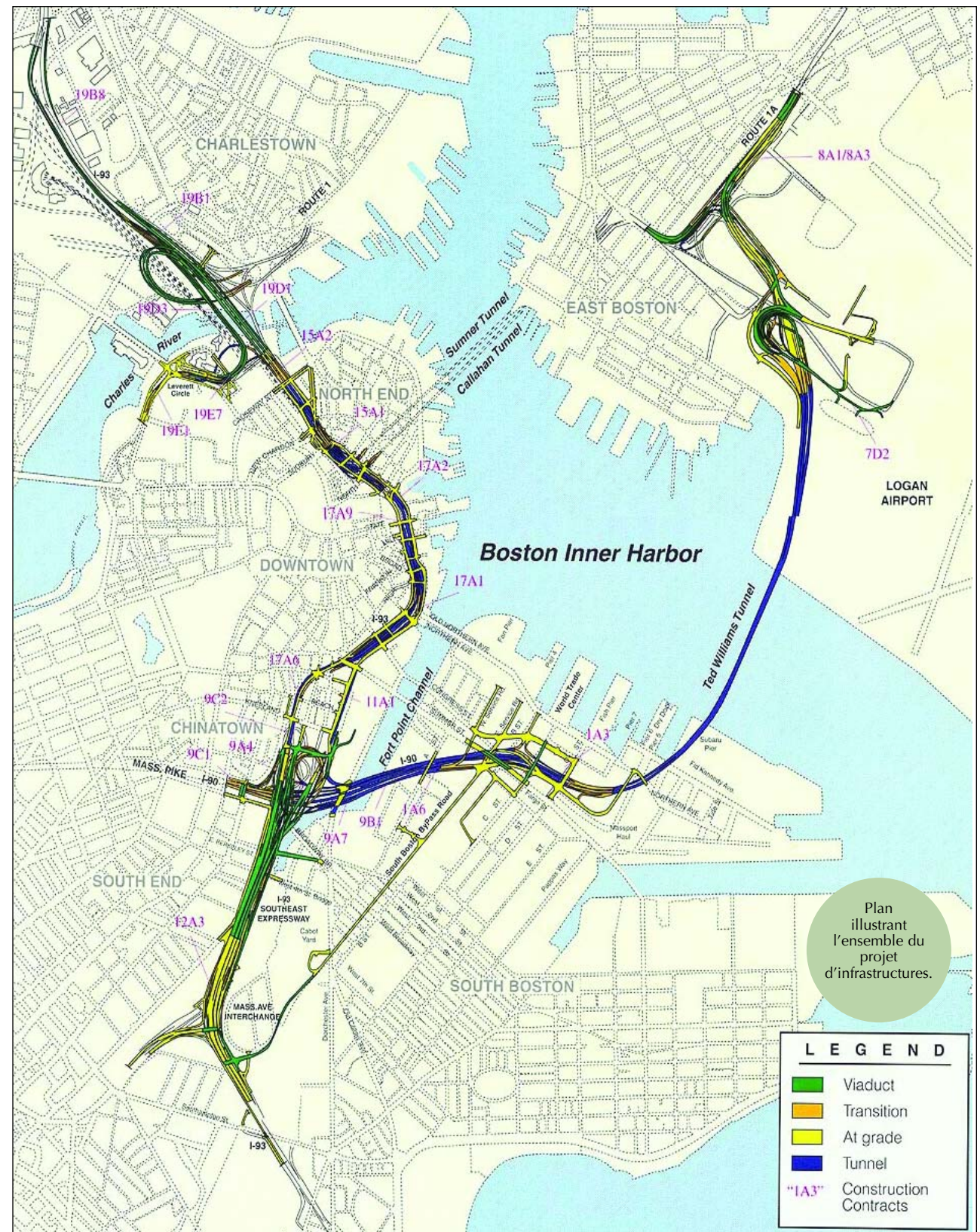
Pierre angulaire du projet de revitalisation du centre-ville, la nouvelle autoroute Central Artery pourra accueillir quotidiennement plus de 245 000 véhicules sans que cette fréquentation n'occasionne de réels problèmes de congestion. La réduction significative du nombre de sorties le long de l'autoroute (14 plutôt que 27) conjuguée à la reconfiguration de la grille de rues en surface contribuera à séparer les circulations (locale et de transit) et donc à accroître l'efficacité des déplacements. On prévoit que cette fluidité automobile permettra de réduire de près de 12 % les émissions de monoxyde de carbone au centre-ville de Boston. Enfin, en effaçant la fracture autrefois créée par l'autoroute surélevée et en multipliant les parcs et espaces publics le long de l'ancien corridor, ce projet améliorera de façon importante la qualité de vie dans les quartiers centraux. Dans le cas du Ted Williams Tunnel, les prévisions font état d'un achalandage de 94 000 véhicules par jour, en 2010.



Proposition d'aménagement pour le North Point Park. (En bas : le site tel qu'il apparaissait en 2001.)



www.bigdig.com



Plan illustrant l'ensemble du projet d'infrastructures.

L E G E N D	
<span style="color: green;">■</span>	Viaduct
<span style="color: orange;">■</span>	Transition
<span style="color: yellow;">■</span>	At grade
<span style="color: blue;">■</span>	Tunnel
<span style="color: purple;">■</span>	"IA3" Construction Contracts

www.bigdig.com

### Rowe's Wharf Boston

Superficie :	2,2 hectares
Réalisation :	1982-1987
Coût total :	193 millions \$US
Conception :	Skidmore, Owings & Merrill
Développement :	Rowe's Wharf Associates (The Beacon Companies + Equitable Real Estate Investment Management), Boston Redevelopment Authority (BRA)

132

### Contexte

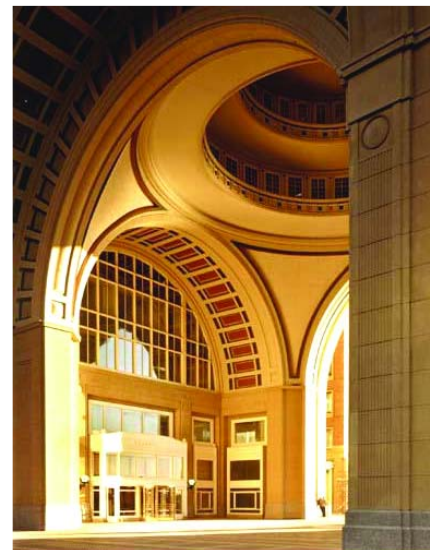
Le redéveloppement de la zone portuaire historique de Boston débute au milieu des années 1960 par la réhabilitation d'anciens entrepôts à des fins résidentielles et de bureaux. Quelques années plus tard, le processus s'intensifie alors que la Ville entreprend l'aménagement d'une promenade piétonne en front maritime (Harborwalk) et que, simultanément, de nouvelles constructions font leur apparition sur les quais désaffectés (New England Aquarium, Marriott Longshore Hotel, Quincy Market/Faneuil Hall, etc.).

Au début des années 1980, Boston vit un important boom immobilier au cours duquel les promoteurs se disputent farouchement les quelques terrains encore vacants du centre-ville. C'est à cette époque que, par l'entremise de la Boston Redevelopment Authority, la Ville entreprend le redéveloppement de l'un des derniers sites

Vue aérienne du projet Rowe's Wharf.



Skidmore, Owings & Merrill LLP



Skidmore, Owings & Merrill LLP  
Photographe : Nick Wheeler

portuaires encore en friche, le Rowe's Wharf, un quai situé au pied du centre des affaires de Boston. Construit vers 1760, le Rowe's Wharf avait principalement servi à l'accostage des traversiers en provenance de Provincetown et de Hingham avant d'être transformé en parc de stationnement dans les années 1960.

Aperçu du complexe résidentiel de Rowe's Wharf.



Skidmore, Owings & Merrill LLP, Photographe : Nick Wheeler

En 1982, en collaboration avec la *Boston Society of Architects*, la B.R.A. lance donc un grand concours d'architecture qui s'articule autour de nombreux objectifs et critères de design. Il est entre autres exigé que le projet conçu pour Rowe's Wharf soit multifonctionnel, qu'il crée une interface intéressante entre la ville et la zone portuaire historique de Boston, qu'il inclue une importante proportion d'espaces publics (au moins la moitié du site), que les déplacements piétons y soient facilités, qu'une ouverture d'au moins 50 pieds (15,2 m) soit aménagée sur l'avenue Atlantic, au centre du projet, et que la hauteur des constructions soit limitée à quinze étages, afin de préserver les vues.

### Description du projet

Situé au pied du centre des affaires de Boston, Rowe's Wharf est un vaste projet multifonctionnel de 62 000 m<sup>2</sup> qui comprend 230 chambres d'hôtel, 30 600 m<sup>2</sup> de bureaux, 1000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales, 100 copropriétés, 700 places de stationnement et une marina. Se déployant sur un site de 2,2 ha dont les deux tiers sont constitués d'espaces publics, le projet présente un traitement de façades qui s'inspire à la fois des immeubles historiques du centre-ville de Boston et de l'architecture des anciens entrepôts portuaires.

Côté centre-ville, la première phase est composée de deux tours de quinze étages reliées par un corps central de neuf étages au milieu duquel a été édifiée une arche d'une hauteur de six étages dont la structure est recouverte d'un dôme de cuivre. Nouvelle porte d'entrée maritime du centre-ville de Boston et triomphe de l'architecture contextualiste, l'arche Foster assure un lien physique et visuel entre la ville et le front d'eau et lie entre elles les différentes composantes du projet. Tenant lieu de passage monumental vers la partie maritime du projet, une vaste place publique de 930 m<sup>2</sup> a été aménagée sous l'arche.

Quant aux deux tours, elles logent le Boston Harbour Hotel d'un côté et des résidences de l'autre alors que la partie centrale est occupée par des bureaux.

Vue de la place sous l'arche Foster.

Face à la mer, construits sur les anciens quais, on retrouve trois bâtiments au gabarit plus modeste. D'une hauteur de sept étages et ceinturés par une promenade publique, ces bâtiments de brique abritent des copropriétés et des fonctions mixtes d'hôtel et de bureaux. Au pied de ces constructions, différents aménagements liés à l'eau renvoient au caractère portuaire du lieu : une marina pouvant accueillir trente-huit embarcations, un petit pavillon inspiré de l'arche Foster et servant d'abri aux promeneurs et aux passagers du traversier ainsi qu'un quai où accostent plus d'une centaine de fois par jour les navettes maritimes reliant le centre-ville à l'aéroport Logan.



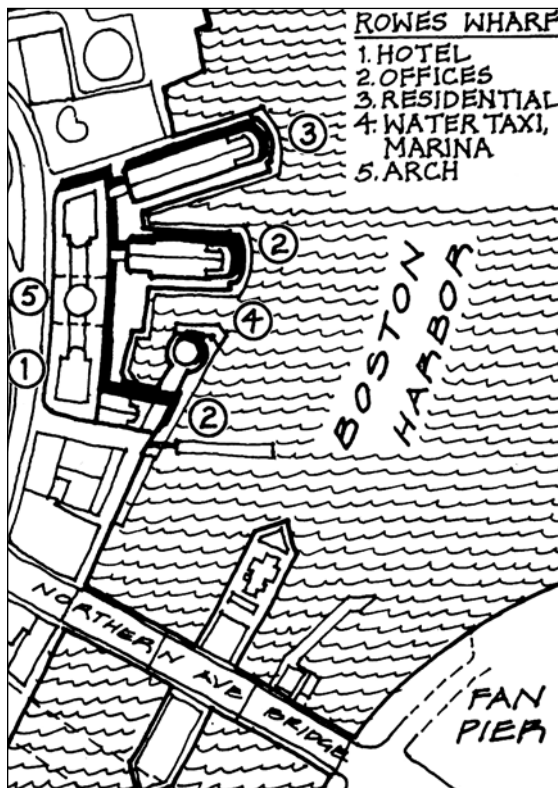
Vue du pavillon et de l'un des bâtiments résidentiels du projet.

Skidmore, Owings & Merrill LLP, Photographe : Steve Rosenthal



Vue de la rue intérieure du projet, entre les quais et le bâtiment principal longeant Atlantic Avenue.

Skidmore, Owings & Merrill LLP, Photographe : Nick Wheeler



## Mise en œuvre

Le projet Rowe's Wharf représente un exemple particulièrement réussi de partenariat public-privé. Propriétaire des terrains, la Ville de Boston a bénéficié d'une conjoncture économique particulièrement favorable grâce à laquelle elle a pu exercer un réel encadrement sur le projet en imposant aux soumissionnaires le respect de critères rigoureux. Le consortium gagnant formé du groupe de promoteurs Rowe's Wharf Associates et des architectes Skidmore, Owings & Merrill (SOM) a dû travailler à l'élaboration des plans finaux en étroite collaboration avec la Boston Redevelopment Authority et un comité d'architectes et de designers bostonnais.

Carte du projet Rowe's Wharf illustrant la distribution des principales fonctions.

Ann Breen & Dick Rigby, *Waterfronts*.

## Suivi

Au début des années 1990, le projet Rowe's Wharf rapportait annuellement à la BRA près de 2,1 millions \$US en revenus locatifs. De plus, on évaluait à 1500 le nombre d'emplois permanents créés par le projet, un nombre auquel s'ajoutent les 600 à 800 emplois liés à la construction du complexe.

Dans la catégorie des grands projets en front maritime, Rowe's Wharf fait encore figure de réussite. Plutôt que de représenter une frontière, le complexe parvient de façon élégante à faire le pont entre deux contextes urbains fort différents tout en répondant aux besoins de clientèles variées (résidents, travailleurs, piétons en transit vers le centre-ville, etc.). De plus, l'arche de Rowe's Wharf, véritable icône de la prospérité bostonnaise des années 1980, est devenue un repère visuel très important dans le paysage de la ville.

## Références

- BREEN, Ann, et RIGBY, Dick, *The New Waterfront : A Worldwide Urban Success Story*, New York, McGraw-Hill, 1996, p. 60-65.
  - CAMPBELL, Robert, « Multi-Use Complex that feels like Boston's Waterfront », *Architecture*, vol. 77, mai 1988, p. 119-122.
  - CHAPIN DAVIDSON, Cynthia, « Urbane Renewal », *Inland Architect*, sept.-oct. 1989, p. 43-49.
  - DI MAMBRO, Antonio, « Redevelopment of Boston's Waterfront », dans R. BRUTTOMESEO, *Waterfronts, Cities on Water Edition*, Venice, 1993, p. 305-310.
- www.som.com : Skidmore, Owings & Merrill LLP.

### Puerto Madero

Buenos Aires

Superficie : 170 hectares de terrains, 2 millions de m<sup>2</sup> (bâtiments) résidentiel : 260 000 m<sup>2</sup>, commercial : 100 000 m<sup>2</sup>, institutionnel et bureaux : 1 640 000 m<sup>2</sup>

Réalisation : 1993 - ...

Coût total : 1,8 milliard \$US

Conception : Juan Carlos Lopez y Asociados S.A., Patricia Arturi Arquitecta, Samuel Szusterman y Asociados

Développement : Corporacion Antigua Puerto Madero

134

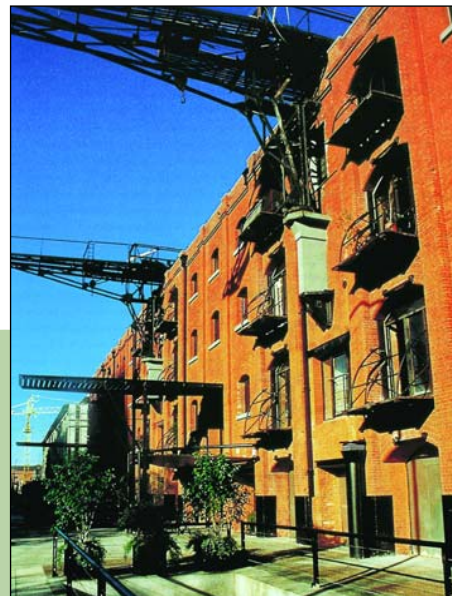
### Contexte

Inauguré en 1889, le Puerto Madero s'articulait autour de quatre bassins qui s'étiraient parallèlement au front de ville et face auxquels étaient alignés des entrepôts de brique. Isolé par deux avenues de circulation intense et par un corridor ferroviaire, ce port formait un espace utilitaire fermé entre le centre-ville et l'estuaire, une barrière qui coupait Buenos Aires du monde fluvio-maritime et qui amenait la ville à se retourner sur elle-même.

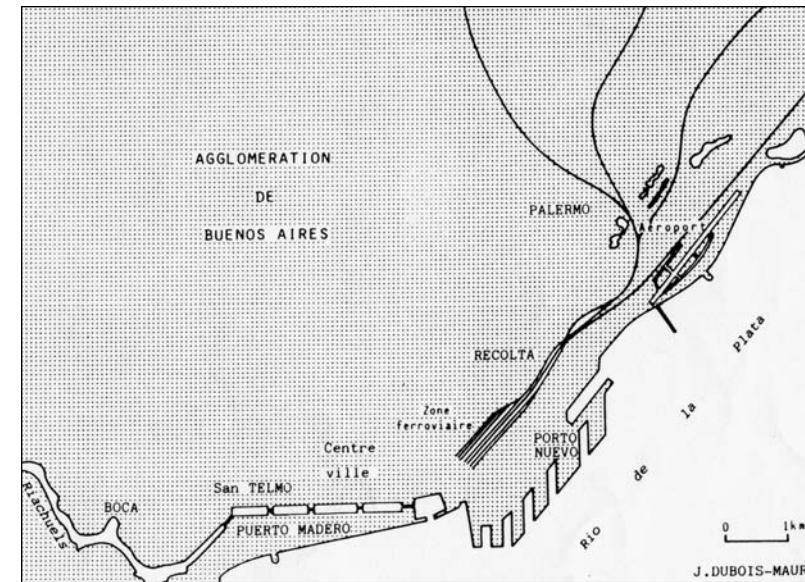
Trente ans plus tard, l'obsolescence des installations du Puerto Madero occasionna le déplacement des installations portuaires dans des secteurs localisés au nord de Buenos Aires (Puerto Nuevo). Achevé en 1925, le Puerto Nuevo entraîna l'abandon progressif du Puerto Madero. Au cours des décennies suivantes, le secteur en friche fit l'objet de plusieurs projets de reconversion visant à l'intégrer à la ville, mais une seule intervention fut réalisée : la création d'un parc national de 350 ha (*Reserva Ecologica*) par le remblayage de la zone marécageuse située entre le Puerto Madero et les berges de l'estuaire.

En 1991, un concours national d'idées fut lancé afin de statuer sur un projet de reconversion du territoire proprement portuaire du Puerto Madero. Couvrant un territoire de 170 ha, le programme imposait la localisation d'activités tertiaires et résidentielles, la préservation des éléments historiques et l'aménagement d'un accès pour les habitants à la réserve écologique et au fleuve.

Exemple de réhabilitation du patrimoine industriel de Puerto Madero.



Corporación Puerto Madero (dans *L'Architecture d'aujourd'hui*)



Claude Chaline, *Ces ports qui créèrent des villes.*

Plan illustrant la situation géographique du Puerto Madero ainsi que l'emplacement du Porto Nuevo.

### Description du projet

À la suite du concours, trois agences lauréates furent invitées à travailler en collaboration à la préparation d'un schéma directeur pour le Puerto Madero. Le plan déposé (et actuellement en cours de réalisation) encadre la reconversion de la bande étroite de terrain située entre les bassins et le Rio de la Plata sur laquelle est également aménagé un parc se prolongeant dans la Reserva Ecologica. Les liaisons avec la ville se font par des boulevards qui prolongent les ponts encadrant les bassins, parsemés d'éléments patrimoniaux témoignant des activités portuaires (grues métalliques, silos, etc.)

Vue aérienne du Puerto Madero ainsi que d'une partie du centre-ville de Buenos Aires.



www.coriaimmobiliaria.co.ar

Vue du Puente de La Mujer (Woman's bridge), un pont piéton conçu par l'architecte Santiago Calatrava.



David Keeling  
www.wku.edu/~david.keeling/

aujourd'hui révolues. À l'est des bassins, 15 des 16 entrepôts ont pu être restaurés, alors qu'à l'ouest, plusieurs bâtiments ont été remplacés par de nouvelles constructions (tours d'appartements, musées, bureaux, centre de congrès, Hôtel Hilton, etc.). Enfin, Puerto Madero est un projet multifonctionnel dans le cadre duquel cohabitent les activités les plus diverses : bureaux, lofts, commerces, cinémas multiplex, restaurants, bars, campus universitaire, etc.

En novembre 2001, le développement des 170 hectares du Puerto Madero se présentait comme suit : 39,5 ha de quais et de bassins, 69,1 ha d'espaces publics et 61,4 ha de terrains urbanisés ou réservés à des usages résidentiel ou commercial.

## Mise en œuvre

La réalisation du projet de reconversion de Puerto Madero passa par la création, en 1989, de la Corporacion Antiquo Puerto Madero, une société de développement indépendante formée de représentants de la Ville et de l'État. La propriété des 170 hectares de terrains et des entrepôts (essentiellement des biens publics) fut transférée à cette société qui devint responsable de la promotion d'un futur projet d'aménagement pour le secteur. Les entrepôts furent vendus à différents promoteurs qui en assurèrent la restauration et la commercialisation. Ne bénéficiant d'aucune subvention publique, la Corporacion Antiquo Puerto Madero a financé l'ensemble des travaux d'infrastructures sur les quais ainsi que l'aménagement des espaces publics à même les profits réalisés lors de la vente des bâtiments du site.

## Suivi

La reconversion du Puerto Madero a permis d'attirer de nombreux investisseurs dans ce secteur, aujourd'hui l'un des plus fréquentés de la ville, et de redonner à Buenos Aires un front de fleuve accessible.

Vue du Puerto Madero, de nuit. En arrière-plan (au centre), le Malecon Tower.



www.supostal.com.ar

## Références

BREEN, Ann, et RIGBY, Dick, *The New Waterfront : A Worldwide Urban Success Story*, New York, McGraw-Hill, 1996, p. 130-131.

BUSQUETS, Joan, « Anvers, Barcelone et Buenos Aires, quand les villes s'occupent de leurs ports », *Annales de la recherche urbaine*, N°s 55-56, sept. 1992, p. 34-43.

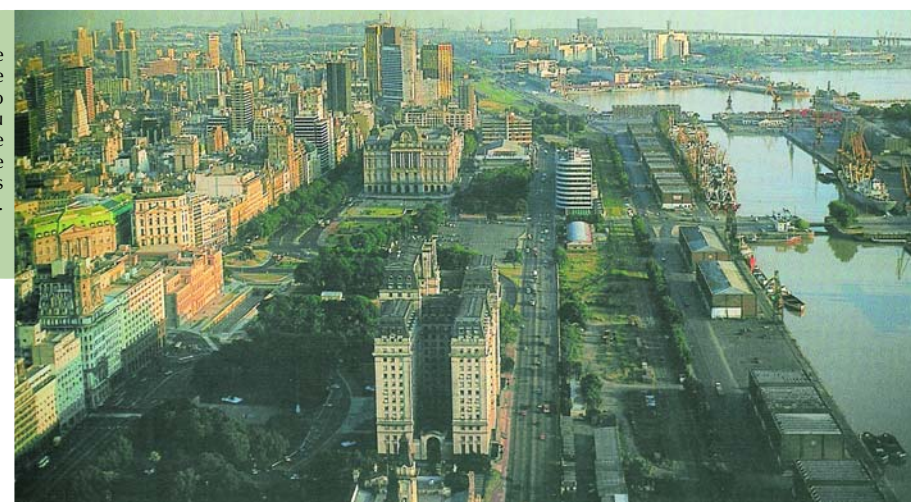
DUBOIS-MAURY, Jocelyne, « La recuperacion du Puerto Madero à Buenos Aires », dans *Ces ports qui créent des villes* (Claude CHALINE), Paris, Éditions L'Harmattan, 1994, p. 199-204.

KEELING, David, professeur de géographie à la Western Kentucky University, « Waterfront Redevelopment and the Puerto Madero Project in Buenos Aires, Argentina » <http://www.wku.edu/~david.keeling/BAmadero.htm>

SCHNEIER-MADANES, Graciela, « Buenos Aires aborde son estuaire », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 332, janv.-fév. 2001, p. 54-59.

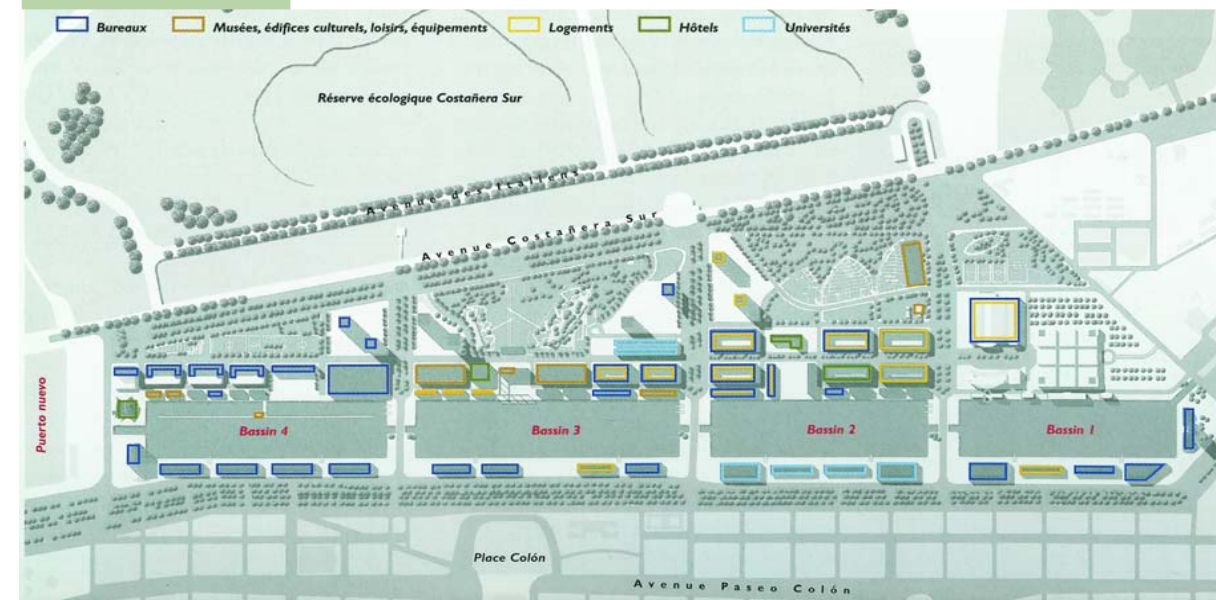
www.puertomadero.com : site officiel du projet.

Vue aérienne du Puerto Madero du centre-ville de Buenos Aires.



Corporacion Puerto Madero (dans *L'Architecture d'aujourd'hui*)

Le schéma directeur de Puerto Madero.



Corporacion Puerto Madero (dans *L'Architecture d'aujourd'hui*)

### Park East Corridor Milwaukee

Superficie :	1,6 km d'autoroute, 10,5 hectares de terrains à redévelopper
Réalisation :	Avril 2002 - Juin 2004
Coût total :	26 millions \$US (démolition, nouveau boulevard, pont) et environ 4 millions \$US pour les aménagements publics
Conception :	HNTB Co. et Planning & Design Institute Inc. (mandatés par le Redevelopment Authority of Milwaukee)
Développement :	Gouvernement fédéral, État du Wisconsin, Ville de Milwaukee

136

### Contexte

Planifiée dans les années 1960 en tant que composante d'un vaste réseau autoroutier qui devait encercler le centre de Milwaukee, la Park East Freeway devait initialement servir de lien est-ouest entre l'Interstate 43 et une nouvelle autoroute panoramique qu'on prévoyait construire le long du lac Michigan. Cependant, au milieu des années 1970, l'opposition des citoyens face à ces projets atteignit de tels sommets qu'elle conduisit à la mise au rancart de l'idée d'autoroute riveraine ainsi qu'à l'interruption des travaux de la Park East Freeway dont une section d'un mille de long avait déjà été érigée. Conçue pour accueillir une importante circulation automobile régionale, cette structure surélevée n'offrait que trois points d'accès au centre-ville et créait une barrière physique colossale entre le centre et les quartiers voisins (Schlitz Park, Brewer's Hill et Historic King Drive). Composante d'un réseau inachevé, elle s'est avérée démesurément gigantesque par rapport aux besoins réels en termes d'achalandage (environ 22 000 véhicules par jour) et a rapidement conduit au déclin du secteur. Les terrains situés dans le corridor de l'autoroute perdirent énormément de valeur et les parcs de stationnement s'y multiplièrent.

En 1999, la Ville adopte le Milwaukee Downtown Plan, un document qui identifie le réaménagement du Park East Corridor (démantèlement de l'autoroute et redéveloppement des terrains libérés) comme l'un des treize projets clés dont la réalisation contribuerait de façon significative au développement et à la mise en valeur du centre-ville. Les objectifs spécifiques associés au Park East Redevelopment sont les suivants :

- promouvoir un développement multifonctionnel;
- recréer la trame urbaine traditionnelle;
- favoriser l'accès aux berges;
- améliorer les liens piétons entre les deux rives;
- soutenir la fonction de divertissement déjà présente sur la rue Water;
- augmenter la quantité d'espaces publics.

Vue aérienne de l'entrée au centre-ville de Milwaukee, avant les travaux.

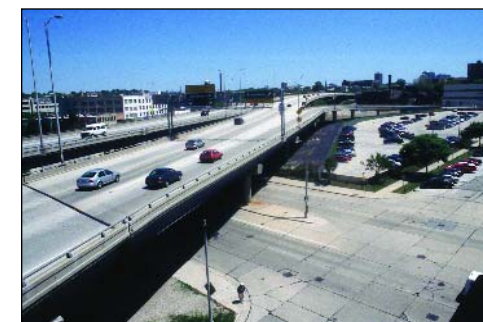


Milwaukee Dept. of City Development

Situé dans la portion nord du centre-ville, de part et d'autre de la rivière Milwaukee, le territoire couvert par le projet est d'une superficie de 26 hectares. Près de la moitié de ces terrains, soit 10,5 hectares, sont actuellement vacants. De propriété publique, ces espaces libres au fort potentiel de développement correspondent essentiellement aux terrains situés sous l'autoroute (8 hectares) ainsi qu'aux terrains attenants pour lesquels le développement sera facilité par la disparition de la barrière physique et visuelle créée par la structure surélevée.

### Description du projet

Le projet du Park East Corridor prévoit le démantèlement de 1,6 km (1 mille) d'autoroute surélevée et son remplacement par un tout nouveau boulevard urbain de six voies de large, entièrement relié à la trame urbaine et aménagé dans le tracé de l'actuelle avenue McKinley. Il prévoit également la construction d'un nouveau pont qui reliera la nouvelle avenue McKinley à la rue Knapp (rive Est) ainsi que la réalisation de différents travaux d'aménagements publics (revitalisation de certaines rues, aménagement d'un parc sur l'îlot triangulaire délimité par les rues Water, Knapp et Edison, création de nouvelles voies piétonnes, etc.). Enfin, le projet permet le prolongement de la promenade riveraine face à la rivière Milwaukee et offre un encadrement aux futurs



Milwaukee Dept. of City Development



Milwaukee Dept. of City Development

La rue N. Broadway, avant (juin 2002) et pendant les travaux de démantèlement (juin 2003).

développements en vue de favoriser l'émergence dans ce secteur d'un nouveau quartier multifonctionnel et animé. En ce qui concerne les usages et les critères de design, le plan divise le territoire en trois secteurs distincts :

- *McKinley Avenue* (la porte d'entrée au centre-ville, un quartier prestigieux où prédomineront les bureaux et les lieux de divertissement);
- *Lower Water Street* (un quartier hautement multifonctionnel où seront multipliés les voies piétonnes et les points d'accès visuel et physique à la rivière);
- *Upper Water Street* (à prédominance résidentielle, ce quartier accueillera un parc urbain de 0,4 hectare et plusieurs usages complémentaires à la fonction d'habitat).

## Mise en œuvre

Le *Park East Redevelopment Plan* est le produit d'un important processus de concertation mis en place par une équipe mixte de planification (État, Comté et Ville) et auquel participèrent les propriétaires, commerçants, résidents, groupes d'intérêts et élus du secteur. Afin de récolter les suggestions du public et des organisations touchées par le projet, plusieurs présentations et rencontres furent organisées, un site Web fut mis en ligne et des bulletins informatifs furent envoyés régulièrement à plus de 2000 personnes. Ces travaux permirent de valider les trois documents produits par le consortium de planification : le *Renewal Plan*, le *Master Plan* et le *Development Code*, lequel définit les usages, prescriptions de hauteur et critères de design s'appliquant à tous les bâtiments situés dans le territoire d'intervention.



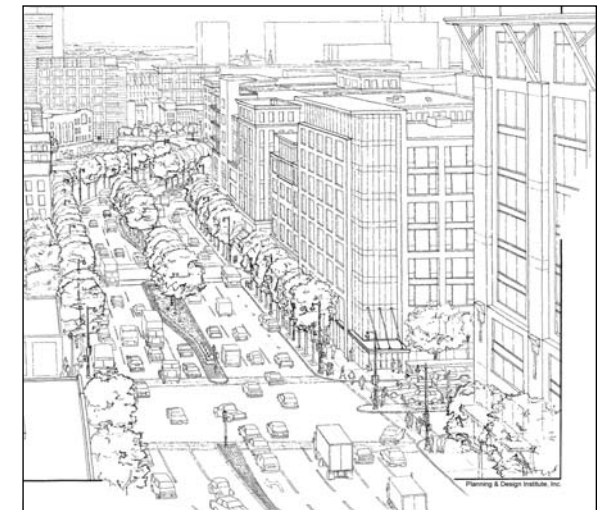
Perspective illustrant une proposition de promenade riveraine, dans le Upper Water Street District.

Park East Redevelopment Plan - préparé pour la Ville de Milwaukee par HNTB Corporation and Planning and Design Institute, Inc.



Perspective illustrant la revitalisation du Upper Water Street District.

Park East Redevelopment Plan - préparé pour la Ville de Milwaukee par HNTB Corporation and Planning and Design Institute, Inc.



Perspective illustrant la future avenue McKinley, la nouvelle entrée au centre-ville.

Park East Redevelopment Plan - préparé pour la Ville de Milwaukee par HNTB Corporation and Planning and Design Institute, Inc.

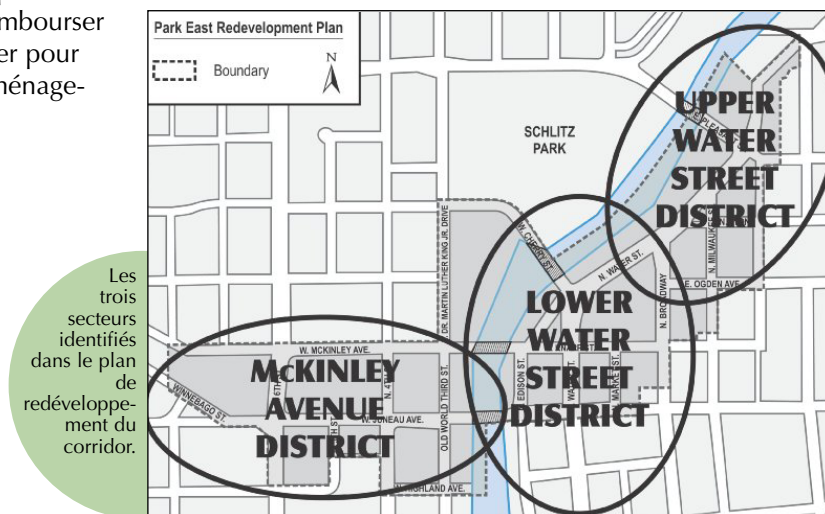
En 2002, le coût des travaux correspondant à la démolition de l'autoroute et à son remplacement par de nouvelles voies de circulation était évalué à 25 millions \$US :

- de 10 à 12 M\$ allaient être consacrés à la démolition et à la construction des nouvelles infrastructures routières;
- 6 M\$ à l'édification d'un pont reliant la rue East Knapp à la nouvelle avenue McKinley;
- de 0,5 à 0,7 M\$ à l'aménagement d'une rampe d'accès temporaire pendant les travaux;
- 6 M\$ à divers frais d'ingénierie.

Le projet Park East Corridor est essentiellement financé par le gouvernement fédéral qui s'est engagé à déboursier 21,2 M\$, une contribution à laquelle s'ajoutent celles de la Ville de Milwaukee (2,5 M\$) et de l'État du Wisconsin (1,2 M\$). De plus, une partie des aménagements publics (mobiliers urbains, trottoirs, etc.) seront financés par le biais d'une taxe d'amélioration locale imposée à tous les propriétaires du secteur. D'une superficie de près de 20 hectares, ce nouveau *Tax Incremental Financing District* devrait engendrer des revenus supplémentaires de 4,3 M\$ qui serviront à rembourser les prêts que la Ville a dû contracter pour pouvoir procéder aux travaux d'aménagement.

## Suivi

En plus d'améliorer les liens entre le centre-ville et les quartiers situés au nord, le redéveloppement du corridor autoroutier permettra de libérer près de 400 mètres de berges et agira comme catalyseur d'emplois et

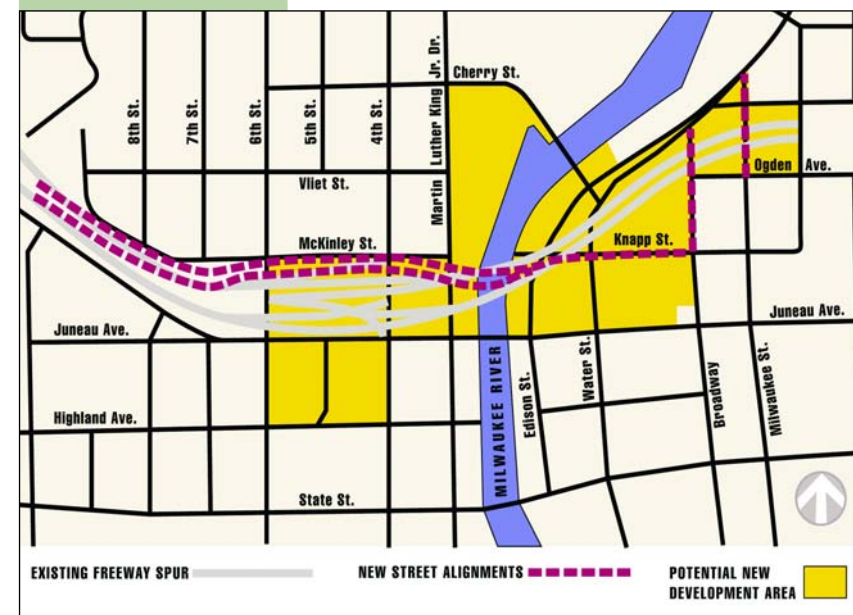


Park East Redevelopment Plan

d'investissements pour le centre-ville. De plus, la construction d'un nouveau pont et l'aménagement d'un boulevard urbain relié à la grille de rues existantes permettront d'offrir aux automobilistes plusieurs choix de trajets sans augmenter de façon significative leurs temps de parcours.

Traversé par la rivière Milwaukee, voisin de la promenade riveraine desservant le centre-ville et situé à quelques minutes de la populaire rue Water (au nord) et du futur musée Harley-Davidson (au sud), le secteur du Park East Corridor fait actuellement l'objet d'une importante spéculation et est en voie de figurer au palmarès des terrains les plus recherchés de tout l'État du Wisconsin. Grâce au redéveloppement de ce secteur, la Ville et le Comté sont donc assurés de voir augmenter leurs revenus fonciers, d'autant plus qu'on estime que le démantèlement de l'autoroute entraînera des investissements immobiliers de l'ordre de 250 M\$.

Illustration du tracé emprunté par l'autoroute et des secteurs à redévelopper suite à son démantèlement.



Park East Redevelopment Plan

## Références

- BERGSTROM, K., « TIF Plan Proceed for the Freeway Corridor », *The Business Journal of Milwaukee*, 21 janvier 2002.
- City of Milwaukee, Department of City Development : [www.mkedcd.org/parkeast](http://www.mkedcd.org/parkeast)
- MKEDCD, *The Park East Corridor Newsletters* : novembre 2000, mars 2002, octobre 2003.
- MKCECD, *Park East Redevelopment Plan, document one (Renewal Plan), document two (Master Plan) & document three (development code)* - versions du 16 octobre 2003.

### Aker Brygge Oslo

Superficie :	65 hectares de terrains, 242 000 m <sup>2</sup> de surface bâtie (bureaux, appartements, commerces)
Réalisation :	Trois phases entre 1985 et 1990
Coût total :	350 millions \$US (phase II seulement)
Conception :	Niels Torp (phases I et II), Kari Nissen Brodtkorb (phase III)
Développement :	Aker Brygge ANS

138

### Contexte

Au début des années 1980, la fermeture d'un important chantier naval et la relocalisation en souterrain d'une autoroute qui coupait les quais du centre-ville marquaient le début d'une vaste opération visant à redonner au centre-ville d'Oslo sa fenêtre sur la baie. Dès 1982, le propriétaire du chantier naval (Aker a.s.) amorçait la réflexion sur le réaménagement de l'ancien secteur industrialo-portuaire en lançant le concours d'idées *The City and the Fjord Oslo Year 2000*.

De cette compétition émergent quelques grands principes d'aménagement pour le site :

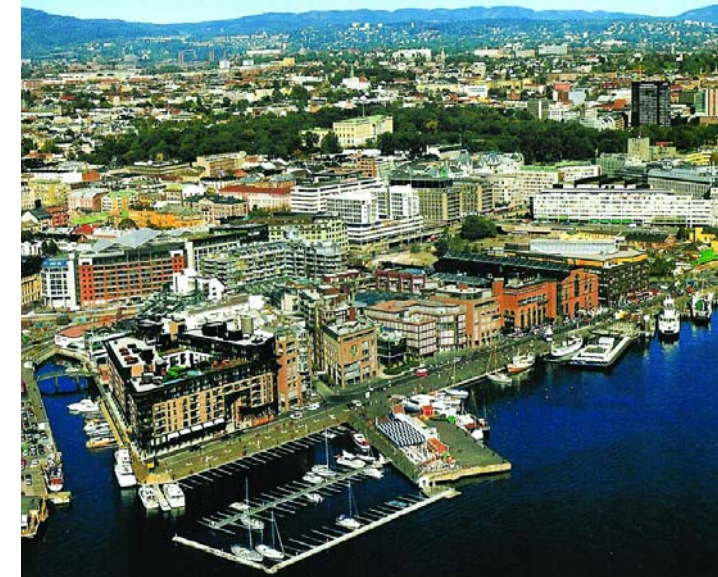
- mixité des usages (incluant de l'habitation);
- respect de la trame urbaine existante;
- établissement de liens forts entre la ville, les quais et la baie;
- intégration architecturale aux repères environnants (château, square de l'Hôtel de Ville, Pipervika Bay, etc.);
- accès public aux berges, etc.

De plus, le projet devait inclure de nombreux équipements culturels afin que soit préservé le nouvel esprit du lieu qui, depuis la fermeture du chantier naval, avait été spontanément envahi par toute une faune d'artistes et de musiciens. Bien qu'elle fût temporaire, cette occupation des anciens entrepôts avait permis, en quelques années seulement, de créer à Aker Brygge un pôle de création culturelle reconnu à l'échelle de la ville.

Détail de la façade de l'un des bâtiments multifonctionnels d'Aker Brygge.



Bengston, Solvang, Winsnes/Telje-Torp-Aasen (Ann Breen & Dick Rigby, *The New Waterfront*).



Bryggedrift A/S (Ann Breen, *The New Waterfront*).

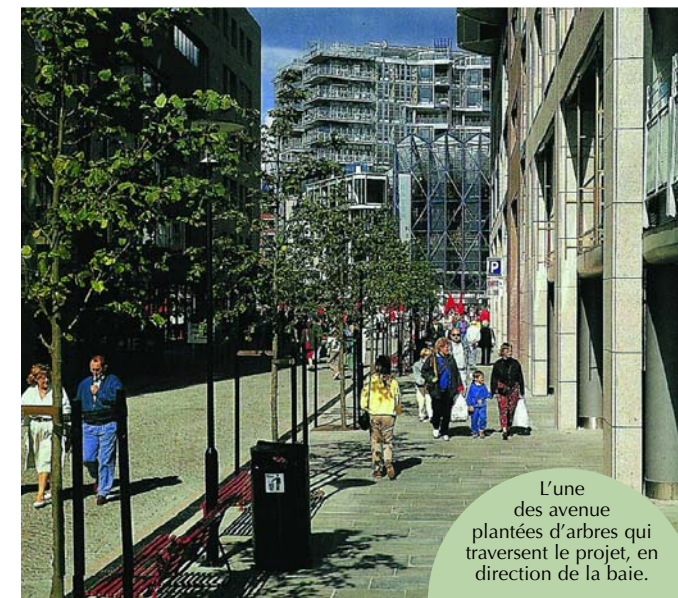
Vue aérienne du projet Aker Brygge avec, en arrière-plan, le centre-ville d'Oslo.

### Description du projet

Piétonnisé en grande partie afin de redonner à la population le plein accès au point d'eau, le projet se déploie face à la baie d'Oslo et est structuré par deux aménagements publics majeurs :

- une large promenade riveraine (12 mètres) bordée de cafés et de restaurants,
- une vaste place publique offrant des perspectives visuelles sur l'ancien quai d'arrimage, sur le port d'Oslo et sur la baie.

Les accès visuels et physiques au plan d'eau sont de plus assurés par les nombreuses voies piétonnes qui sillonnent le projet. Les larges avenues plantées d'arbres, petites rues commerçantes, ruelles pavées et promenades marchandes intérieures composant ce réseau offrent une multitude de parcours vers la place centrale le long desquels ont été multipliés les points de contact visuel avec la baie.

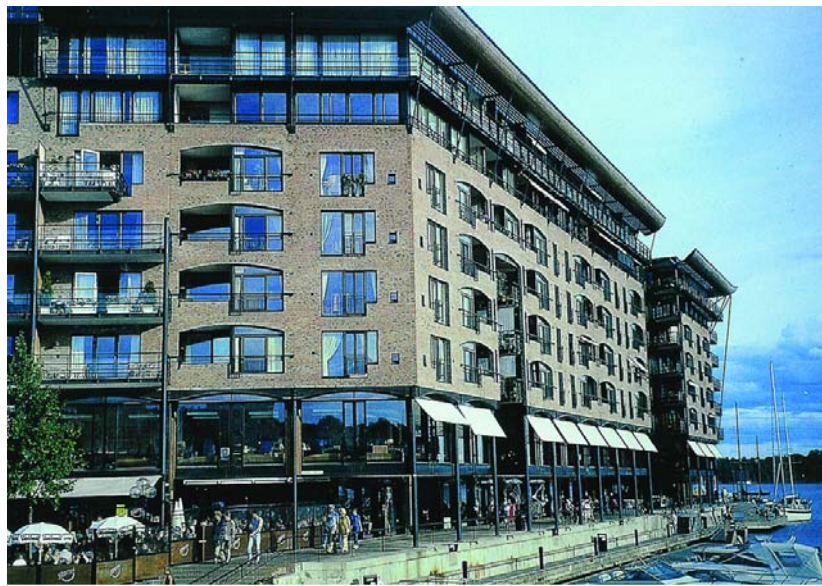


L'une des avenues plantées d'arbres qui traversent le projet, en direction de la baie.

Architectural Review

Le projet rassemble onze bâtiments regroupant des boutiques et des restaurants au rez-de-chaussée, des bureaux aux niveaux intermédiaires, des appartements aux étages supérieurs et 1600 places de stationnement aménagées au sous-sol.

La phase I d'Aker Brygge (1985-1986) compte trois bâtiments principaux (deux anciens entrepôts réhabilités et une nouvelle construction) qui abritent des logements, des bureaux, un théâtre et une école d'art dramatique.



Breen/Rigby (Ann Breen, *The New Waterfront*).

Le complexe Stranden A/S, face à la marina : des commerces, des bureaux, des restaurants et des appartements.

La phase II (1986-1989) comprend quant à elle une vaste marina et quatre bâtiments qui s'articulent autour de la promenade riveraine et de la place publique.

On y retrouve des restaurants, des cafés, plusieurs étages de bureaux, des appartements, une garderie, une clinique médicale, une galerie d'art, deux salles de cinéma ainsi qu'un théâtre de 645 places.

Enfin, la phase III (1989-1990) du projet est un complexe multifonctionnel accueillant des

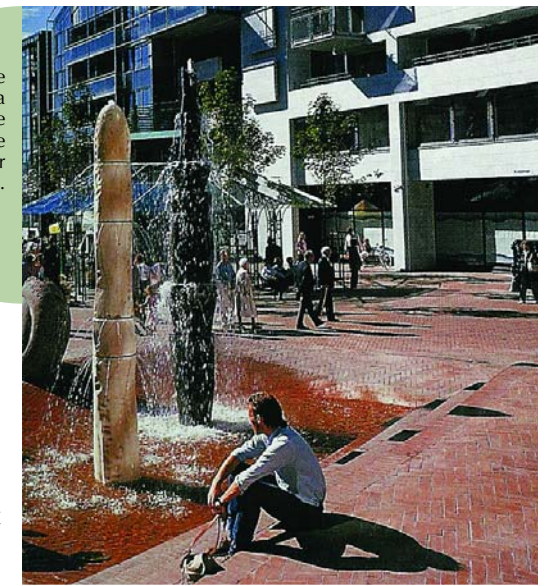
commerces et des restaurants au rez-de-chaussée, quelques bureaux ainsi que 120 unités de logement. Du point de vue architectural, Aker Brygge présente un amalgame audacieux de gabarits, de styles et de couleurs, lesquels donnent à l'ensemble un caractère résolument contemporain tout en évoquant le passé industriel du lieu.

## Mise en œuvre

Une condition qui s'est avérée déterminante à la réhabilitation de l'ancien chantier naval fut la prise en charge, par l'État, des travaux d'enfouissement de l'autoroute qui coupait la ville de la baie et qui causait d'importants problèmes de congestion dans le secteur.

Une fois les travaux de désenclavement mis en branle, il fut possible de commencer à planifier le redéveloppement du site de l'ancien chantier naval. Le propriétaire des terrains (Aker a.s.) s'est alors incorporé en une nouvelle compagnie – la Aker Brygge ANS – qui a pris en charge tout le développement du projet ainsi que 75 % de son financement. C'est une institution bancaire, la Den Norske Bank, qui finança le reste (25 %). Le projet est aujourd'hui géré par une compagnie privée, la Bryggedrift A/S, qui, en plus de servir d'intermédiaire entre les quelque 350 propriétaires d'Aker Brygge, se substitue à la Ville dans de nombreux domaines d'intervention tels que la gestion et l'entretien des équipements.

Vue d'une partie de la grande place publique d'Aker Brygge.



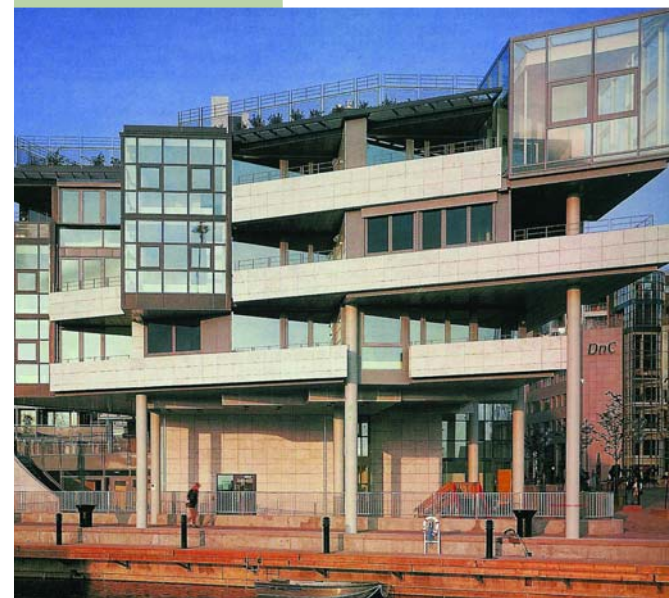
Architectural Review

Aperçu de la façade maritime de la Phase II, le centre culturel d'Aker Brygge.



Architectural Review

Vue de la façade maritime du projet résidentiel Dokkbygget.



Architectural Review

## Suivi

Grâce à sa localisation stratégique (à quelques minutes du centre-ville) ainsi qu'à l'efficacité du système de transport en commun municipal, Aker Brygge est rapidement devenu un lieu très fréquenté, tant par les résidents d'Oslo que par les touristes. Au milieu des années 1990, on estimait que l'ensemble du complexe attirait annuellement plus de 6 millions de visiteurs. De plus, on évaluait à 5000 le nombre d'emplois qui y avaient été créés, soit le double de ce qu'offrait auparavant le chantier naval.

## Références

BREEN, Ann, et RIGBY, Dick, *The New Waterfront : A Worldwide Urban Success Story*, New York, McGraw-Hill, 1996, p. 34-39.

BREEN, Ann, et RIGBY, Dick, *Waterfronts : Cities reclaim their edge*, New York, McGraw-Hill Inc., 1994, p.130-133.

SPRING, Martin, « Fjord Fiesta », *Building*, 13 juillet 1990, vol. 255, n° 28, p. 42-46.

DUFFY, Francis, « Aker Brygge », *Architectural Review*, n° 1122, 1990, p. 55-62.

WATERFRONT WORLD. « Aker Brygge Phase II », *Waterfront World*, Annual Awards Issue, novembre-décembre 1991, p. 18.

www.ntorp.no : site internet de l'architecte Niels Torp.

### Plaines LeBreton

Ottawa

Superficie :	65 hectares de terrains
Réalisation :	2002 - ...
Coût total prévu :	Phase 1 : 135 millions \$ (Musée canadien de la guerre), 99 millions \$ (préparation du site et décontamination)
Conception :	Commission de la capitale nationale
Développement :	Gouvernement fédéral, Commission de la capitale nationale, Ville d'Ottawa, secteur privé

140

### Contexte

Se déployant face à la rivière des Outaouais sur une superficie de 65 hectares, à l'ouest de la colline du Parlement, les plaines LeBreton constituent le dernier secteur riverain non aménagé du centre-ville d'Ottawa. Cette ancienne zone industrielle et résidentielle fut, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le lieu d'établissement de bon nombre des travailleurs affectés à la construction du canal Rideau. Au fil du développement industriel, on vit s'y multiplier les scieries et les dépôts ferroviaires.

Vue d'ensemble des travaux au cours de l'automne 2003.



C.C.N.



Vue vers l'ouest de la promenade des Outaouais avant sa relocalisation en 1999.

C.C.N.

Le déclin de l'industrie qui marqua la période d'après-guerre mena à l'abandon progressif du secteur. En 1962, par le biais d'expropriations et d'échanges, la Commission de la capitale nationale (CCN) acquit l'essentiel des terrains dans le but d'améliorer et de protéger les environs de la colline du Parlement et d'obtenir des terrains pour construire d'importants édifices fédéraux. Toutefois, ces acquisitions n'incluaient pas les infrastructures routières, lesquelles demeuraient du ressort des administrations municipale et régionale. Par conséquent, les terrains, mal

divisés et mal assemblés, étaient trop petits pour permettre un réaménagement intégré et les négociations entre les différents paliers administratifs ne permirent alors d'aboutir à aucun consensus quant à l'avenir des plaines LeBreton.

Après la démolition des derniers bâtiments, le secteur demeura vacant pendant près de 25 ans. Traversées par un couloir de transport en commun (le *Transitway*, réservé aux autobus), par l'une des principales voies d'accès au centre-ville (*la promenade des Outaouais*) ainsi que par quelques routes régionales, les plaines servaient principalement d'espace de transit. Le site accueillait également des usages extensifs (camping, dépotoirs à neige, stationnements, etc.) et était parfois le théâtre de rassemblements publics à l'occasion de festivals ou de célébrations.

Au cours des années 1990, un partenariat s'est développé entre la CCN, la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC) et la Ville d'Ottawa dans le but d'élaborer un plan de développement pour les plaines LeBreton. Traduisant la volonté de *reconquérir l'un des derniers et des plus beaux sites riverains de la capitale*<sup>1</sup>, la vision énoncée par la CCN dans le plan qu'elle dépose en 1997 propose la création, dans le prolongement du centre-ville, *d'une communauté dynamique, où les gens peuvent vivre, travailler et se divertir*. Réitérée dans la modification du plan directeur de la Ville d'Ottawa de 1999, cette vision s'inscrit également dans le cadre du plan pour le Cœur de la capitale (2000), lequel vise *la création d'un centre dynamique pour Ottawa et l'atteinte d'une meilleure complémentarité des fonctions fédérales et municipales de part et d'autre de la rivière des Outaouais*.<sup>2</sup>



C.C.N.

Exemple d'aménagement riverain le long de la rivière des Outaouais, 1999.

## Description du projet

Le concept d'aménagement du site prévoit :

- un usage institutionnel ou public dans la partie nord;
- des usages mixtes (habitation et commerces) dans la partie sud.

Dans son plan de mise en valeur des plaines LeBreton, la CCN détaille le concept en proposant les éléments suivants :

- construction de 2500 unités de logement, 158 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 12 000 m<sup>2</sup> de commerces de détail et de services, et 56 000 m<sup>2</sup> d'espace à caractère culturel ou collectif d'importance nationale;
- création d'un centre urbain dynamique;
- reconstruction des infrastructures (routes, égouts, assainissement des sols et des eaux contaminés, etc.);
- réaménagement des accès à la capitale (amélioration des transports publics vers le centre-ville, aménagement de sentiers récréatifs vers les différents parcs, etc.);
- création d'espaces verts (40 % de la superficie totale du site) et leur intégration au réseau vert de la capitale en tant qu'espaces publics;
- implantation d'institutions nationales sur les terrains situés en bordure de la rivière des Outaouais pour rendre viables des emplacements de prestige.

### Déplacement de la promenade des Outaouais

Plusieurs projets distincts, mais étroitement liés, s'inscrivent dans le cadre de la mise en œuvre de ce plan. D'abord, la pierre angulaire du projet de réappropriation des terrains riverains est le déplacement d'une partie de la promenade des Outaouais. Cette infrastructure routière présente les caractéristiques d'une autoroute panoramique riveraine à l'image des *parkways* américaines qui se caractérisent par des corridors de circulation séparés et des panoramas sur la rivière, mais qui limitent les accès aux rives et à la rivière.

Afin de répondre aux besoins des automobilistes et de favoriser le développement harmonieux du site, la promenade est remplacée par un tout nouveau boulevard urbain (le boulevard LeBreton), aménagé au centre du secteur plutôt qu'en rive. En plus d'offrir une desserte efficace des institutions culturelles au nord et des secteurs résidentiel et commercial au sud, cette configuration permet à la CCN de prolonger jusqu'aux berges le réseau de sentiers récréatifs existant.

Premier jalon de la mise en place d'institutions culturelles d'envergure nationale, le gouvernement fédéral annonçait en 2001 la construction sur les plaines d'un nouvel édifice de 40 000 m<sup>2</sup> afin d'abriter le Musée canadien de la guerre ainsi que l'aménagement à des fins publiques des six hectares de terrains réservés à la future institution. Érigé au coût de 135 M\$, le bâtiment ouvrira ses portes au public au cours de l'année 2005.

Enfin, entre autres projets déterminants, on compte l'aménagement du parc *La Plaine*, un vaste espace public de quatre hectares situé au cœur des plaines et où pourront se rassembler jusqu'à 40 000 personnes.<sup>3</sup>

## Mise en œuvre

### La Commission de la capitale nationale

À l'instar de la Commission d'amélioration d'Ottawa (1899) et de la Commission du district fédéral (1927), deux organismes ayant joué un rôle primordial dans la planification et l'aménagement de la capitale, la CCN est un acteur essentiel qui a grandement stimulé la transformation de la grande région d'Ottawa (4660 km<sup>2</sup>).<sup>4</sup> Créée par le Parlement en 1959, cette société d'État a pour mission *d'édifier une capitale pour les Canadiens et de faire en sorte que toute la région de la capitale soit une source de FIERTÉ et un symbole d'UNITÉ pour la population.*<sup>5</sup> Pour ce faire, la CCN a entre autres comme mandat d'établir des plans d'aménagement, de conservation et d'embellissement et de participer à leur réalisation.



C.C.N.

### Les grandes étapes de la planification des plaines LeBreton

À la fin des années 1980, la propriété des 65 hectares de terrains se répartissait de la façon suivante : 78 % des terrains appartenaient à la CCN, 14 % à la région d'Ottawa-Carleton et 8 % à la Ville d'Ottawa. Lors de la signature d'une entente en mars 1996, les terrains des plaines LeBreton appartenant à la MROC et à la Ville ont été transférés à la CCN. Des modifications au plan directeur de la Ville d'Ottawa et aux règlements municipaux ont été approuvées et adoptées en 1999.

### La gestion des sols

Le redéveloppement des plaines LeBreton était conditionnel à la réhabilitation des sols, contaminés par plus d'un siècle d'occupation industrielle et ferroviaire. Cette opération débuta en 2002, alors que la CCN adoptait des critères rigoureux afin de s'attaquer au nettoyage du site et d'assurer la protection de l'environnement pendant la décontamination. *Environ 400 000 m<sup>3</sup> de sol présentant divers types et degrés de contamination ont dû être traités. Dans la plupart des zones, la décontamination a nécessité l'enlèvement d'une couche de terre de deux mètres d'épaisseur, jusqu'au sous-sol rocheux. Les matières recueillies ont ensuite été séparées (terre, gravats et matières contaminées).*

Enfin, elles ont été triées et traitées de façons diverses<sup>6</sup> :

- utilisation à des fins de remplissage;
- traitement sur place;
- retour au site telles quelles ou mélange à des sols non contaminés;
- décontamination par la technique de la biodégradation (la dégradation des solvants par l'utilisation de bactéries).<sup>7</sup>

### Le financement

Dans la partie nord du site, le gouvernement fédéral finance la décontamination du site, le déplacement d'une partie de la promenade des Outaouais, la construction du boulevard LeBreton ainsi que l'aménagement des espaces publics, du réseau de sentiers récréatifs et des espaces réservés aux institutions nationales. Dans la partie sud du site, le gouvernement fédéral finance la décontamination et la préparation du site à mettre en valeur avant que celui-ci ne soit vendu à l'entreprise privée.<sup>8</sup>



C.C.N.

### Suivi

À l'heure actuelle, le démantèlement de la promenade des Outaouais, le réaménagement de certaines rues locales ainsi que la plupart des travaux de décontamination ont été complétés. Au cours de l'année 2004, la CCN prévoit parachever la construction du boulevard LeBreton et entamer les travaux d'aménagement du parc *La Plaine* localisé au cœur du site. En ce qui a trait au développement des secteurs résidentiel et commercial, un appel d'offres public national devrait être lancé au cours des prochains mois afin d'amorcer la construction de la phase I du projet (650 unités résidentielles et locaux commerciaux).

Plan d'ensemble  
des  
plaines LeBreton.

Vue vers la cité  
parlementaire à partir  
du nouvel  
espace public.



C.C.N.

Esquisse du  
nouveau Musée  
canadien de la guerre.



C.C.N.

## Références

[www.commissiondelacapitalenationale.gc.ca](http://www.commissiondelacapitalenationale.gc.ca) : site officiel de la C.C.N.

Commission de la capitale nationale, *Concept du Cœur de la capitale du Canada*, document de synthèse, avril 2000, 24 pages.

Commission de la capitale nationale, *The LeBreton Flats Plan*, janvier 1997, 104 pages.

## Notes

1. [www.commissiondelacapitalenationale.gc.ca](http://www.commissiondelacapitalenationale.gc.ca)
2. Commission de la capitale nationale, *Concept du Cœur de la capitale du Canada*.
3. [www.commissiondelacapitalenationale.gc.ca](http://www.commissiondelacapitalenationale.gc.ca)
4. *Ibid.*
5. *Ibid.*
6. *Ibid.*
7. *Ibid.*
8. Commission de la capitale nationale, *op. cit.*

### Promenade Samuel-De Champlain Québec

- Superficie : 12,3 km
- Réalisation : 2004- ...
- Coût total prévu : Environ 200 millions \$
- Conception : Consortium Gauthier, Daoust, Lestage inc. - Williams, Asselin, Ackaoui et associés - Option Aménagement
- Développement : Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ)

144



L'interface entre le boulevard Champlain, le chemin de Foulon et le fleuve.

C.C.N.Q.

### Contexte

Jusqu'à ces dernières décennies, la population de l'agglomération s'est accommodée de l'appropriation du littoral à des fins de transport et d'activités industrialo-portuaires, si bien que la ville s'est longtemps développée, par réflexe, le dos tourné au fleuve et sa population s'est habituée à ce que les berges soient accaparées tantôt par le flottage du bois ou la construction navale, tantôt par des silos à grains, des réservoirs de mazout, des monticules de minéraux, des équipements de transbordement, etc. Puis, à Québec comme ailleurs, les lieux de contact entre la ville et l'eau sont devenus des objets de valorisation dont la reconquête à des fins publiques s'est peu à peu hissée au rang des grandes préoccupations collectives.

Dans cet esprit, le gouvernement du Québec et son mandataire, la Commission de la capitale nationale du Québec, placent l'accès public au fleuve Saint-Laurent au premier rang des défis actuels et futurs d'aménagement de la capitale nationale.

Le site sur lequel sera aménagée la promenade Samuel-De Champlain correspond aux anciennes batiures situées entre le fleuve Saint-Laurent et le promontoire de Québec et s'étend sur une douzaine de kilomètres. Délimitée par les ponts de Québec et Pierre-Laporte à l'ouest, et la place Royale à l'est, cette bande riveraine fut longtemps exploitée à des fins industrielles, commerciales et portuaires.

**LA PROMENADE Samuel-De Champlain**

Redonner le fleuve aux Québécois pour 2008

**LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT DE LA PROMENADE SAMUEL-DE CHAMPLAIN.**

- LE JARDIN**
  - Arpenter un jardin de sculptures
  - Redécouvrir la maison des abouilles
  - Pique-niquer dans un parc floral
  - Flâner le long d'un canal
- LE FOULON**
  - Nager dans un bassin protégé
  - Mettre à l'eau son embarcation
  - Se dorser au soleil les pieds dans l'eau
  - Construire des châteaux de sable
- LA GARDE**
  - Pêcher sur les quais
  - Lancer son canot-volant dans l'eau
  - Patiner sur son des vagues
  - S'approprier le Cap-Blanc

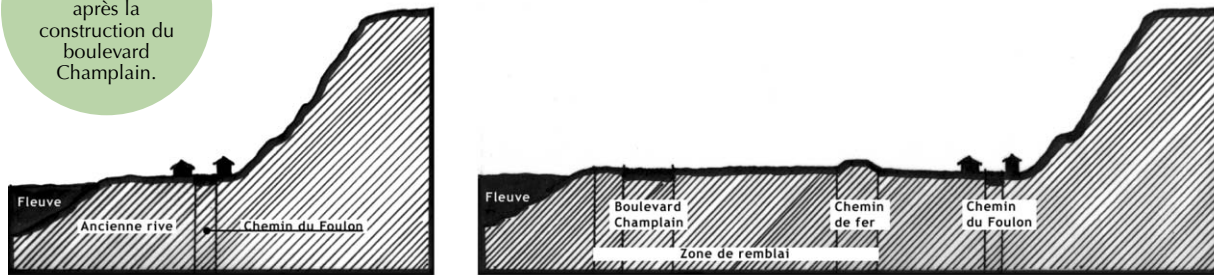
Un projet digne de la capitale nationale

En 2008, le fleuve sera 88 retourné aux Québécois.

Commission de la capitale nationale Québec

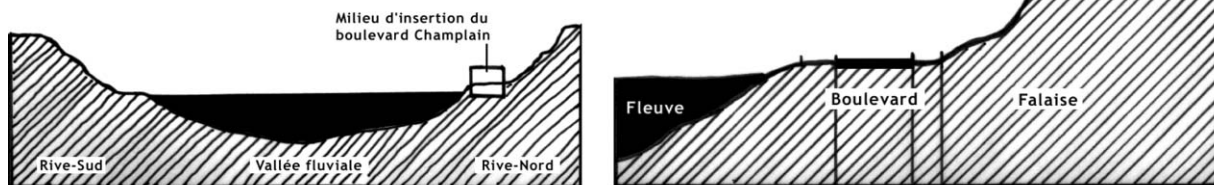
C.C.N.Q.

Coupe illustrant la rive du fleuve avant et après la construction du boulevard Champlain.



C.C.N.Q.

Coupe illustrant le milieu d'insertion du boulevard Champlain.



C.C.N.Q.

D'abord un lieu de traite et d'échanges pour les Amérindiens, le site accueillit des pêcheurs et des agriculteurs qui y érigèrent leurs demeures. Puis, dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle, la croissance des exportations du bois vers l'Europe commanda la construction, dans le secteur du Foulon, de l'un des plus vastes chantiers navals d'Amérique. Cependant, au début du XX<sup>e</sup> siècle, le déclin des activités maritimes traditionnelles provoqué par l'arrivée des navires à coque d'acier vint refaçonner une fois de plus le visage du littoral. Ainsi, de 1920 à 1960, le secteur de Sillery devint un lieu de villégiature privilégié alors qu'on assistait, simultanément, au renforcement des activités industrialo-portuaires sur le site de l'ancien chantier naval. Inauguré en 1917, le pont de Québec permettait alors de relier le nouveau port au réseau ferroviaire, alors en pleine expansion.

Après le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, la cohabitation entre les activités industrielles et résidentielles s'avéra de plus en plus difficile alors qu'on érigeait dans le secteur de nombreux terminaux pétroliers ainsi que des postes de pompage et de transbordement. Enfin, au milieu des années 1960, la construction du boulevard Champlain vint complètement isoler la rive en éliminant les quelques liens vers le fleuve qui avaient résisté à l'occupation industrielle.

Parmi tous les sites riverains de la région, le secteur du boulevard Champlain s'est imposé comme première zone d'intervention parce qu'il constitue une voie d'accès majeure au centre-ville de Québec (20 000 véhicules l'empruntent quotidiennement), qu'il représente l'axe majeur du parcours d'honneur reliant l'aéroport à la colline parlementaire et qu'il offre des points de vue exceptionnels sur le fleuve et la falaise. De plus, de nombreux terrains privés, autrefois occupés par des compagnies pétrolières, se

sont récemment libérés, offrant ainsi la chance de les récupérer à des fins publiques. Ainsi, ce segment du littoral offre le meilleur potentiel d'aménagement d'espaces publics d'envergure répondant aux besoins et aux attentes d'une population d'agglomération de 675 000 habitants.<sup>1</sup>

Les partenaires du projet sont engagés dans la réalisation d'un espace public majeur qui reflète trois objectifs principaux<sup>2</sup> :

- assurer la réappropriation, à des fins publiques, du littoral qui borde l'escarpement de Québec;
- mettre en valeur le paysage du littoral comme cadre d'expérience des parcours et des espaces publics;
- réhabiliter l'image du boulevard Champlain comme parcours d'accès majeur à la ville.

## Description du projet

Le concept d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain propose de redonner le fleuve aux Québécois en multipliant les accès sécuritaires au fleuve et en consacrant la vocation publique et maritime des rives du Saint-Laurent.

Cette réappropriation de l'espace passe par la reconfiguration du boulevard Champlain, une opération qui vise à maintenir la fluidité de la circulation et à réaffirmer l'importance régionale de ce corridor routier, tout en assurant la sécurité des futurs usagers du site. Le projet de réaménagement prévoit la rectification du parcours du boulevard, la réduction de son emprise totale (de 28,5 à 25,5 m) et l'aménagement de trois carrefours giratoires en lieu et place des feux de circulation.

Simultanément aux phases de reconfiguration du boulevard, le plan directeur prévoit l'aménagement d'un vaste parc riverain, l'ajout de plusieurs installations récréotouristiques et la création de nouveaux accès publics au fleuve Saint-Laurent. De plus, la promenade Samuel-De Champlain va permettre l'implantation d'un tramway panoramique qui, en circulant sur l'emprise ferroviaire du CN, desservira l'Aquarium du Québec ainsi que cinq stations situées le long de la promenade<sup>3</sup> :

### Station Victoria

L'anse Victoria, où trônaient encore récemment les immenses réservoirs de la compagnie Irving, retrouvera son aspect original, champêtre et forestier.<sup>4</sup> Les interventions proposées comptent notamment la création d'un marais traversé par une promenade sur pilotis, la renaturation des berges, l'aménagement d'une plage et la restauration du quai Irving.

### Station du Jardin

Ce secteur se caractérisera par l'aménagement d'un immense jardin, le reverdissement du remblai de la voie ferrée, la végétalisation du rivage et l'aménagement d'un sentier pédestre menant à la maison des Jésuites.

### Station de Sillery

Cette station permettra l'accès à une aire d'habitation, de restauration et d'hébergement construite au pied de la côte de l'Église ainsi qu'à une promenade piétonne d'un kilomètre aménagée en porte-à-faux dans l'enrochement du littoral, entre le parc riverain de l'anse de Sillery et l'anse Saint-Michel.



Perspective illustrant une promenade sur pilotis surplombant des marais, à proximité du quai Irving.

C.C.N.Q.

### Station du Foulon

Ce secteur permettra de renouer avec le fleuve. Un bassin d'eau contrôlé et une plage ensablée sur un kilomètre donneront l'illusion, à marée haute, de se baigner dans le fleuve.<sup>5</sup> Cette station offrira également des rampes de mise à l'eau pour canots, kayaks, zodiacs et autres embarcations de plaisance.

### Station de la Garde

Le tramway de la promenade Samuel-De Champlain fera son dernier arrêt à la station de la Garde dans le quartier Cap-Blanc. Un parc urbain sera aménagé au bord du quai restauré et une longue promenade perpendiculaire au fleuve mènera à l'escalier du quartier historique du Cap-Blanc.



Perspective illustrant une proposition d'aménagement pour le parc Notre-Dame de la Garde.

C.C.N.Q.

### Mise en œuvre

#### La Commission de la capitale nationale du Québec

Créée par l'Assemblée nationale en 1995, la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) a pour mission d'embellir la capitale, d'en assurer la promotion et de conseiller le gouvernement sur sa mise en valeur. En matière d'aménagement, l'action de la Commission gravite autour de quatre axes principaux :

- le parachèvement de la colline parlementaire;
- l'amélioration des grandes voies d'accès à la capitale nationale;
- la mise en lumière de lieux et d'édifices caractéristiques du paysage de la capitale nationale;
- l'aménagement d'ensembles urbains, de places, de parcs et d'espaces verts.

Associée à de nombreux projets d'investissement d'envergure, la CCNQ a vu passer son budget de 7,8 millions de dollars en 1995-1996 à près de 16 millions en 2003-2004. La contribution financière du gouvernement pour les opérations courantes étant demeurée relativement stable au cours des dernières années, cette hausse est principalement attribuable à la contribution de plus en plus grande des partenaires de la CCNQ (ministère des Transports du Québec, Société immobilière du Québec, Hydro-Québec, Ville de Québec, etc.) ainsi qu'à l'élargissement des actifs de la Commission; cette dernière ayant depuis peu reçu l'autorisation d'emprunter et de constituer un service de la dette pour financer des projets qui s'échelonnent sur plusieurs années.<sup>6</sup>

Entre 1995 et 2003, les investissements combinés de la CCNQ et des différents partenaires dans la mise en valeur de la capitale ont atteint 73 747 000 \$, une somme qui devrait grimper à près de 85 M\$ au terme de l'exercice 2003-2004. Dirigée par un conseil d'administration de treize membres, la CCNQ dispose d'un budget annuel de fonctionnement qui se chiffre à environ 6,5 millions \$. Au 31 mars 2003, la Commission comptait 39 employés, dont quatre cadres et 12 professionnels.

### La planification de la promenade Samuel-De Champlain

À la fin des années 1990, la CCNQ entreprit, en partenariat avec le ministère des Transports du Québec, la Communauté urbaine de Québec et les Villes de Québec, Sillery et Sainte-Foy, une série d'études portant sur la transformation éventuelle du boulevard Champlain en *promenade urbaine*. Puis, le 7 juin 2000, le Conseil des ministres adopta un décret autorisant la CCNQ à imposer une réserve à des fins publiques ayant pour effet de bloquer toute spéculation sur des terrains situés en bordure du Saint-Laurent le long du boulevard Champlain. La zone visée par le décret totalisait près de 550 000 m<sup>2</sup> sur le littoral, entre le quai Irving, à l'ouest, et la côte Gilmour, à l'est.<sup>7</sup> Les citoyens et organismes intéressés par le projet de réaménagement du littoral Champlain furent ensuite invités à s'exprimer dans le cadre d'une consultation publique qui se tint à l'automne 2000.

Au cours de l'exercice 2002-2003, la CCNQ poursuivit son programme d'acquisition foncière et finalisa le concept d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain. Il importe de spécifier que la CCNQ n'a pas besoin de se porter acquéreur de tout le site de la promenade puisque certains des aménagements seront réalisés sur des terrains appartenant à des partenaires de la Commission dont le ministère des Transports et la Ville de Québec.

Le plan directeur du projet de la Promenade Samuel-De Champlain fut déposé en juin 2002, après quoi la CCNQ amorça l'évaluation environnementale.

### La gestion des sols

Les anciens terrains industriels visés par les aménagements publics affichent pour la plupart un important niveau de contamination, particulièrement par les hydrocarbures. Propriétaire d'une grande partie de ces terrains contaminés, la compagnie pétrolière Irving s'est engagée à remettre en état, selon les normes applicables aux nouveaux usages prévus, tous les terrains qu'elle vendra à la CCNQ.

### Suivi

Une première étude d'impact sur l'environnement, portant sur le secteur compris entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église, fut déposée au ministère de l'Environnement en octobre dernier. Le ministère prévoyait dévoiler les résultats de son analyse à l'été 2004.

Si la CCNQ parvient à obtenir les autorisations gouvernementales nécessaires, elle pourra entreprendre, dès le printemps 2005, la réalisation d'une première tranche de travaux à la station Victoria.

### Références

<http://www.capitale.gouv.qc.ca> : site officiel de la C.C.N.Q.

Commission de la capitale nationale du Québec, *Redonner le fleuve aux Québécois - Consultation publique*, Document de présentation, automne 2000, 35 pages.

Commission de la capitale nationale du Québec, *Redonner le fleuve aux Québécois - La promenade Samuel-De Champlain - Les Québécois veulent renouer avec le fleuve*, Rapport du bureau de la consultation publique, février 2001, 58 pages.

Commission de la capitale nationale du Québec, Rapports annuels 2001-2002 et 2002-2003.

ST-DENIS, Bernard, JACOBS, P. et al, *Projet du littoral La promenade Champlain - Énoncé d'une stratégie de mise en œuvre du projet de paysage*, Rapport final, Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, septembre 2000.

### Notes

1. CCNQ, *Redonner le fleuve aux Québécois, Rapport de consultation publique*, 2000.
2. Bernard St-Denis et P. Jacobs, *Projet du littoral La promenade Champlain*, 2000.
3. [www.capitale.gouv.qc.ca](http://www.capitale.gouv.qc.ca)
4. *Ibid.*
5. *Ibid.*
6. CCNQ, *Rapport annuel 2001-2002*.
7. CCNQ, *Redonner le fleuve aux Québécois, Rapport du bureau de la consultation publique*, 2001.

### Kop van Zuid Rotterdam

Superficie :	125 hectares (5300 logements, 400 000 m <sup>2</sup> de bureaux, 35 000 m <sup>2</sup> de surfaces commerciales, 60 000 m <sup>2</sup> d'équipements publics)
Réalisation :	1990-2010
Coût total :	Environ 2,18 milliards d'euros (3,5 milliards \$CAN), dont 272 millions d'euros en infrastructures (448 millions \$CAN)
Conception :	Teun Koolhaas et la Ville de Rotterdam (plan directeur)
Développement :	Ville de Rotterdam, Gouvernement national, secteur privé

148

### Contexte

Le développement de la rive sud de Rotterdam débuta à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle alors que le secteur Kop van Zuid fut choisi comme lieu d'expansion des activités portuaires. Équipé des installations les plus modernes d'Europe, Kop van Zuid devint rapidement l'un des plus importants sites de transbordement du continent. Cependant, à partir de 1945, le trafic de marchandises atteignit de tels sommets que la croissance du port de Rotterdam dut s'étaler vers l'ouest, là où il était possible de creuser des canaux plus profonds et où les terrains riverains étaient suffisamment vastes pour accueillir des terminaux de conteneurs et des raffineries. Les sites portuaires situés sur la rive sud du centre de Rotterdam (Binnenhaven, Entrepotaven et Wilhelminapier) perdirent alors leur importance économique et déclinèrent.

Au milieu des années 1980, le développement de Kop van Zuid s'inscrivit dans un plan de requalification des sites portuaires du centre de Rotterdam. Les autorités municipales souhaitaient prolonger le centre-ville et revitaliser le sud de Rotterdam en implantant sur les anciennes friches portuaires un quartier susceptible d'accueillir des résidences, des bureaux et des équipements récréoculturels de niveau international. Réalisé en 1987, le plan directeur met l'accent sur l'importance de la diversité architecturale et sur la nécessité de créer des liens entre les deux rives de la Meuse. Les objectifs principaux de ce plan sont :

- l'aménagement d'un centre-ville unifié et accessible, de part et d'autre de la Meuse;
- la stimulation du dynamisme économique des quartiers sud de Rotterdam;
- la création d'un environnement d'envergure internationale où se voisinaient logements, bureaux, commerces et équipements récréotouristiques.

Vue du pont Erasmus.  
Architectes :  
Ben van Berkel, Freek Loos.



Information Center Kop van Zuid.  
Photographe : Tom Pilzecker



Inauguré en 2001, le théâtre Luxor constitue la composante culturelle majeure du projet Kop van Zuid. Architecte : Peter Wilson.

Information Center Kop van Zuid. Photographie : Tom Pilzecker

### Description du projet

Développé sur un site de 125 hectares, l'aménagement de Kop van Zuid vise à transformer un ensemble de quais caduc en une extension du centre de Rotterdam, et à lui donner un caractère authentiquement urbain ainsi qu'une architecture qui lui soit propre.<sup>1</sup> Le succès de cette entreprise repose en grande partie sur la mise en relation du secteur avec le reste de la ville, laquelle articulation fut rendue possible par le percement de nouvelles rues reliant le projet aux quartiers environnants, par la construction d'une nouvelle station de métro (Wilhelminaplein) et par l'édification d'un pont suspendu au-dessus de la Meuse. D'une longueur de 802 mètres et construit au coût de 165 M d'euros (268 M\$CAN), le pont Erasmus est un élément vital de l'infrastructure de communications reliant Kop van Zuid au centre de Rotterdam et un symbole de la renaissance du secteur<sup>2</sup>; il fut inauguré en 1996.

Vue de la rue Cargadoorskade dans le secteur Entrepot.



Information Center Kop van Zuid. Photographie : Tom Pilzecker

Le projet Kop van Zuid se divise en six principaux sous-secteurs :

#### Entrepot

Le développement du secteur Entrepot regroupe plus de 400 logements, locatifs et privés, parmi lesquels 107 furent aménagés dans un ancien entrepôt datant de 1874. Desservi par une marina pouvant accueillir 120 embarcations (City Marine Rotterdam), le secteur compte également plusieurs boutiques et restaurants.

#### Landtong

Entouré d'eau sur trois côtés, ce secteur compte 625 logements (principalement de spacieuses maisons et des appartements de luxe), environ 1000 m<sup>2</sup> de bureaux, des installations sportives, plusieurs commerces, un stationnement intérieur de 328 places et une garderie. Les deux vastes

îlots résidentiels qui caractérisent ce développement font face à un vaste parc urbain au centre duquel fut aménagée une sculpture de lumière en mémoire de Loods 24, un entrepôt qui se trouvait jadis à cet endroit et à partir duquel des milliers de juifs furent envoyés dans les camps de concentration.

### Stadstuinen

Aménagé autour d'un vaste parc urbain et parcouru de larges avenues plantées d'arbres, ce quartier comptera bientôt près de 950 logements, privés et locatifs, quelques commerces et bureaux ainsi qu'une école primaire.

### Parkstad

Situé à l'extrémité sud de Kop van Zuid, Parkstad est présentement en construction. Dans la portion nord du secteur, à la limite de Stadstuinen, on trouve actuellement un développement résidentiel de 171 logements, un petit centre commercial, une école primaire et un parc. Au sud, à proximité de la Rotterdam Railway Station, on retrouve depuis 1997 le Albeda College, le plus grand centre de formation technique de la région.

### Zuidkade

Important carrefour de transport, tant au niveau des artères urbaines que des lignes de transport collectif, le secteur Zuidkade est localisé à proximité du nouveau pont Erasmus reliant le secteur au centre de Rotterdam. On y retrouve entre autres le vaste complexe à bureaux Wilhelminahof, inauguré en 1997 (120 000 m<sup>2</sup>, dont 70 000 m<sup>2</sup> sont occupés par des instances gouvernementales) et le Ichthus Hogeschool, un établissement de formation professionnelle qui fut inauguré en 2000.

### Wilhelmina Pier

Situé sur une presqu'île, ce secteur accueille la cité internationale de Kop van Zuid, le cœur économique du projet. Combinant d'anciens entrepôts au centre et des constructions modernes le long des quais, le développement inclut entre autres un millier de logements de luxe, des tours à bureaux (180 000 m<sup>2</sup>), des complexes multifonctionnels et plusieurs bâtiments, tels le World Port Center (40 000 m<sup>2</sup>), le Luxor Theatre (1500 places) et le New York

Hotel, qui font déjà figure d'emblème architectural pour Kop van Zuid.

Façade du Ichthus Hogeschool. Architectes : Erick van Egeraat Associated.

Vue de l'hôtel New York, au pied du World Port Center, dans le secteur Wilhelmina Pier.

## Mise en œuvre

### Le financement

Dès le début de la reconstruction d'après-guerre, la Ville de Rotterdam avait stratégiquement choisi de conserver la propriété de la plupart des terrains libérés afin de couper court à la spéculation foncière. Ainsi, plutôt que de céder les terrains à des promoteurs, elle les louait (pour une période pouvant aller jusqu'à 99 ans), ce qui lui permettait de garder un certain contrôle sur le développement. Dans le cas de Kop van Zuid, cette prudence porta fruit puisque, mis à part le rachat des quelques parcelles qui appartenaient toujours aux autorités portuaires et quelques expropriations, la réalisation du plan d'ensemble nécessita très peu d'investissements fonciers de la part de la Ville.

De plus, dans le cadre d'ententes signées avec la municipalité, le ministère de l'Habitat, du Développement régional et de l'Environnement s'est engagé à subventionner la construction de logements neufs alors que le ministère du Transport et de l'Eau, appuyé par la région de Rijnmond, s'est engagé à financer jusqu'à 50 % des travaux relatifs aux ponts, aux routes et aux infrastructures et jusqu'à 80 % des coûts relatifs aux systèmes de transport en commun. Au-delà de ces investissements, l'État a également contribué au développement de Kop van Zuid en déménageant certains de ses services dans le projet (ex. : le complexe de bureaux Wilhelminahof accueille aujourd'hui le Centre des impôts et des douanes).

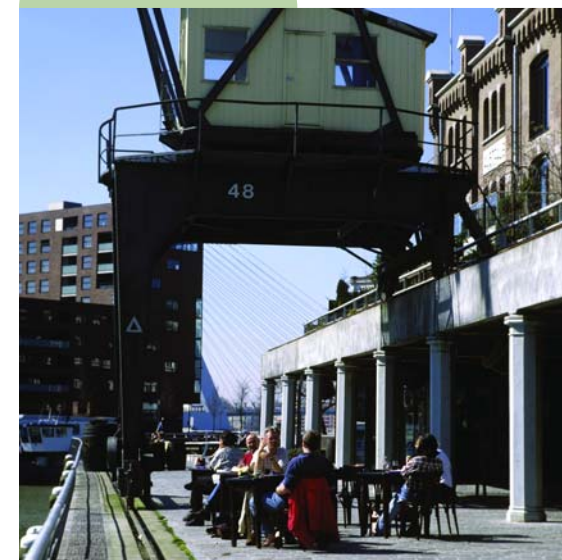
Enfin, pour le développement des différents projets immobiliers (bureaux, appartements, etc.), la Ville de Rotterdam a travaillé en étroite collaboration avec certains grands développeurs dans le cadre de partenariats public-privé. Pour le complexe Wilhelminahof par exemple, la municipalité a financé la construction de la station de métro (soit environ 45 M d'euros) alors que la construction des bâtiments situés au-dessus de la station fut financée par des promoteurs privés (lesquels pouvaient profiter de la valeur ajoutée associée à la desserte en transport en commun). Dans le cas du développement résidentiel Stadstuinen, la Ville de Rotterdam a pris en charge le coût des infrastructures et de l'aménagement des espaces publics alors que le secteur privé assume le développement, la construction et la gestion des logements.



Information Center Kop van Zuid. Photographie : Tom Pilzecker



Information Center Kop van Zuid. Photographie : Tom Pilzecker



Information Center Kop van Zuid. Photographie : Tom Pilzecker



Information Center Kop van Zuid. Photographie : Tom Pilzecker

Entrepôts recyclés, vus à partir du bassin de la marina.

# Projets d'aménagement d'espaces riverains

Études de cas

150



Vue aérienne du Wilhelmina Pier en construction.

Information Center Kop van Zuid. Photographe : Tom Pilzecker



Information Center Kop van Zuid. Photographe : Tom Pilzecker

Le KPN Telecom Office Tower, dans le secteur Wilhelmina Pier. Architecte : Renzo Piano.



Avec ses 32 étages, le World Port Center est une des figures emblématiques du projet Kop van Zuid. Architecte : Sir Norman Foster.

Information Center Kop van Zuid. Photographe : Tom Pilzecker

## La gestion du projet

La gestion du projet Kop van Zuid est assurée par une organisation sans but lucratif regroupant les représentants de divers services municipaux (département de l'urbanisme et de l'habitation, société de développement de Rotterdam, etc.) et du port de Rotterdam.

## L'approche spatiale

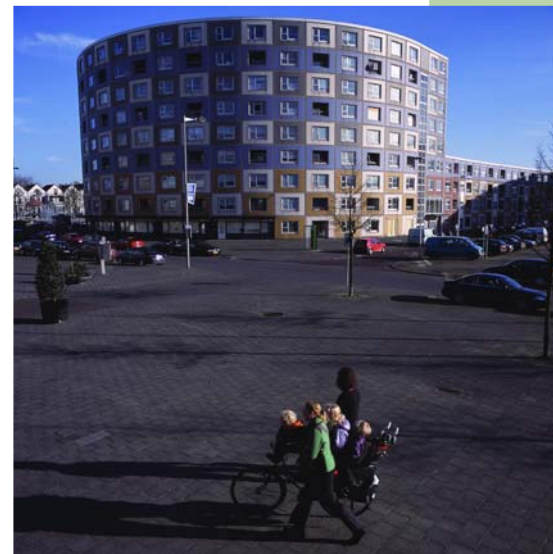
En guise d'outils d'encadrement, cinq *Quality Books* furent développés pour guider et inspirer les concepteurs des différents projets individuels. Traitant entre autres d'urbanisme, de design urbain, d'aménagement des espaces publics et de programmation pour le développement du site, ces lignes directrices établissent des critères de qualité pour les différents secteurs de Kop van Zuid et illustrent un aperçu des futurs aménagements.

Vue aérienne du secteur Zuidkade.



Information Center Kop van Zuid. Photographe : Tom Pilzecker

Conçu par l'architecte Carel Weeber au début des années 1980, Peperklip fut le premier complexe résidentiel de Kop van Zuid. Il abrite des logements sociaux.

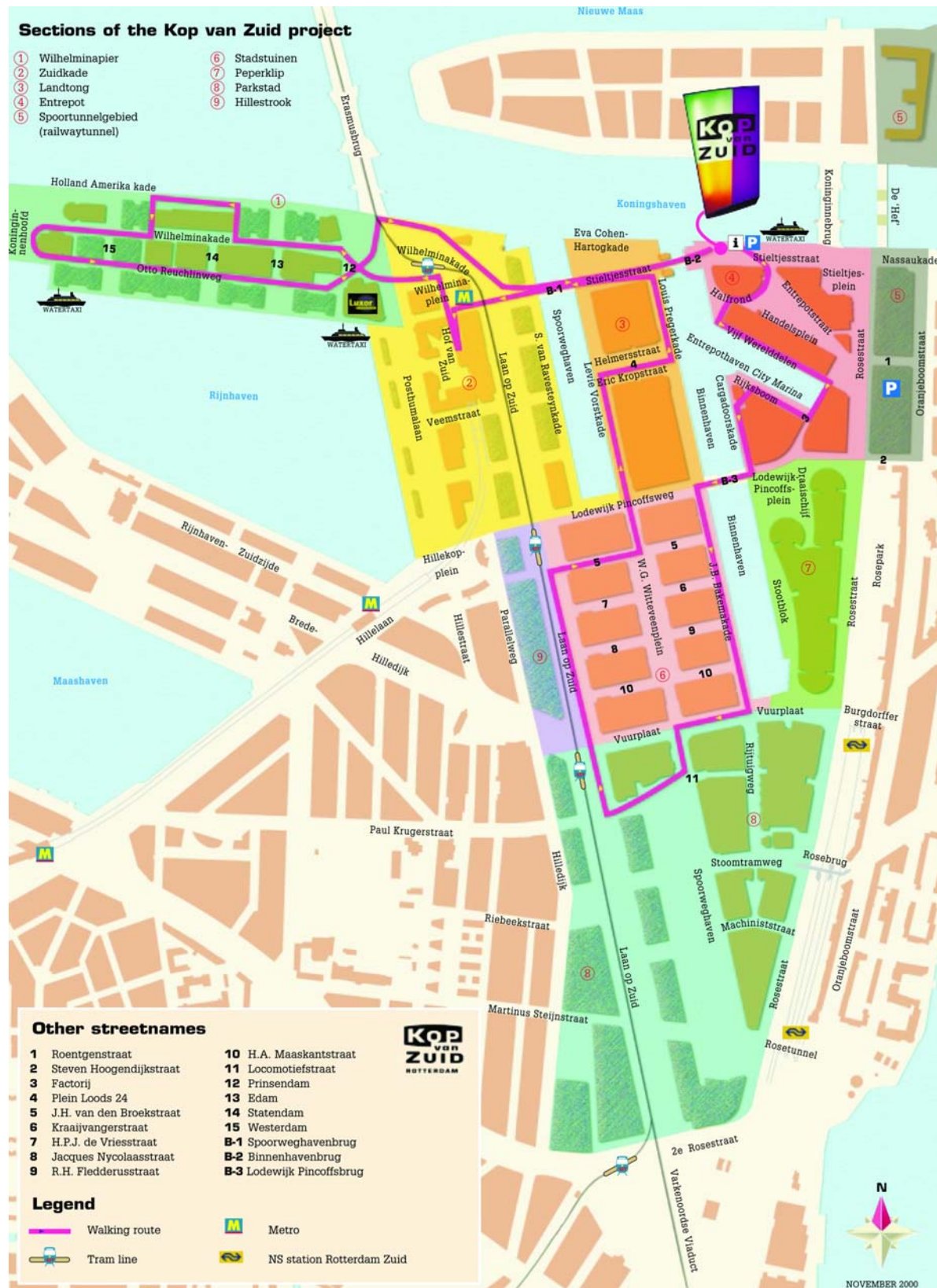


Information Center Kop van Zuid. Photographe : Tom Pilzecker

Afin d'encadrer le redéveloppement, la Ville de Rotterdam a mis sur pied un comité consultatif regroupant des architectes et des urbanistes de renommée internationale. En plus de conseiller les autorités locales relativement à l'émission des permis de construction, ce comité assiste et supervise les équipes chargées de l'élaboration du plan d'ensemble, de la conception des différents projets architecturaux et de l'aménagement des espaces publics.

## Suivi

À la fin de l'année 2000, le pont Erasmus, la station de métro Wilhelminaplein et la viaduc Varkenoordse étaient ouverts au public alors que plus de 60 % des surfaces résidentielles, 45 % des surfaces de bureaux et 40 % des surfaces commerciales prévues étaient réalisées ou en construction. En 2010, lorsque le projet sera complété, Kop van Zuid comptera 5300 nouveaux logements, 400 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 35 000 m<sup>2</sup> de commerces, 30 000 m<sup>2</sup> de locaux institutionnels, 30 000 m<sup>2</sup> d'équipements récréatifs et 7000 places de stationnement. Le projet devrait accueillir environ 15 000 résidents et 18 000 travailleurs.



Information Center Kop van Zuid



Information Center Kop van Zuid. Photographe : Tom Pilzecker



Information Center Kop van Zuid. Photographe : Tom Pilzecker



Information Center Kop van Zuid. Photographe : Tom Pilzecker

## Références

Vue du secteur résidentiel Stadstuinen.

www.kopvanzuid.rotterdam.nl : *Kop van Zuid, city of tomorrow et Kop van Zuid, History (documents pdf).*

BAKKER, Riek, « Kop van Zuid, Rotterdam. Redevelopment of Disused Harbour Areas on the River Maas » dans BRUTTOMESSO, Rinio, *Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water*, Cities on Water Edition, Venice, 1993, p.152-156.

B. L., « Rotterdam, entre deux rives », *L'architecture d'aujourd'hui*, n° 306, septembre 1996, p. 90-100.

McCARTHY, John, « The Redevelopment of Rotterdam since 1945 », *Planning Perspectives*, n° 14, 1999, p. 291-309.

POWELL, Kenneth, *La ville de demain*, Éditions du Seuil, Paris, 2000, 255 pages.

SABBAH, Catherine, « Rotterdam s'offre un Manhattan-sur-Meuse », *Urbanisme*, nos 267-268, oct.-nov. 1993, p. 85-88.

## Notes

Vue du secteur Landtong, à partir du bassin Spoorweghaven

1. Kenneth Powell, *La ville de demain*.
2. *Ibid.*

Aperçu de la première phase de construction dans le secteur résidentiel Stadstuinen.

### False Creek

Vancouver

Superficie :	Environ 200 hectares de terrains (le long de 23 km de rives)
Réalisation :	De 1970 à aujourd'hui
Conception :	Multiples concepteurs (en collaboration avec la Ville de Vancouver)
Développement :	Ville de Vancouver, gouvernements fédéral et provincial (Colombie-Britannique), secteur privé

152

### Contexte

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la compagnie ferroviaire Canadien Pacifique érige le terminus ouest de son réseau sur la rive nord de False Creek, un petit bras de mer adjacent à l'actuel centre-ville de Vancouver. Dès lors, la métamorphose du secteur s'avère aussi rapide que radicale : les denses forêts de conifères sont rasées pour faire place à des chantiers navals, à des silos et à des scieries pendant qu'on utilise les eaux de False Creek aux fins du flottage et de l'entreposage du bois. Au cours des décennies suivantes, l'industrialisation de cette zone riveraine s'intensifie avec l'érection de ponts reliant les deux rives, la multiplication des ateliers ferroviaires ainsi que l'arrivée d'une panoplie d'entreprises de transformation (moulins, abattoirs, etc.). De plus, en 1915, le dragage de False Creek mène à la création de Granville Island, une péninsule artificielle constituée de 760 000 m<sup>3</sup> de remblais sur laquelle sera ensuite développé un vaste parc industriel.

Désormais reliée au marché continental grâce aux chemins de fer et bénéficiant d'une concentration industrielle enviable, la ville de Vancouver se développe à un rythme très rapide. Berceau industriel de l'Ouest canadien, le secteur de False Creek est le premier à subir les contrecoups de cette croissance accélérée : problèmes de pollution, bruit, insalubrité (plusieurs familles ouvrières vivent à l'étroit dans des maisons flottantes ou dans des abris de fortune aménagés le long des rives), etc. La situation est à ce point intenable que, dès la fin des années 1920, les autorités municipales suggèrent de déménager les activités ferroviaires afin que soit amorcée une vaste opération de revitalisation du secteur. Cette même intention est réitérée en 1937, alors que le conseil de ville insiste sur l'urgence de développer une politique qui encadrerait le développement de False Creek. Cependant, mis à part la réalisation d'études sur le secteur dans les années 1950, rien ne bouge pendant plusieurs décennies. Il faut attendre le départ de la plupart des industries, dans les années 1960, et l'élection d'un gouvernement réformiste, au début des années 1970, pour voir poindre à l'horizon l'ébauche d'une vision pour le secteur.

En 1974, la Ville modifie le zonage industriel de l'ensemble du bassin de False Creek, afin d'y permettre le développement de projets mixtes, et adopte un plan de développement officiel (le *False Creek Official and Area Development Plan*) pour tout le secteur situé au sud du cours d'eau, entre les ponts Burrard et Cambie.



Vue aérienne de Vancouver et du bassin de False Creek (au sud).

Tourism Vancouver

### Description du projet

#### A. Rive sud de False Creek

##### Granville Island

Au début des années 1970, le parc industriel de *Granville Island* affichait un taux d'inoccupation alarmant et tombait en décrépitude. Propriétaire des 15 hectares de terrains, le gouvernement fédéral a alors entrepris de créer à cet endroit un tout nouveau noyau urbain, une *people place* au cœur de laquelle pourraient cohabiter en toute harmonie les fonctions commerciale, culturelle, récréative et industrielle.

En 1972, l'administration, la gestion et l'encadrement de ce projet ont été transmis par décret à la Société canadienne d'hypothèques et de logement qui, au cours de la décennie suivante, a investi près de 25 millions de dollars à *Granville Island*. À ces sommes se sont ajoutés 20 millions

de dollars de fonds publics divers, ayant, entre autres, servi au financement d'équipements culturels, ainsi que 30 millions de dollars d'investissements privés. La SCHL agit toujours à titre de gestionnaire de l'ensemble du développement, par l'entremise du Granville Island Trust. Depuis 1983, le projet est financièrement autosuffisant. Le coût d'entretien des actifs immobiliers et les frais de fonctionnement sont couverts par les loyers des locataires, qui sont issus des secteurs public, privé et sans but lucratif.<sup>1</sup>



Plan de Vancouver illustrant les grandes zones de redéveloppement dans le secteur de False Creek.

Granville Island compte aujourd'hui environ 275 commerces et entreprises, qui emploient plus de 2500 personnes et génèrent une activité économique dépassant les 130 millions de dollars par année.<sup>2</sup> On y retrouve, entre autres, des galeries d'art, des studios d'artistes, un collège d'art, des théâtres, un hôtel, une marina ainsi que l'un des marchés publics les plus populaires d'Amérique du Nord. De plus, le projet entretient la mémoire du lieu grâce à la sauvegarde de trois anciens bâtiments industriels, aujourd'hui convertis, et grâce à la présence d'une cimenterie et d'une fabrique d'outils de forage, deux entreprises qui continuent d'opérer au cœur des nouveaux aménagements de Granville Island. Cette cohabitation semble par ailleurs se faire relativement sans heurt, entre autres, grâce au souci de ces entreprises d'établir de bonnes relations avec les visiteurs et autres occupants du site. À titre d'exemple, on compte l'organisation d'opérations d'éducation et de sensibilisation aux activités industrielles, journées lors desquelles les familles sont invitées à visiter la cimenterie et à participer à différents jeux et activités.



Vue intérieure du Granville Public Market.

Banque d'images - Pierre St-Cyr

Deux vues de Granville Island et de sa marina.



Tourism Vancouver



Tourism Vancouver

Devenue une attraction culturelle et commerciale encore épargnée par la domination des grandes chaînes multinationales, la presqu'île accueille plus de 10 millions de visiteurs par année.<sup>3</sup>

### False Creek South

Le développement des 30 hectares de terrains longeant la berge sud de False Creek a débuté à la fin des années 1970 pour se terminer en 1990. Les différents projets étaient encadrés par le *False Creek Official and Area Development Plan* (1974) et ont fait l'objet de nombreuses consultations publiques.

Ancienne propriété du CP vendue à la province en 1928, puis achetée par la Ville à la fin des années 1960, ce secteur compte aujourd'hui 2811 unités de logement (dont 1040 unités de logement coopératif ou abordable), 25 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales, deux marinas, une clinique, un centre pour handicapés ainsi que 10,5 hectares d'espaces verts (le *Charleston Park*, une promenade riveraine, etc.). Les premières phases du projet affichent des gabarits faible ou moyen (de 3 à 6 étages) alors que les phases plus récentes (les plus éloignées de l'eau) sont beaucoup plus denses, avec des constructions atteignant jusqu'à 13 étages.

Vue de l'un des projets résidentiels de basse densité de False Creek South.



Banque d'images - Pierre St-Cyr

### Southeast False Creek

Situé le long de la berge sud de False Creek, entre le *Cambie Bridge* et *Citygate* (voir *Rive nord de False Creek*), ce secteur de remblais (historiquement, la berge était à la hauteur de la 1<sup>st</sup> Avenue), d'une superficie de 32 hectares, est actuellement en voie de développement. Propriétaire de plus de la moitié des terrains de *Southeast*, la Ville souhaite y implanter une communauté viable qui deviendrait un exemple international d'application des préceptes du développement durable à une échelle urbaine, dans un secteur central. À l'issue d'un exercice de planification qui s'est étalé sur plus d'une décennie (études, consultations publiques, etc.), la Ville a finalement adopté un plan de développement officiel et procédé aux modifications réglementaires nécessaires à sa réalisation.

Il fut récemment décidé que la première phase de construction, qui pourrait débuter dès 2005, viserait à ériger un village olympique pour les jeux d'hiver de 2010. À la suite des olympiques, la plupart des bâtiments seront convertis en logements de type familial. On prévoit qu'au terme de son développement, soit dans dix ou quinze ans, *Southeast False Creek* comptera 5000 unités de logement et accueillera de 11 000 à 14 000 habitants.

Vue de la rive nord de False Creek, à partir de l'un des développements de False Creek South.



Bob Blacker, Vancouversider Enterprises / www.vancouversider.com



Vue du secteur Granville Slopes, à partir de Granville Island.

Banque d'images - Denis Houle



Vue de L'aquabus desservant les deux rives de False Creek, face à Granville Slopes.

Tourism Vancouver



Vue de Concord Pacific Place et de du BC Place Stadium, à partir de la berge sud de False Creek.

Bob Blacker, Vancouversider Enterprises / www.vancouversider.com

### B. Rive nord de False Creek

#### Granville Slopes

Situé entre les ponts Burrard et Granville, ce secteur de 10 hectares abrite une population d'environ 3000 âmes, ce qui en fait l'un des quartiers résidentiels les plus denses de Vancouver (120 personnes/acre).

Au cours des années 1980, la réalisation des premières phases de construction (dans la partie sud-ouest du site) fut encadrée par le *Southeast Granville Slopes Official Development Plan*. Entre autres prescriptions, ce plan contraignait les développeurs à prolonger la trame urbaine jusqu'à l'intérieur du secteur et à aménager une promenade riveraine continue, accessible au public. Les projets développés à cette époque furent parmi les premiers de Vancouver à être orientés vers la rue en tant qu'espace public et piéton. C'est ainsi que l'on retrouve, à la base des tours, des maisons en rangée de trois ou quatre étages qui viennent définir l'espace piéton et en assurer une surveillance constante.

Pour les phases subséquentes, planifiées à la fin des années 1980 et situées dans la partie nord-est du site, la Ville a procédé à un exercice de planification encore plus élaboré. Une véritable vision de design urbain fut développée pour encadrer la création et la mise en réseau des espaces publics et les stratégies permettant de faire cohabiter ces espaces avec une très grande densité de logements furent multipliées. Les outils élaborés par la Ville ont permis, entre autres choses, de développer des projets qui permettent de préserver la plupart des vues sur les montagnes et sur False Creek (par exemple, en limitant la largeur des tours et en les implantant perpendiculairement au cours d'eau) et dans le cadre desquels l'aménagement des espaces publics est pris en charge par les promoteurs (les premiers bénéficiaires de la plus-value immobilière créée par ces aménagements).

Véritable laboratoire urbain, *Granville Slopes* a permis à la Ville de mettre à l'épreuve plusieurs des outils de planification qui ont ensuite servi à encadrer des développements plus récents, tels que *Concord Pacific Place*, *Citygate* et *Coal Harbour* (au nord du centre-ville).

#### Concord Pacific Place

Le développement *Concord Pacific Place* se déploie le long de 3 km de berges, entre *Granville Bridge* et *Quebec Street*, sur un site acquis par la province au début des années 1980 aux fins de l'exposition universelle de Vancouver (1986) et de la construction du *BC Place Stadium*. Après l'exposition, le gouvernement provincial a vendu aux enchères l'ensemble des terrains libérés. C'est ainsi qu'en 1988, 67 des 83 hectares de *False Creek North* furent cédés à un seul et même promoteur, *Concord Pacific*, propriété d'un homme d'affaires de Hong Kong.

Par suite de l'adoption, en 1990, du *False Creek North Official Development Plan*, les urbanistes, designers urbains et ingénieurs de la Ville ont travaillé en étroite collaboration avec les designers et architectes du *Concord Pacific Group* au projet de redéveloppement du secteur.

Vue de la cour intérieure du 888 Beach Avenue, l'un des projets de Granville Slopes.



City of Vancouver. *Vancouver's Urban Design. A Decade of Achievements.*

Le plan d'ensemble qui a émergé de cette coopération se structure autour de quelques principes de design stratégiques, tels que :

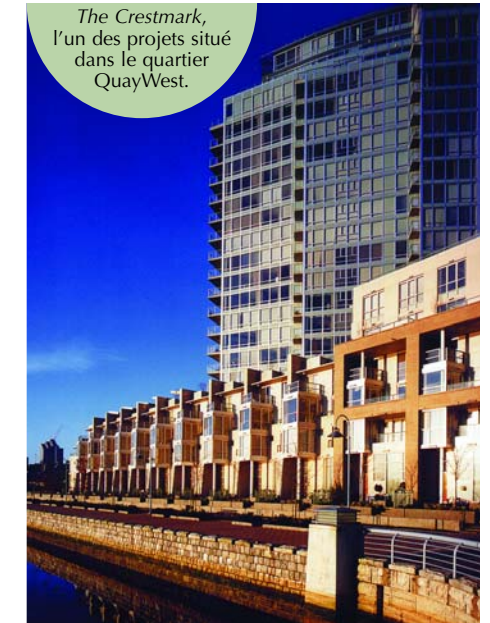
- la création d'une série de petits quartiers le long de la berge, séparés par de vastes espaces verts;
- le prolongement de la grille de rues existantes à travers les nouveaux projets, jusqu'à la rive;
- l'élaboration de nouvelles stratégies de design urbain qui permettent de construire en hauteur tout en créant des « milieux de vie » de qualité (par exemple, le respect de l'échelle humaine dans la conception des étages inférieurs des bâtiments ou l'imposition d'une distance minimale de 25 mètres entre les tours d'habitation).

De plus, dans le cadre du processus de modification réglementaire, le promoteur fut contraint d'aménager 17 hectares d'espaces publics dont une promenade riveraine de 10 mètres de largeur qui vient compléter le réseau vert assurant l'accès public aux deux rives de False Creek. Il a également dû s'engager à construire deux écoles élémentaires, quatre garderies, un stationnement pour le stade et un centre communautaire (la *Roundhouse*, aménagée dans un bâtiment ferroviaire patrimonial), en plus de financer une partie des aménagements paysagers destinés à créer des « liens verts » avec le centre-ville. Enfin, *Concord Pacific* devait réserver 20 % des unités à du logement coopératif ou abordable et concevoir des projets d'habitation qui incluent 25% d'unités destinées aux familles.

Perspective représentant le secteur QuayWest et sa marina.

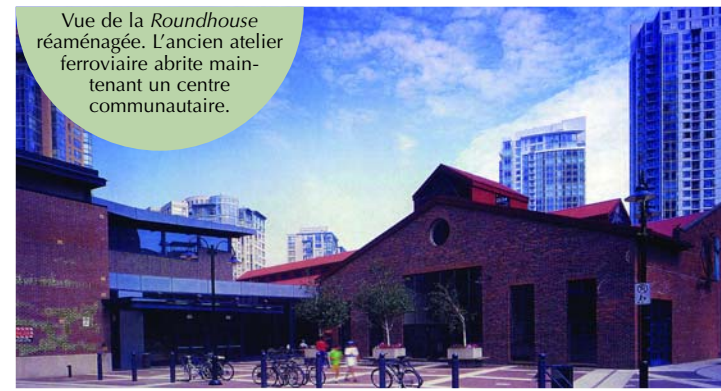
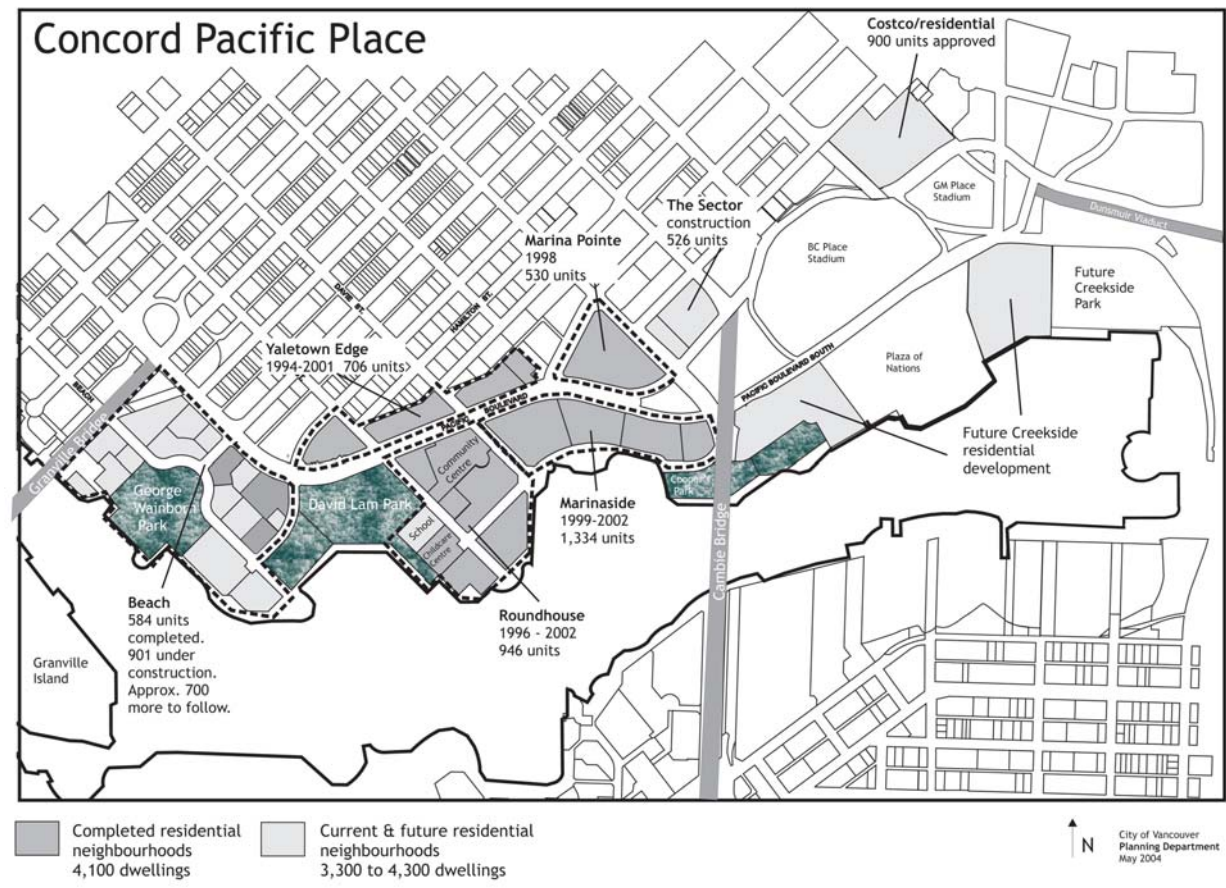


Concord Pacific Group



The Crestmark, l'un des projets situé dans le quartier QuayWest.

City of Vancouver. Vancouver's Urban Design. A Decade of Achievements.



Vue de la Roundhouse réaménagée. L'ancien atelier ferroviaire abrite maintenant un centre communautaire.

Concord Pacific Group

En plus de ces aménagements publics, le développement du secteur *Concord Pacific Place* (évalué à 3 milliards de dollars), prévoit la construction de 8500 unités de logement et de 250 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales. À la fin de l'année 2002, 3500 unités avaient déjà été construites et 2000 autres étaient en chantier.



Banque d'images - Pierre St-Cyr



Banque d'images - Denis Houle



Banque d'images - Denis Houle

Aménagement des espaces publics et des liens visuels vers False Creek, dans un contexte de haute densité de logements.



Vue de Concord Pacific Place, dans le secteur QuayWest (le long de Marinaside Crescent).

Banque d'images - Denis Houle



Vue de la façade riveraine du projet Citygate.

Banque d'images - Pierre St-Cyr



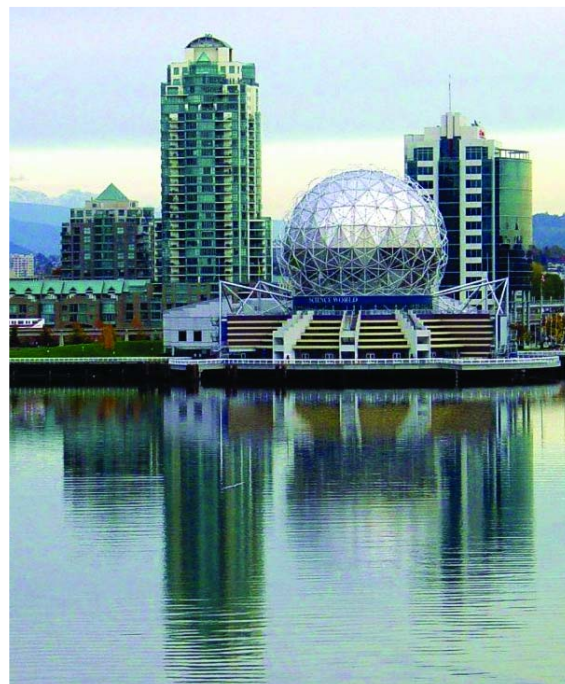
Vue du David Lam Park (extrémité est) et du secteur Roundhouse.

www.pierluigisurace.it

### Citygate

D'une superficie de 3,7 hectares, le site situé à l'extrémité est de False Creek a été utilisé à des fins industrielles jusqu'au milieu des années 1980, avant d'être réaménagé aux fins de l'exposition universelle de Vancouver. En 1990, la Ville a modifié le zonage du site afin de permettre la construction du projet Citygate, un développement résidentiel et commercial de haute densité (160 personnes / acre) comprenant 1000 unités de logement et 16 000 m<sup>2</sup> de locaux pour commerces ou bureaux. Cependant, pour obtenir les modifications réglementaires nécessaires à la réalisation de son projet, le promoteur a dû s'engager à verser une compensation financière à des fins d'aménagements d'espaces publics (6 millions de dollars), à construire deux garderies, à aménager un certain nombre d'unités de logement locatif, à construire trois projets de logements abordables et coopératifs (qui furent ensuite transférés à l'autorité provinciale *BC Housing*) et à aménager 100 cases de stationnement pour le musée *Science World*.

Dans la partie ouest du projet, à proximité du front d'eau et du musée *Science World*, on retrouve une tour à bureaux et trois tours résidentielles à la base desquelles ont été construites des maisons en rangée. Dans la partie ouest, le long de la rue Main et face au parc Thornton, des constructions de densité moyenne (de 6 à 15 étages) abritent des commerces au rez-de-chaussée et des logements aux étages supérieurs.



Le bâtiment du musée Science World, face à Citygate.

www.pierluigisurace.it

### Mise en œuvre

Pendant des décennies, les deux grands freins au redéveloppement de False Creek ont été l'occupation industrielle du secteur et la fragmentation de la propriété foncière.

D'une part, le secteur était principalement contrôlé par des compagnies ferroviaires (le CP était alors propriétaire des deux tiers des terrains riverains de False Creek), pour qui les problématiques de développement urbain étaient loin de figurer au rang des priorités corporatives. Quant aux autres occupants du secteur, il s'agissait pour la plupart d'entreprises qui disposaient de baux à long terme consentis par le CP et qui ne trouvaient aucun intérêt à adhérer à une vision d'aménagement qui risquait éventuellement de les obliger à se relocaliser. D'autre part, la ville et le gouvernement provincial ne disposaient pas de suffisamment de terrains contigus pour être en mesure d'amorcer la transformation du secteur. Dans un tel contexte, malgré les efforts récurrents et soutenus de la Ville pour améliorer les espaces riverains, il s'avérait extrêmement difficile d'établir un consensus quant à l'avenir de False Creek.

Au début des années 1970, des pourparlers entre la Ville, le Canadien Pacifique et le gouvernement de la Colombie-Britannique permirent de réaliser ce qui allait s'avérer être le plus important échange foncier de l'histoire de Vancouver. Les trois organisations ont versé certaines de leurs propriétés foncières dans une banque de terrains commune et se sont ensuite entendues sur la redistribution de celles-ci. Quelques années plus tard, à la suite de cette consolidation de propriété et à l'adoption du *False Creek Official and Area Development Plan* (1974), la Ville a procédé au redéveloppement des terrains riverains situés au sud de False Creek, entre les ponts Burrard et Cambie.

En ce qui concerne la zone riveraine située au nord de False Creek, le grand catalyseur de sa transformation fut la tenue, en 1986, de l'exposition universelle de Vancouver. En effet, cet événement d'envergure internationale a définitivement sonné le glas de la présence industrielle sur la rive nord du cours d'eau en créant l'opportunité d'un redéveloppement à grande échelle pour le secteur. Après l'exposition, un plan de développement pour *False Creek North* fut adopté par la Ville et le site fut vendu à des promoteurs.

## Suivi

Bien que la plupart des projets réalisés sur les rives de False Creek sont l'œuvre de développeurs privés, l'apport de la Ville dans le processus a été plus que primordial. En effet, le succès des projets récents repose en grande partie sur le fait qu'ils sont développés dans le cadre d'une réglementation élaborée, qui contrôle les aspects quantitatifs et qualitatifs des développements immobiliers. Des plans d'ensemble sont définis et inscrivent le projet dans le contexte urbain existant : les trames de rues sont prolongées, la préservation des perspectives prescrites, les terrains à être utilisés à des fins publiques définies, etc. Ensuite, l'emplacement des immeubles est strictement défini. À cette étape, une collaboration entre les promoteurs et les autorités publiques a lieu. [...]⁴ Enfin, la définition d'espaces publics agréables et sécuritaires, facilitée par la division verticale tripartite des constructions (base, corps, couronnement), figure au rang des objectifs prioritaires lors de l'élaboration des outils de contrôle réglementaire plus spécifiques (gabarits, détails architecturaux, matériaux).

Gordon Price, conseiller municipal de 1986 à 2002, résume ainsi les éléments en présence qui, selon lui, contribuèrent au succès des mégaprojets riverains de Vancouver⁵ :

- Une communauté qui établit clairement ses valeurs et cherche à maximiser les bénéfices publics ;
- Des promoteurs dotés d'une vision et prêts à prendre des risques ;
- Des institutions financières qui, parce qu'elles sont capables de mesurer les bénéfices d'un projet dans un horizon de long terme, acceptent de prendre des risques à court terme ;
- Des professionnels qualifiés qui ont la capacité de planifier, de dessiner, de construire et de vendre des projets de haute densité en secteurs centraux ;
- Un marché constitué de gens souhaitant vivre dans un secteur urbain revitalisé, bien équipé et sécuritaire; un groupe cible dont l'envergure, selon M. Price, est encore largement sous-estimée.

Activités nautiques  
au pied du  
pont Burrard.



Tourism Vancouver

## Références

BREEN, Ann, et RIGBY, Dick, *Waterfronts : Cities reclaim their edge*. New York, 2e édition, McGraw-Hill Inc., 1997, 333 pages.

CARON, Christophe, et LACHANCE, Dominique, *Desseins sur Montréal* (2<sup>e</sup> éd. : 1989 : Montréal, Québec), Montréal : APAAM, 1989.

City of Vancouver, *Vancouver's Urban Design, A Decade of Achievements*, décembre 1999, 33 pages.

PRICE, Gordon, « Is Seattle ready to wear the Vancouver style? », *Seattle Daily Journal of Commerce - online edition*, 2 octobre 2003. <http://www.djc.com/news/co/11149498.html>

Société de développement de Montréal, *Projets innovateurs d'habitation en front fluvial ou maritime, octobre 2000*, 18 pages.

WRENN, Douglas M., *Urban Waterfront Development*, Washington, ULI-Urban Land Institute, 1983, 219 pages.

[www.city.vancouver.bc.ca](http://www.city.vancouver.bc.ca)

[www.concordpacific.com](http://www.concordpacific.com) : Site officiel du promoteur.

[www.granvilleisland.com](http://www.granvilleisland.com) : Site officiel de Granville Island.

<http://www.cmhc-schl.gc.ca> : Site officiel de la Société canadienne d'hypothèques et de logement.

## Notes

1. Site internet de la SCHL.
2. *Ibid.*
3. *Ibid.*
4. SDM, projet innovateurs d'habitation en front fluvial ou maritime.
5. Seattle Daily Journal of Commerce - online edition, 2 octobre 2003.

Vue d'un  
coucher  
de soleil sur  
Granville Slopes.



Tourism Vancouver

