



POLYTECH[®]
TOURS

Département
Aménagement et Environnement



Ecole d'ingénieurs
polytechnique
de l'université de Tours

CITERES
UMR 6173
Cités, Territoires,
Environnement et Sociétés

Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement, Paysage,
Environnement

Projet de Fin d'Etudes

Les aménagements de fronts de fleuve urbains en Amérique du Nord



CHAMPIGNY Théo

2015-2016

**Directeur de recherche
ROTGE Vincent**

Les aménagements de fronts de fleuve urbains en Amérique du Nord

**ROTGE Vincent
2015-2016**

CHAMPIGNY Théo

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur de cette recherche a signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

FORMATION PAR LA RECHERCHE ET PROJET DE FIN D'ETUDES EN GENIE DE L'AMENAGEMENT

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir-faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne sur la base du Système Universitaire de Documentation(SUDOC), les mémoires à partir de la mention bien.

REMERCIEMENTS

Je souhaite avant toute chose remercier chaleureusement :

Mr Vincent ROTGE, mon tuteur de recherche qui m'a guidé pendant toute cette période de travail et qui m'a fourni ses suggestions et ses recommandations tout au long de ce projet.

Mr Juan TORRES, professeur à la faculté d'aménagement de Montréal, pour ses suggestions et son aide pour la première partie de ce travail ainsi que la rencontre avec Mr Dufresne.

Mr Michel DUFRESNE, urbaniste au groupe Lemay et professeur honoraire de la faculté d'aménagement de Montréal, pour le temps qu'il m'a accordé lors de mon entrevue ainsi que son expérience qu'il a partagée avec moi.

Je tiens également à remercier :

Mme Roselyne CHAMPIGNY, pour son soutien et son travail de relecture de ce projet.

Mlle Marie PHALIPPOU, pour son soutien, ses encouragements sans faille, ses suggestions et son aide à la correction de ce travail.

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	10
I. LA PLACE DU FLEUVE EN VILLE	12
<i>a. Les aménagements fluviaux au fil du temps.....</i>	<i>12</i>
<i>b. L'implantation des transports.....</i>	<i>13</i>
<i>c. La Festival Market Place, l'aménagement à l'américaine</i>	<i>15</i>
II. UN RETOUR AU FLEUVE : ETUDE DE CAS EN AMERIQUE DU NORD	20
<i>a. La Nouvelle-Orléans, une ville façonnée par l'eau.....</i>	<i>20</i>
i. Histoire du développement fluvial de N-O.....	20
ii. L'eau, un risque constant mais également une opportunité : l'exemple de Katrina.....	25
iii. Les aménagements récents et les volontés politiques.....	29
<i>b. Montréal.....</i>	<i>37</i>
i. Histoire de Montréal et du St Laurent	37
ii. Les projets de redéveloppement	47
III. LES FRONTS D'EAU URBAINS.....	58
<i>a. Deux villes, deux visions.....</i>	<i>58</i>
<i>b. Quelles conséquences pour la population ?.....</i>	<i>61</i>
CONCLUSION.....	64

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Position des forts le long des fleuves au XVII ^{ème} siècle (source : http://www.museedelhistoire.ca/musee-virtuel-de-la-nouvelle-france/les-explorateurs/rene-robert-cavelier-de-la-salle-1670-1687/)	12
Figure 2 : Exemple de la grille de Philadelphie par Thomas Holme en 1683 (source : http://www.theguardian.com/cities/2016/mar/22/story-of-cities-7-philadelphia-grid-pennsylvania-william-penn-america-urban-dream)	13
Figure 3 : La coupure engendrée par la Gardiner Expressway de Toronto source : http://notable.ca/you-may-have-to-pay-a-toll-to-drive-on-the-dvp-and-gardiner-expressway-next-year/	14
Figure 4: L'Embarcadero Freeway de San Francisco en 1960 source : http://news.theregistrystf.com/warriors-arena-decision-a-bow-to-san-francisco-waterfront-height-limits-campaign/	15
Figure 5 : Le waterfront de San Francisco en 2012 source : http://www.bayareagreentours.org/sustainablesanfrancisco.html	15
Figure 6 : La place du Quincy Market source : http://voyagesparadis.ca/	16
Figure 7 : L'intérieur du Quincy Market source : http://www.suggest-keywords.com/cXVpbmN5bWFya2V0/	16
Figure 9: L'extérieur du Quincy Market de Boston source : http://www.blooloop.com/blog/author/melmcgowan	17
Figure 8 : La Main Street de Disneyland, Anaheim, Californie source : http://theodysseyonline.com/wwu/main-street-usa-history/142028	17
Figure 10 : Image aérienne du Battery Park à Manhattan (source : www.battery.org)	19
Figure 11 : Vue de Canada square et de la tube station à Canary Wharf (source : http://www.ibtimes.co.uk/china-buys-canary-wharf-groups-skyscraper-795m-1453531)	19
Figure 12 : Vue de la Nouvelle Orléans en 1720 (source : "New Orleans A Pictorial History » Leonard V. Huber, 1971, Bonanza Books)	20
Figure 13 : Carte de la Nouvelle Orléans et du Mississippi (source : http://www.museedelhistoire.ca/musee-virtuel-de-la-nouvelle-france/vie-quotidienne/communications/)	21
Figure 14 : Vue de la Nouvelle Orléans en 1803 (source : Aquarelle de J. L. Bouqueto de Woiseri)	21
Figure 15 : Carte Shell de la Nouvelle Orléans en 1956 (source : http://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~212259~5500320:Shell-Street-Map-of-New-Orleans-)	23
Figure 16 : Carte postale représentant la Nouvelle-Orléans en 1945 (source : http://apps.lib.ua.edu/blogs/digitalservices/page/8/)	24
Figure 17 : carte des voiries de la Nouvelle Orléans (source : city of New Orleans)	25
Figure 18 : Carte des protections entourant la Nouvelle Orléans et des brèches au passage de Katrina (source : http://www.lemonde.fr/planete/visuel/2015/08/29/la-nouvelle-orleans-citadelle-menacee-par-les-eaux_4739301_3244.html)	26
Figure 19 : carte du niveau des inondations lors de Katrina (source : Julie Hernandez, <i>Le tourisme macabre à La Nouvelle-Orléans après Katrina : résilience et mémorialisation des espaces affectés par des catastrophes majeures</i>)	27
Figure 20 : Projet du Great Wall (source : http://www.astrosurf.com/luxorion/cyclone-katrina.htm)	29
Figure 21 : Plan représentant l'aire d'action du programme Reinventing the Crescent (source : NOBC, 2008)	30
Figure 22 : Carte représentant l'emplacement du Crescent Park (source : The Times Picayune, NOLA.com)	31
Figure 23 : Photographie du Crescent Park (source : http://intelligenttravel.nationalgeographic.com/2015/10/02/beyond-the-quarter-the-perfect-day-in-new-orleans/)	31
Figure 24 : Représentation du Port of Embarkation tel que prévu dans Reinventing the Crescent (source : NOBC)	32
Figure 25 : Carte du projet de South Market District (source: Industrial Development Board via NOLA.com)	33
Figure 26 : Représentation de la tour « point de repère (source : NOLA.com)	34
Figure 27 : Représentation du boulevard de l'hôtel (source : NOLA.com)	34
Figure 28 : Représentation des espaces publics (source : NOLA.com)	34
Figure 29 : Représentation du boulevard du Convention Center (source : NOLA.com)	34
Figure 30 : Modélisation du nouveau centre de recherche (source : Tulane University)	35
Figure 31 : Représentation du nouveau projet du terminal (source : city of New Orleans)	36

Figure 32 : Premier visuel du projet de la marina (source : city of New Orleans)	36
Figure 33 : Carte représentant le parcours de Cartier lors de son 2ème voyage (source : http://www.museedelhistoire.ca/musee-virtuel-de-la-nouvelle-france/les-explorateurs/jacques-cartier-1534-1542/)	37
Figure 34 : Plan du fort de Ville-Marie, 1647 (source : Division des livres rares et des collections spécialisées. Bibliothèque de l'Université McGill)	38
Figure 35 : Carte des fortifications de la ville en 1760 (source : Division des archives de l'Université de Montréal)	39
Figure 36 : Carte du port de Montréal entre 1642 et 1799 (source : Cardinal Hardy et al. 1990)	40
Figure 37 : Cartographie des îles de Montréal par des ingénieurs français en 1761 (source : Division des livres rares et des collections spécialisées. Bibliothèque de l'Université McGill)	41
Figure 38 : Plan de la ville de Montréal en 1830 (source : Ville de Montréal, gestion de documents et archives)	42
Figure 39 : Carte du port de Montréal entre 1800 et 1829 (source : Cardinal Hardy et al. 1990)	42
Figure 40 : Vue de Montréal depuis l'est en 1850 (source : Centre d'archives de Montréal. Bibliothèque et Archives nationales du Québec)	43
Figure 41 : Carte du port de Montréal de 1830 à 1858 (source : Cardinal Hardy et al. 1990)	43
Figure 42 : Carte du port de Montréal entre 1859 et 1899 (source : Cardinal Hardy et al. 1990)	44
Figure 43 : Vue du port vers l'est en 1884 (source : http://www.avenirvieuxport.com/consultation)	44
Figure 44 : Carte du port de Montréal entre 1900 et 1930 (source : Cardinal Hardy et al. 1990)	45
Figure 45 : Carte du port de Montréal de 1961 à 1990 (source : Cardinal Hardy et al. 1990)	46
Figure 46 : Carte de l'exposition 67 sur l'île St Hélène (source : http://expo67.morenciel.com/fr/cartes/ile_ste_helene_1.php)	47
Figure 47 : Carte représentant le Vieux Port de Montréal (source : http://www.avenirvieuxport.com/consultation)	48
Figure 48 : Dessin du réaménagement du Vieux Port (source : http://www.avenirvieuxport.com/consultation)	49
Figure 49 : Modélisation du projet du Vieux Port (source : http://www.avenirvieuxport.com/consultation)	50
Figure 50 : Photographie de la patinoire devant le bassin Bonsecour en 1992 (source : https://aapq.org/laureats/projets/vieux-port-de-montreal-%E2%80%93-secteur-bonsecour)	50
Figure 51 : le bassin Bonsecours en janvier 2016 (source : auteur)	51
Figure 52 : la jetée Jacques Cartier en 1992 (source : https://aapq.org/laureats/projets/vieux-port-de-montreal-%E2%80%93-secteur-bonsecour)	51
Figure 53 : la marina Jacques Cartier en janvier 2016 (source : auteur)	52
Figure 54 : vue de la berge nord en 1992 (source : https://aapq.org/laureats/projets/vieux-port-de-montreal-%E2%80%93-secteur-des-ecluses)	53
Figure 55 : vue aérienne de la Pointe du Moulin (source : http://fr.clc.ca/propriete/188#gallery-4)	54
Figure 56 : Programme d'élaboration du nouveau projet du Vieux Port (source : http://www.avenirvieuxport.com/consultation)	56
Figure 57 : modélisation du projet du quai Alexandra (source : http://www.port-montreal.com/fr/projet-gare-iberville-communaute.html)	56
Figure 58 : modélisation de la gare maritime Iberville (source : http://www.port-montreal.com/fr/projet-gare-iberville-communaute.html)	57

Introduction

Les fleuves, et l'eau en général, sont historiquement des facteurs décisifs pour le choix de l'implantation d'une ville à un endroit précis. Au fil du temps, les fleuves ont fourni de l'eau potable, de la nourriture grâce à la pêche, des voies de transports, une protection contre les invasions etc., pour toutes les populations s'établissant sur leurs berges. Les villes nord-américaines en sont un parfait exemple car elles ont été créées, notamment celles de la côte est, à des fins commerciales et la présence d'un fleuve ou d'une façade maritime était un atout pour le transport des marchandises.

Au cours de l'histoire, les rôles des fleuves ont évolué en même temps que les sociétés humaines habitant sur leurs berges. Nous sommes passé d'une source de pêche à une voie de transport de marchandises puis à une source d'énergie hydraulique pour l'industrie. L'évolution de ces rôles a également entraîné une évolution dans la forme de la ville autour de ce même fleuve.

Cette recherche est basée sur les aménagements des fronts de fleuves urbains dans les pays d'Amérique du Nord et cherchera notamment à déterminer quels seront ces aménagements et leurs conséquences sur la population dans les 10 prochaines années. Plusieurs hypothèses de départ peuvent être élaborées. Tout d'abord, les villes d'Amérique du Nord veulent recréer un lien entre les habitants et leur fleuve, ce lien ayant été coupé, les villes ont tourné le dos à leurs fleuves. La seconde hypothèse est que, afin de recréer ce lien, les autorités ouvrent de plus en plus au public les espaces en front d'eau et utilise la nature pour créer des espaces de vie agréables tels que des parcs ou des voies vertes dans le but d'attirer les habitants vers le fleuve. La troisième hypothèse de départ serait que les projets de réaménagement des fronts de fleuves ont tout de même tendance à être centrés pour des populations de classes plutôt aisées par la mise en place de quartiers d'affaires et de zones de logement de haut standing. Ces projets, étant proposés pour ces populations, participent à la gentrification de ces espaces autrefois délaissés et mal aimés.

La première étape de ce travail sera d'essayer de développer une compréhension du milieu et de la place du fleuve au cœur de la ville au cours de l'histoire. Ces connaissances permettront de se faire une idée de l'aspect global de ces fronts d'eau dont les villes ont hérité. Cette étape passe également par un état des lieux des grands courants d'aménagements des fronts de fleuves et des différentes théories urbanistiques concernant ces derniers.

Dans un second temps, ce travail de recherche se penchera sur deux cas différents en Amérique du Nord avec l'étude de deux villes ayant un lien très prononcé avec leurs fleuves : Montréal et la Nouvelle Orléans. Ces deux villes sont assez représentatives de deux modes d'aménagements entre canadiens et américains mais restent proches pour pouvoir être comparées. En effet, ces deux villes sont historiquement proches, ayant eu les mêmes influences au fil du temps par la colonisation française puis anglaise. Le cas de la Nouvelle Orléans permettra également de traiter de la question du risque et de sa gestion lors de projet de fronts d'eau urbains à travers l'exemple de Katrina et des reconstructions qui ont suivis.

Cette étude permettra de développer une vision plus précise et concrète des modes d'aménagements des fronts d'eaux dans ces deux cas. Avant même de se pencher sur les programmes contemporains d'aménagements, il faudra, dans un premier temps, s'intéresser à leur histoire avec le fleuve et la manière dont les villes se sont développées autour et avec lui. Cette étape préliminaire permettra de déterminer les aspects importants propres à chacune des villes et de comprendre sur quoi vont se baser les projets modernes. Par la suite, une étude des différents programmes et projets mis en place récemment ou prévus sur le court terme permettra de déterminer les volontés des politiques publiques pour ce qui est des aménagements de fronts de fleuves ainsi les orientations qu'ils veulent donner à ceux-ci.

Enfin, dans une troisième partie, à partir des études théoriques de la première partie et des études de cas de la seconde, nous essaierons d'établir une analyse des différentes orientations d'aménagements des fronts de fleuves urbains et les comparer entre les villes étudiées. Cette analyse se fera selon des aspects particuliers et notamment sur la façon dont la nature est utilisée dans les projets de réaménagement afin de recréer le lien entre le fleuve et les habitants. Nous pourrions également nous intéresser aux aspects économiques qui semblent être liés à tout projet ainsi qu'à la gentrification quasi systématique lors d'un réaménagement des fronts de fleuves.

I. La place du fleuve en ville

a. Les aménagements fluviaux au fil du temps

Les fronts d'eau sont des éléments clés depuis les débuts de la création des villes. En effet les premiers regroupements humains se sont installés en priorité dans des secteurs riverains des fronts d'eau, et dans le cas de la colonisation Nord-américaine, le long de grands fleuves (St Laurent, Mississippi). La navigation était alors le mode principal de transport et l'accès aux voies d'eau un élément essentiel. Les villes nord-américaines actuelles se sont ensuite développées à partir de ces premiers points d'installation sélectionnés pour leurs capacités portuaires nécessaires au transport des biens et des personnes (Moir, 2011 ; Hayuth, 1982). De plus, les postes défensifs le long des cours d'eau intérieurs étaient d'une importance vitale pour les colons.

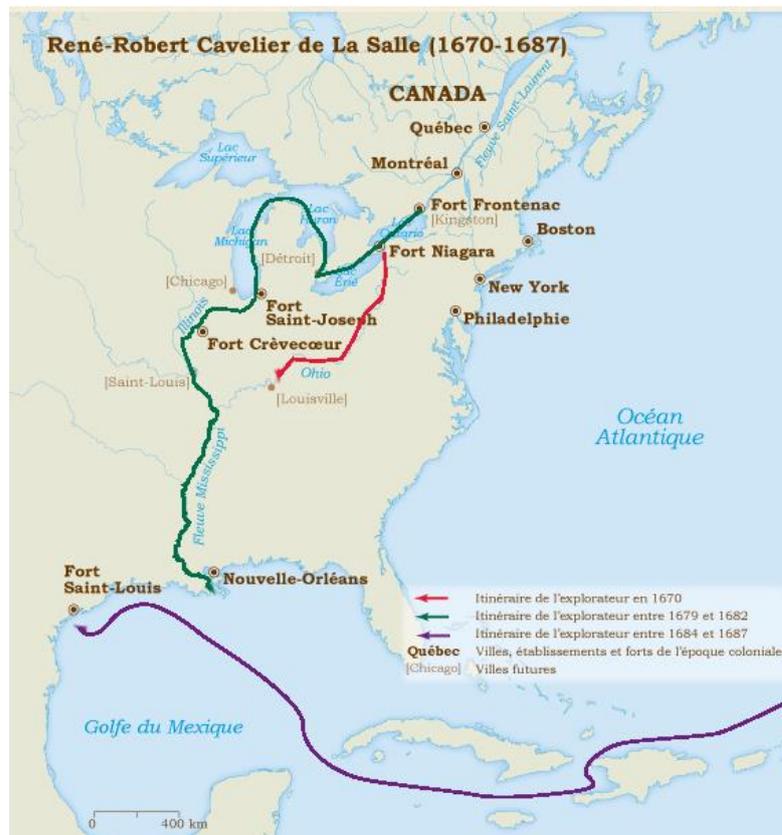


Figure 1 : Position des forts le long des fleuves au XVIIème siècle (source : <http://www.museedelhistoire.ca/musee-virtuel-de-la-nouvelle-france/les-explorateurs/rene-robert-cavelier-de-la-salle-1670-1687/>)

Ces colonies ont été développées en suivant un mode d'implantation en réseau selon des grilles superposées tenant rarement compte de la topographie naturelle. Ces grilles ont pu être utilisées pour diverses raisons : un meilleur contrôle militaire, une facilité d'extension de la ville à partir du terrain initial ou encore pour faciliter la gestion des services dans la ville. Ces grilles préétablies pouvaient être modifiées légèrement pour des besoins commerciaux ou pratiques et possédaient avant tout l'avantage de pouvoir s'élargir en fonction de la croissance de la ville. De plus, le découpage par grille rendait la vente de lots de propriétés plus facile aux futurs colons venant d'Europe.

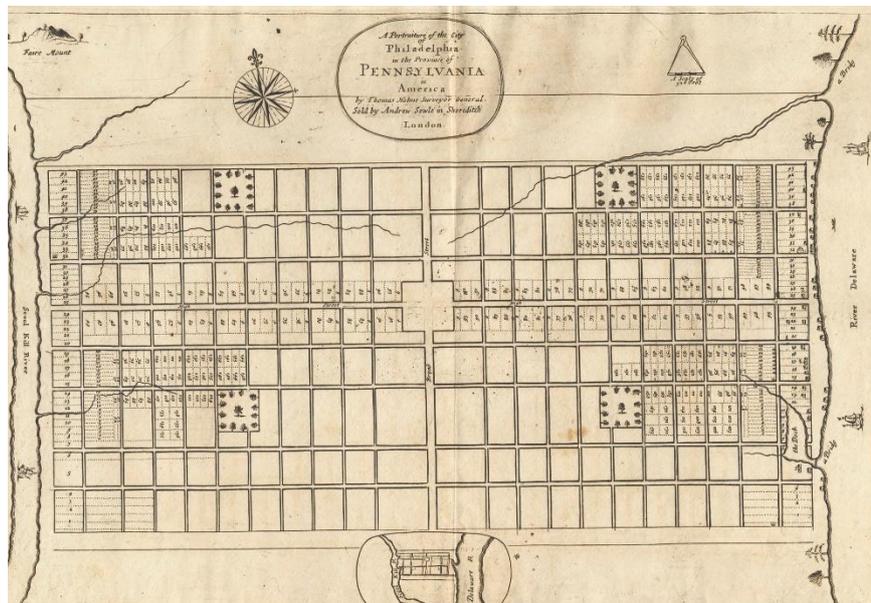


Figure 2 : Exemple de la grille de Philadelphie par Thomas Holme en 1683 (source : <http://www.theguardian.com/cities/2016/mar/22/story-of-cities-7-philadelphia-grid-pennsylvania-william-penn-america-urban-dream>)

La population croissant et la ville continuant de s'étendre, les infrastructures nécessaires pour la gestion des activités navales ont augmenté de même. Il en existe deux formes : infrastructure terrestre et aquatique (Gordon, 2014).

Les infrastructures aquatiques sont composées principalement d'appontements, de quais et de docks. Avec les besoins augmentant pour l'expansion de ces ports, de nouvelles techniques sont apparues afin de gagner du terrain sur l'eau mais également en ce qui concerne la gestion des risques naturels, tels que les inondations avec la canalisation des rivières. Nous assistons à une réduction drastique des impacts des processus naturels sur les zones de front d'eau, souvent au détriment des espaces plus naturels tels que les rivières et les marais.

Les infrastructures terrestres, quant à elles, sont composées en grande partie des différentes installations nécessaires à la gestion des marchandises apportées par l'activité fluviale ainsi que les installations utilisées pour leurs transports depuis et vers le port. A l'origine il s'agit ici de voies ferrées et de gares ferroviaires pour le transport des marchandises mais avec l'évolution des technologies, nous nous tournons vers l'augmentation de la capacité des voies routières sous la forme d'autoroute ou de voies express (Fisher, 2004).

L'ensemble de ces infrastructures était nécessaire pour la prospérité financière de la ville mais cela a eu d'autres conséquences, notamment la séparation entre la ville proprement dite et le front d'eau. Selon Gordon, il y avait deux raisons pour lesquelles les installations portuaires étaient voulues inaccessibles : afin de décourager les vols de marchandises et de contrôler les déplacements des véhicules (Gordon, 1996). Les ports étaient la plupart du temps situés à proximité des centres villes mais n'en faisaient pas directement partie et entretenaient peu de relations avec ceux-ci.

b. L'implantation des transports

La mentalité de décourager l'accès aux ports a engendré deux courants différents qui se sont succédés dans les plans de redéveloppement des fronts d'eau. Lorsque les fronts d'eau industriels se sont développés, l'accessibilité par le public n'était pas souhaitée et donc, lorsque les infrastructures de transport ont été construites, peu de place à l'accessibilité a été accordée. Ce courant de pensée appelé « *Modernist Planning* » en Amérique du Nord principalement mais également ailleurs, a été responsable du retrait des fronts d'eau de la fabrique de la ville par la mise en place

d'infrastructures liées aux fonctions industrielles ainsi que par le sentiment d'exclusion engendré par le terrain industriel en lui-même (Gordon, 1996). Ainsi, une zone de transition s'est formée entre la ville et le front d'eau et les concepteurs de la ville ont vu cela comme une opportunité pour amener des infrastructures de transport directement à l'intérieur de la ville avec la mise en place de voies express. Ces voies, installées parallèlement au front d'eau, coupent physiquement et psychologiquement l'accès au front d'eau même bien après la fin des activités industrielles de la zone (Gordon, 1996). A l'époque, ces voies étaient vues comme un moyen efficace de faciliter l'usage de la voiture et d'assurer la croissance économique (Filion, 1999).



Figure 3 : La coupure engendrée par la Gardiner Expressway de Toronto source : <http://notable.ca/you-may-have-to-pay-a-toll-to-drive-on-the-dvp-and-gardiner-expressway-next-year/>

Ces infrastructures de transport ont commencé à occuper de plus en plus de place dans le paysage avec l'augmentation du nombre de voies, d'entrées et sorties. Les autoroutes ont ensuite été construites au-dessus du sol afin de créer un minimum de coupure physique même si la barrière psychologique est toujours là (Gutfreund, 2007). De plus, la planification et le design de ces projets n'étaient plus entre les mains des architectes de paysage mais plutôt des ingénieurs. Cela a conduit à penser les infrastructures routières essentiellement sur des critères techniques plutôt qu'esthétiques et scéniques.

Dans les années 1970, ce type de projets a fini par se retrouver face à une forte opposition de la part de la population car jugés trop perturbateurs pour le milieu. Jane Jacobs a d'ailleurs bien démontré les critiques qui ont émergées contre le « *Modernist Planning* » dans son travail. Elle ne voyait pas les voies express comme améliorant l'accessibilité aux villes mais plutôt les « éviscérant » (Jacobs, 1993).

Pour contrer ce type de projets, un nouveau mouvement a vu le jour dans les années 1970 : « *l'Expressway Teardown* ». Il s'agit d'un phénomène de démolition qui a poussé des dizaines de villes nord-américaines à réfléchir à la démolition de leurs autoroutes urbaines. Ce phénomène a plusieurs causes puisque les voies express étaient considérées comme vieillissantes, désagréables, dangereuses et dégradant l'environnement (Mohl, 2012). De plus, à cette époque, les autorités ont développé une meilleure compréhension car, par leur forme, les autoroutes divisaient les quartiers et que leur démolition pourrait permettre d'en reconnecter (Skelley, 2011).



Figure 4: L'Embarcadero Freeway de San Francisco en 1960 source : <http://news.theregistrysf.com/warriors-arena-decision-a-bow-to-san-francisco-waterfront-height-limits-campaign/>



Figure 5 : Le waterfront de San Francisco en 2012 source : <http://www.bayareagreentours.org/sustainable-san-francisco.html>

Comme nous pouvons le voir sur les images ci-dessus, San Francisco est très représentative de ces deux mouvements. En effet sur la première image nous pouvons observer la présence de l'Embarcadero Freeway construit en 1958 faisant totalement barrage entre la ville en elle-même et le front d'eau. Cependant, il faudra attendre 1989 et un tremblement de terre pour que la ville se décide à abattre cette voie et la remplacer par un boulevard urbain redonnant sa place aux piétons. Les problèmes de trafic annoncés par les opposants à la démolition n'ont jamais eu lieu, au contraire le nombre de véhicules traversant cet espace a même diminué, donnant la preuve que les *expressway* sur les fronts d'eau ne sont pas nécessaires à la mobilité de la ville et peuvent être remplacés par des infrastructures moins séparatrices.

Avec les changements de technologies dans la navigation, notamment l'augmentation de la taille des navires cargos et la containerisation, certains ports n'étaient plus capables d'accueillir du transport de marchandises. Pour résoudre ce problème, il fallait généralement procéder à l'extension des ports existants mais cela était souvent impossible en raison du manque de terrains disponibles ou du prix trop important. En raison de cela, les activités portuaires ont été déplacées à l'extérieur des villes, sur des terrains possédant d'autres ressources, notamment des eaux profondes (Ferrari, 2012). Les ports et la ville ont ainsi continué d'être de plus en plus séparés fonctionnellement et spatialement et ce changement dans la disposition des ports en a laissé de nombreux à l'abandon dans les zones urbaines sous la forme de friches et de sites postindustriels (Hayuth, 1982).

c. La Festival Market Place, l'aménagement à l'américaine

Dans la fin des années 1960, la désindustrialisation des fronts d'eau aux Etats-Unis entraîne la création de nombreuses friches industrielles dans les anciennes villes portuaires. Ces friches discordent avec le paysage urbain et les pouvoirs publics souhaitent les réaménager, notamment pour tout ce qui concerne le tourisme de fronts d'eau. Le concept de Festival Market Place (FMP) voit donc le jour à Boston avec la réhabilitation du Quincy Market. Le FMP est considéré comme un « lieu de chalandise sophistiqué pour le large public ». Plus précisément, ce terme est utilisé pour désigner un ensemble de boutiques spécialisées (artisanat, curiosités, magasins « ethniques ») et de restauration rapide (autre que les fast-foods classiques), de petite taille, non franchisées, réunies dans un ou plusieurs bâtiments, situés sur le front d'eau (Gravari-Barbas, 1998 p263).



Figure 6 : La place du Quincy Market source : <http://voyagesparadis.ca/>



Figure 7 : L'intérieur du Quincy Market source : <http://www.suggest-keywords.com/cXVpbmN5bWFya2V0/>

Ce concept est inventé par l'association de l'architecte Thompson et du constructeur Rouse lors de la transformation de l'ancien marché au gros de Boston (le Quincy Market) en un ensemble de commerces et de restaurants. Il sera par la suite repris lorsque le constructeur travaillera sur la Harbor Place de New York en 1980 et sur le South street seaport de Baltimore en 1983. Les deux pavillons, aménagés lors de la réhabilitation de la Harbor Place, ont par la suite servi de modèles pour la création d'un environnement urbain standardisé des villes américaines ou de ce que nous avons appelé la « rousification ».

Dans la forme de son design, la FMP s'inspire fortement du marché traditionnel européen ainsi que des bazars des villes orientales (étagères ouvertes, présentation en vrac, couleurs et ambiance de fête...) même si le contenu est largement différent. En effet la FMP se destine principalement à une clientèle de touristes plutôt que de locaux et pour cela, les produits proposés sont principalement ce que nous pourrions appeler des souvenirs de la ville concernée.

Ce que les concepteurs de la FMP avouent moins, c'est qu'elle s'inspire également en grande partie des parcs d'attraction urbains et notamment du plus connu qui est Disneyland. Ce que la FMP emprunte principalement, et qui est une innovation importante en ce qui concerne les aménagements urbains, est la prise en compte de l'ambiance urbaine que nous pouvons retrouver par exemple dans la main street des parcs à thèmes. La FMP permet à l'espace de devenir une opération symbolique où un univers imaginaire peut prendre place afin de faire rêver les usagers.



Figure 8: L'extérieur du Quincy Market de Boston
source :

<http://www.blooloop.com/blog/author/melmcgowan>



Figure 9 : La Main Street de Disneyland, Anaheim, Californie
source : <http://theodysseyonline.com/wwu/main-street-usa-history/142028>

La FMP joue également sur le lien des usagers avec la ville dans laquelle elle se trouve en s'inspirant du patrimoine de la ville afin de créer un espace mélangeant le neuf et le vieux grâce à la mise en valeur de certains éléments patrimoniaux, par exemple le marché au gros de Boston dans le cas du Quincy Market. Elle peut même aller jusqu'à recréer des éléments « à la manière de » afin d'exploiter les références fortes au passé de manière à jouer sur la nostalgie auprès des usagers. Il s'agit principalement de réutilisation de souvenirs proto industriels ou de rappeler l'âge d'or du port.

Les raisons du succès des FMP sont multiples :

- Une **nouvelle architecture** : discrète et familière, pouvant même disparaître derrière les articles et le mobilier urbain mais le cheminement à l'intérieur de l'espace est créé de manière à inviter à la consommation.
- Un **espace contrôlé et sécurisant** : espace clos, aseptisé et contrôlé, tout est mis en place pour créer un espace convivial et rassurant (entretien efficace, accentuation subtile de l'effet de foule sans générer de gêne pour l'utilisateur).
- Un **espace sensoriel**, où la nourriture est l'acteur principal : l'espace de restauration utilise 50% du lieu pour 60% des revenus, c'est le lieu de « l'économie de la glace », les *fast food* traditionnels sont interdits et la restauration est très éclectique.
- **Choix des commerces** : l'espace commercial est conçu et organisé dans les détails pour éviter le déjà vu (pas de grandes enseignes mais plutôt des commerces de caractère), la cohabitation avec des activités culturelles est importante également afin de distraire les usagers.

Cependant, la FMP possède également de nombreux désavantages, notamment en figeant et aseptisant l'ambiance des « *sailortown* » qui était au départ des espaces populaires, cosmopolites et incontrôlés. Les vieux ports possédaient un côté frondeur et une ambiance « pimentée » où l'alcool, la religion, la politique et le sexe venaient jouer un rôle important et sont à présent totalement exclus. La FMP « *prend les aspects habituels de l'expérience urbaine, les petits cafés et les marchés qui regorgent de produits et les transforment en quelque chose de sans âme. Elle les rend plus « faciles » que dans la vraie vie, plus réservés, plus mesurés. La FMP assure qu'il s'agit de spontanéité et de variétés comme dans la vraie ville. Il s'agit en réalité d'ordre et de conformité* » (Goldberger, 1981).

De nombreux urbanistes considèrent la FMP comme un « prolongement organique » de la ville alors qu'il ne s'agit en réalité que d'une nouvelle attraction touristique supplémentaire. La FMP a été la version moderne de l'expression « du pain et des jeux » en proposant des espaces de restauration nombreux ainsi que des activités divertissantes (David Harvey, 1989). C'est à travers l'exemple de la Festival Market Place que nous pouvons voir la vision très nord-américaine de l'aménagement des fronts de fleuves. En effet, ce type de projet démontre bien de la

conception très spectaculaire de l'urbanisme et du design urbain qu'il a pu y avoir en Amérique du Nord. De grands projets afin de démontrer la grandeur de la ville, c'est le maître mot de l'aménagement des fronts de fleuves et même de l'aménagement en général lors de projets de ce type. Cela démontre des grandes ambitions pour les villes mais cela peut se faire également au détriment de la prise en compte de la population locale et de ses besoins. En cela les projets européens se différencient des plans de redéveloppement des fronts d'eau américains.

Les projets de réaménagement de front d'eau en Europe sont plus récents et se différencient légèrement de ceux qui peuvent se pratiquer en Amérique du Nord. Ces différences peuvent s'expliquer par la divergence de culture entre ces deux espaces, en effet, en Amérique du Nord et principalement aux États-Unis, le néolibéralisme et la culture de la toute-puissance du secteur privé sont généralement plus prononcés qu'en Europe. En Amérique du Nord, les systèmes de gouvernance ont tendance à confier le redéveloppement des zones urbaines à des organismes privés alors qu'en Europe ces projets sont souvent menés par les pouvoirs publics. Les services publics en Europe interviennent plus facilement directement dans les processus d'aménagements qu'en Amérique du Nord, où le secteur privé bénéficie d'une marge de manœuvre plus importante. En effet, les autorités facilitent les projets d'aménagements amenés par le privé par des modifications des règlements d'urbanismes ou des autorisations alors qu'il existe un contrôle un peu plus important en Europe. Il s'agit ici d'une tendance qui est amenée à s'inverser dans le cadre de certains projets, les pouvoirs publics américains ont pris le développement en main et en Europe, les autorités ont de plus en plus tendance à se tourner vers le secteur privé afin d'aménager les espaces.

Rafferty et Holst en 2004, ont identifié 6 différents facteurs qui contribuent à l'augmentation du nombre de projets de redéveloppement des fronts d'eau dans les villes postindustrielles européennes aussi bien qu'américaines : la disponibilité des terrains, la propreté des terrains et des eaux, le mouvement de préservation historique, la gouvernance et l'activisme citoyen, la revitalisation urbaine et le retour aux activités de loisirs aquatiques (Rafferty et Holst, 2004). En 2001, Shaw a suggéré l'existence de 4 vagues dans les projets de redéveloppement de fronts d'eau qui auraient commencé avec Baltimore aux États-Unis dans les années 1960. La 4^{ème} vague, énoncée par Shaw débute dans la fin des années 1990 et est représentée en grande majorité par des projets européens à grande échelle.

Dans le cadre de ces projets européens, les aménageurs portent un grand intérêt à la conservation des ressources et à une reconnexion avec la nature. L'ensemble des fronts d'eau sont rendus uniques par les processus naturels qui les façonnent et de nombreuses recherches et projets sont menés afin de redécouvrir ces processus (Fisher, 2004). Chaque front d'eau est façonné par des processus naturels tels que les inondations, la puissance du courant, la forme du fleuve ou encore le dépôt d'alluvions. Historiquement, l'aménagement des fronts d'eau a tout fait pour que ces processus aient un minimum d'impact sur les sociétés humaines, notamment avec la canalisation des rivières ou des fleuves dans les zones urbaines, la construction de digues, l'assèchement de marais etc... Cependant, si ces infrastructures ont permis de limiter les impacts sur les villes cela a engendré d'autres conséquences néfastes. Par exemple, la canalisation des rivières accélère la vitesse du courant et donc l'érosion des berges non canalisées en aval, la présence de barrages empêche l'évacuation des alluvions vers la mer et provoque donc un ensablement des rivières et une disparition des plages maritimes ou encore la construction de digues déplace les risques d'inondation à un autre endroit ou augmente les dégâts lors de catastrophes de grande ampleur. Il est donc nécessaire de développer de nouvelles méthodes d'aménagement afin de vivre avec ces phénomènes et non pas contre eux ainsi que d'augmenter la résilience des villes face aux aléas naturels. La durabilité (sociale, économique et environnementale) est devenue le maître mot de tous les projets de redéveloppement (Daamen et Vries, 2013).

Dans les projets les plus récents, les aménageurs essaient d'aller au-delà de ce que nous considérons jusque-là comme des plans durables et écologiques, cela grâce à l'utilisation de plus en plus courante des infrastructures naturalisées. Au lieu de lutter contre la nature, ces projets s'en

accommodent et comptent dessus comme par exemple la réintroduction des inondations saisonnières par la recréation d'une hydrologie naturalisée.

De plus, dans les projets qui peuvent être réalisés en Europe, ce sont les pouvoirs publics qui sont en charge des initiatives de redéveloppement et de leur réalisation. Ces projets peuvent être confiés à des organismes parapublics pour leur gestion mais le contrôle reste entre les mains des décideurs publics contrairement au modèle américain où les projets sont impulsés par le secteur privé, plus ou moins encadrés par le public selon les cas. En raison de cela, la part accordée à la participation citoyenne est plus importante dans ce type de projet.

L'orientation des plans de redéveloppement de fronts d'eau est également différente d'un côté à l'autre de l'Atlantique. En effet, si en Amérique du Nord, de nombreux projets impulsés par le secteur privé avaient une vocation à générer un maximum de revenu, en Europe, les projets ont plus un caractère social et de cadre de vie pour les habitants. Lors des grands projets de redéveloppement de front d'eau, il est récurrent de retrouver des projets de constructions de résidences de haut standing, des quartiers d'affaires ou des zones commerciales dans les projets américains. En revanche, une grande part des projets européens ont pour objectifs la création de parcs ou d'espaces de loisirs pour les résidents ce qui apporte une plus-value aux habitations présentes dans ces quartiers. Cependant encore une fois, les objectifs peuvent être inversés avec par exemple le cas de Canary Wharf à Londres où le front d'eau est devenu un nouveau quartier d'affaire ou l'exemple de Battery Park à New York où un grand espace de parc public a été ouvert sur la pointe de Manhattan. L'aspect cadre de vie de l'implantation de parcs et de végétation peut également avoir un motif économique afin d'augmenter la valeur des habitations l'encadrant et ainsi générer plus de revenus. La création d'espaces ouverts et naturalisés est un projet récurrent dans les plans de redéveloppement et la nature joue un grand rôle dans tout réaménagement de front d'eau.



Figure 10 : Image aérienne du Battery Park à Manhattan (source : www.battery.org)



Figure 11 : Vue de Canada square et de la tube station à Canary Wharf (source : <http://www.ibtimes.co.uk/china-buys-canary-wharf-groups-skyscraper-795m-1453531>)

II. Un retour au fleuve : étude de cas en Amérique du Nord

a. La Nouvelle-Orléans, une ville façonnée par l'eau

i. Histoire du développement fluvial de N-O

La ville de la Nouvelle-Orléans est fondée en 1718 par le colon Jean-Baptiste, sieur de Bienville dans un méandre du Mississippi. Cet emplacement en forme de croissant, qui lui donnera le surnom de *Crescent City*, est choisi selon les conseils des Amérindiens qui le considéraient comme un carrefour très utile entre voies terrestres et maritimes. Ce sont les indiens Choctaw qui menèrent les français à ce méandre du Mississippi dont ils se servaient comme port temporaire (Campanella, 2002).

La ville est ainsi nommée en hommage à Philippe duc d'Orléans, régent de France, et restera possession française jusqu'en 1763 où elle est cédée à l'Espagne. La ville retourne dans le giron français en 1800 avant d'être à nouveau vendue, aux Etats-Unis, par Napoléon Bonaparte en 1803. La ville est construite sur les levées naturelles du Mississippi et selon les plans en damiers symétriques propres aux villes nouvelles américaines. Les plans furent élaborés par Adrien de Pauger qui estimait que la taille devait être de 88 hectares découpés en 66 îlots avec une place centrale où se trouvait l'église, qui deviendra la cathédrale St Louis, la maison du gouverneur et des casernes. Les quais étaient également aménagés autour de magasins, d'un hôpital et du couvent des Ursulines. Les travaux de construction de la ville furent très longs en raison du climat, du manque de main d'œuvre, des épidémies et de la forte présence de moustiques.



Figure 12 : Vue de la Nouvelle Orléans en 1720 (source : "New Orleans A Pictorial History » Leonard V. Huber, 1971, Bonanza Books)



Figure 13 : Carte de la Nouvelle Orléans et du Mississippi (source : <http://www.museedelhistoire.ca/musee-virtuel-de-la-nouvelle-france/vie-quotidienne/communications/>)

La ville connut une croissance considérable au XIX^{ème} siècle en majeure partie grâce à ses plantations de coton mais aussi grâce à ses liens commerciaux. A sa fondation, la ville était vue comme une expérimentation économique d'un système développé par l'économiste John Law. Il s'agissait d'une ville où Law souhaitait intégrer le capital-risque, la banque et le trésor public. Dans le but d'attirer de nouveaux investisseurs et rassurer ceux participant déjà, Law a implanté une métropole complète dans les bayous de Louisiane ainsi que des infrastructures portuaires élaborées pour protéger les intérêts de sa Compagnie (Dawdy, 2007). Cette nouvelle ville était un point essentiel du plan de Law pour élaborer une nouvelle forme de mercantilisme colonial. En effet, dans les premières années les colons apparaissaient sur les registres comme des biens d'importation ou d'exportation. Law devait attirer 9000 immigrants à la Nouvelle Orléans en 25 ans mais il a rempli ce quota en seulement 5. (Ibid.)

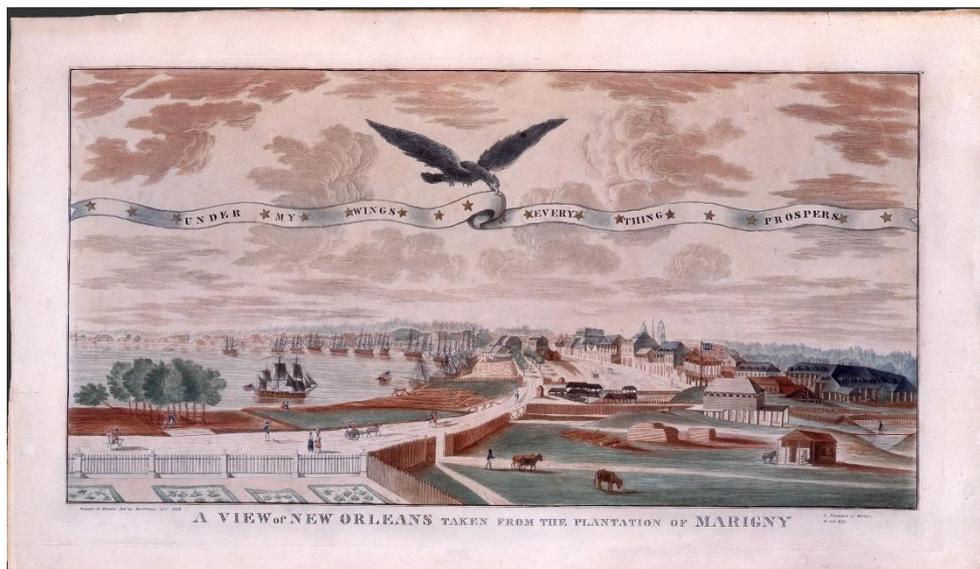


Figure 14 : Vue de la Nouvelle Orléans en 1803 (source : Aquarelle de J. L. Bouqueto de Woiseri)

Malheureusement pour Law, ce système économique échoua et la majorité des investisseurs ainsi que la Couronne de France retirèrent leur soutien à la ville. Les habitants de la ville se retrouvèrent livrés à eux-mêmes, sans aucun soutien, ni ressources, ni finances qui auraient pu leur permettre de développer une économie de plantation comme avait pu le faire St Domingue. En conséquence de cela, la Nouvelle Orléans se désintéressa du marché Atlantique pour développer de nouveaux circuits commerciaux sur leur continent. Ils s'inspirèrent des Amérindiens en utilisant le vaste réseau qu'ils avaient précédemment créé et cherchèrent de nouveaux marchés le long du Mississippi ou dans les Caraïbes (Usner, 1992).

En raison de cette croissance économique mais aussi du peu d'intérêt que lui portait les autorités de l'époque, la Nouvelle Orléans est devenue le symbole du nouveau monde plein de promesses pour l'ensemble des africains ou des forçats français voulant fuir les contraintes de l'Ancien Régime. Avec l'expansion de son réseau commercial, la Nouvelle Orléans accueille de plus en plus d'acteurs du circuit international en ville ou dans son port maritime, à l'embouchure du Mississippi. A la fin de la période de domination française, la ville était prospère et nombre de ses habitants possédaient des produits de luxe tels que la soie, la porcelaine ou les vins de Bordeaux (Dawdy, 2007).

Ce nouveau réseau international permettait à la Nouvelle Orléans d'être reliée aux grands ports de Veracruz, Cap-Français, Fort Saint-Pierre en Martinique ou même à des ports de contrebande comme Carthagène. La ville a même permis la liaison entre les Grands Lacs d'Amérique du Nord au continent sud-américain grâce à la création d'une flottille de pirogues, bateaux à fond plat, de barques côtières et de petits bricks (ibid.).

A l'exception de son utilité commerciale à l'embouchure du Mississippi, il est difficile de déterminer ce qui a pu pousser Jean-Baptiste Le Moyne à vouloir bâtir sa ville au beau milieu des marais de Louisiane. La ville est entourée d'eaux saumâtres et nauséabondes, propices au développement du typhus et autres épidémies. De plus, elle est aussi exposée aux risques naturels avec les crues du Mississippi et les ouragans du golfe du Mexique. Cependant, en s'y intéressant de plus près ce choix paraît judicieux, Peirce Lewis a même décrit la ville comme « *the impossible but inevitable city* » (Lewis, 2003). En effet, les bateaux en provenance du golfe du Mexique traversaient les lacs Borgne et Pontchartrain, suivaient ensuite le bayou Saint-Jean et de là, les hommes débarquaient, atteignant la rive du Mississippi à pied sec en longeant une éminence naturelle au-dessus des marais (Maret-Thomas, Cadoul, 2008).

Le lit du fleuve se déplaçant dans le delta du Mississippi, de nombreuses digues naturelles ont été ainsi créées le long des rives permettant l'installation des colons. En effet, Gentilly Ridge et Métairie Ridge sont deux éminences traversant la Nouvelle Orléans, traces de l'ancien lit du fleuve (Lewis, 2003). Les hauteurs naturelles étaient les lieux d'installation privilégiés des colons français et espagnols puis anglo-saxons en laissant les zones les plus basses, et donc les plus dangereuses, aux esclaves africains. Grâce à l'amélioration des mesures de protection ainsi que l'invention de nouveaux systèmes de drainage (pompes de Wood, 1898), la ville a pu s'étendre en direction du lac Pontchartrain. (Colten, 2005). Ce sont ces pompes qui ont permis l'assèchement des marais et ainsi l'urbanisation du quartier de Mid-City (7th Ward).

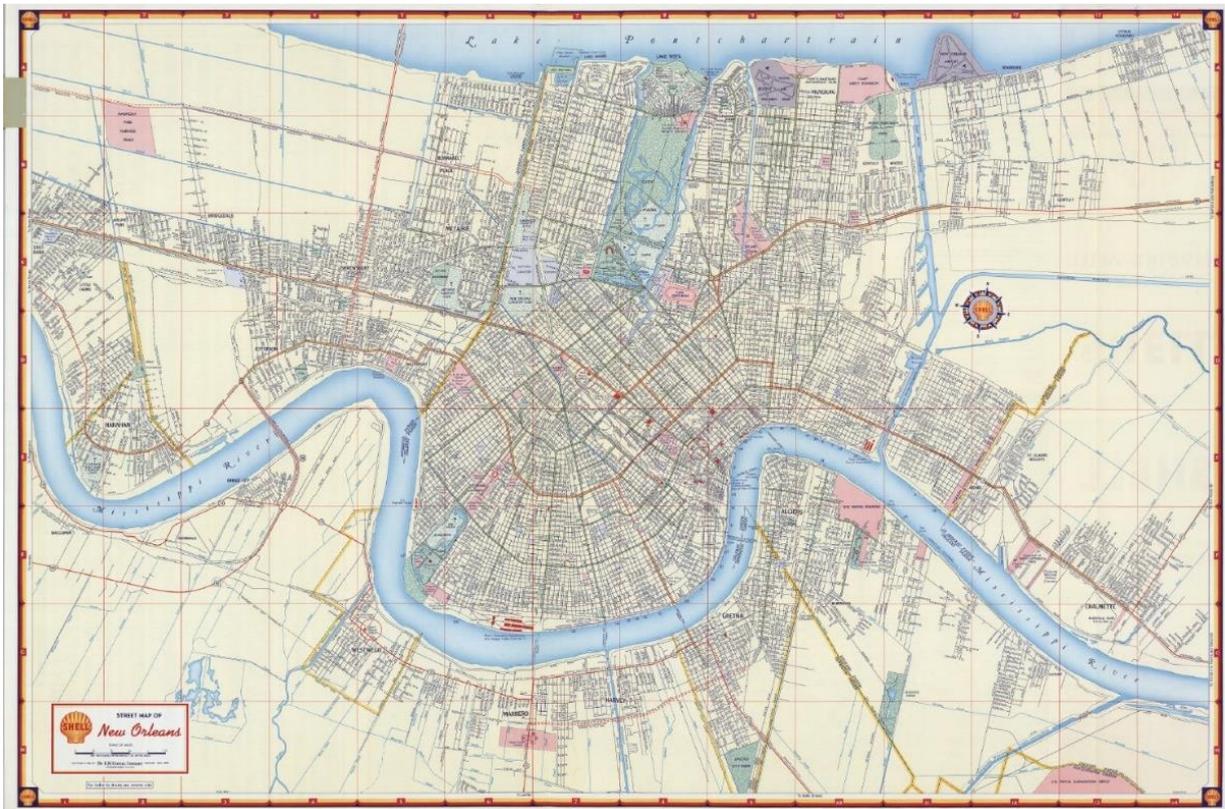


Figure 15 : Carte Shell de la Nouvelle Orléans en 1956 (source :

<http://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~212259~5500320:Shell-Street-Map-of-New-Orleans->)

Cette conquête de la ville sur les marais a duré près de 250 ans pour se terminer en 1970 avec la fin de la construction des levées le long du lac Pontchartrain débutée en 1927. Ces infrastructures ont été installées afin de protéger la ville des inondations telles que celle du Great Flood de 1927, et des ondes de tempêtes dont une avait inondé la ville lors de l'ouragan Betsy en 1965. La ville ayant naturellement une forme de cuvette, la présence de ces levées le long du lac n'a fait que surélever les bords de cette cuvette qui y a gagné le surnom de « *the Bowl* ». Cette conquête sur les marais est un processus extrêmement rapide en comparaison des processus géologiques et entraîne des perturbations des milieux écologiques. En effet, ces infrastructures permettent d'éviter les inondations, cela empêche également le renouvellement du dépôt sédimentaire (Lewis, 2003). Ce phénomène engendre une érosion de la côte et un affaissement des sols, tout cela, renforcé par la présence du système de drainage redirigeant toute l'eau vers le lac Pontchartrain.

A la suite de la construction de ces levées, la ville de la Nouvelle Orléans a permis le changement de zonage en zone urbanisable de la paroisse d'Orléans entre le fleuve, le Canal Industriel et le lac Pontchartrain (quartier de Lakeview et Gentilly). A la fin de la 2nde Guerre Mondiale, la Nouvelle Orléans, en dehors du centre-ville, est essentiellement constituée de pavillons individuels principalement de plein pied et donc très étendue tout en restant unifiée au sein d'une seule municipalité et peu ségréguée sur le plan spatial (Lewis, 2003).



Figure 16 : Carte postale représentant la Nouvelle-Orléans en 1945 (source : <http://apps.lib.ua.edu/blogs/digitalservices/page/8/>)

Durant les années 1950, nous assistons à un exode massif de la population blanche vers la périphérie à la suite de l'arrêt « *Brown vs (Topeka) Board of Education* » de 1954 qui met fin à la ségrégation scolaire entre enfants noirs et blancs. Pour compenser cette ségrégation scolaire, les familles blanches n'ayant pas les moyens pour une école catholique privée mettent en place une ségrégation spatiale en s'éloignant de la ville. Afin de profiter de cet exode, les comtés de Jefferson et de St Bernard procèdent à la création de leur propre *Levee Board* (conseil de gestion des digues), ce qui leur permet d'ouvrir eux aussi, une partie de leur territoire à l'urbanisation. (Zaninetti, 2007)

La Nouvelle Orléans est l'une des villes les plus pauvres des USA avec plus de 240 000 personnes vivant sous le seuil de pauvreté. En 1999 le revenu annuel moyen par habitant était de 18 900\$ dans l'agglomération pour 21 400\$ à l'échelle fédérale avec 18% de la population vivant sous le seuil de pauvreté contre 13%. A l'intérieur même de cette agglomération, la ville de la Nouvelle Orléans se démarque par un revenu moyen annuel de 17 200\$ et 28% de personnes vivant sous le seuil de pauvreté. La pauvreté touche principalement les minorités raciales et ethniques, ce que nous pouvons voir à la Nouvelle Orléans car 1 noir sur 3 vit en dessous du seuil de pauvreté contre 1 sur 4 à l'échelle fédérale, il y a donc 2 pauvres sur 3 qui sont noirs dans l'aire métropolitaine. A la Nouvelle Orléans, un noir touchera en moyenne 11 300\$ par an contre 14 400\$ en moyenne pour l'ensemble des noirs vivant aux USA (Maret-Thomas Cadoul, 2008). Les populations noires étaient donc les plus vulnérables et les plus susceptibles de s'installer dans les quartiers à risques, étant les moins chers.

Pour contrer ce phénomène la Nouvelle Orléans ouvre à l'urbanisation la zone de East New Orleans le long de l'autoroute I-10, bien qu'elle soit située sous le niveau de la mer. Cette politique est un échec puisqu'elle n'attire que les classes moyennes noires alors que le comté de Jefferson et la paroisse de St Bernard débutent l'urbanisation de la rive gauche du Mississippi (West Bank Jefferson). Cette zone manquant d'infrastructures de transport en dehors de deux ponts, une autoroute va être créée en 1968 reliant Slidell à la Nouvelle Orléans. De plus un pont de 35 kilomètres avait déjà été construit en 1959 reliant Métairie à Mandeville et Covington sur la rive Nord (ibid.).



Figure 17 : carte des voiries de la Nouvelle Orléans (source : city of New Orleans)

Le développement historique de la ville a entraîné la création d'un risque lié aux catastrophes naturelles plus élevé pour les populations noires que pour les populations blanches en raison de la ségrégation spatiale. En effet, les populations noires font partie des plus pauvres de la ville et habitent donc dans les quartiers les plus pauvres. Ces quartiers sont les plus à risques en raison de l'altitude bien en dessous du niveau de la mer pour certains. De plus, la forme de cuvette de la ville entraîne l'accumulation de l'eau dans les quartiers les plus bas en cas de rupture des digues du lac Pontchartrain. Cela explique pourquoi ce sont les populations noires qui ont été le plus impactées par l'ouragan Katrina en 2005 alors qu'elles ne représentent que 37% de la population totale de l'aire urbaine. De plus, les autorités n'ont donné l'ordre d'évacuation que 48h à l'avance sans prévoir aucun plan d'évacuation. En conséquence de cela, la population devait procéder à l'évacuation par ses propres moyens, or, une grande majorité de la population pauvre ne disposait pas de voiture et s'est donc retrouvée coincée en ville lors de la tempête (Hernandez, 2009).

La ville de la Nouvelle Orléans est toujours en train de se remettre des conséquences de Katrina et a dû procéder à de nombreuses reconstructions pour tenter de retrouver sa forme initiale. Cependant, cet événement est également une opportunité pour la ville de se reconstruire, de se moderniser et de relancer une dynamique de croissance dans la *Crescent City*.

ii. *L'eau, un risque constant mais également une opportunité : l'exemple de Katrina*

La ville de la Nouvelle-Orléans, bâtie dans l'un des méandres du Mississippi, est naturellement une zone à risque pour les inondations. De plus, sa localisation dans le golfe du Mexique la rend très vulnérable aux ouragans saisonniers qui passent dans la région. A cela, s'ajoute la configuration actuelle de la ville qui se présente sous la forme d'une cuvette et où les « bords » ont été surélevés artificiellement par la création de levées le long du lac Pontchartrain et des rives du Mississippi. Cette configuration engendre une stagnation des eaux à l'intérieur de la ville qui ne peut être par la suite évacuée que par drainage. La construction de ces levées s'est faite dans l'objectif d'ouvrir de nouvelles zones à l'urbanisation, ce qui entraîne une consommation plus

importante de l'espace en zones inondables, servant auparavant de zones tampons aux ondes de tempêtes. Ainsi la mise en place de ces infrastructures devant protéger la population des risques naturels a eu l'effet inverse de celui qui était escompté. En effet, cela a exposé les riverains à un risque accru d'inondation en raison de la stagnation de l'eau et a considérablement réduit les défenses naturelles de la ville (Maret-Thomas Cadoul, 2008).

La destruction des défenses naturelles de la ville est renforcée par la construction de canaux de navigation et d'adduction de pétrole et de gaz, détruisant les marais à l'est de la ville. Ces marais avaient une fonction de barrières naturelles protégeant la ville contre les ondes de tempêtes venant du golfe du Mexique (Campanella, 2002).

La Nouvelle Orléans étant une ville portuaire, sa prospérité dépend avant tout de la navigation. Cependant, la navigation moderne entraîne la nécessité du libre passage de très gros bateaux. Il est donc nécessaire que le Mississippi soit toujours au plus haut pour supporter ces bateaux. Afin d'obtenir ce résultat, il faut que les digues entourant la ville soient étanches mais cela empêche également l'apport alluvial de maintenir la ville à un niveau viable. Pour cela, il faut que la ville soit protégée de la mer par une bande côtière large et consistante. Or la bande côtière de la Nouvelle Orléans a perdu un quart de sa superficie en 20 ans. Ainsi, la prospérité urbaine sape les bases même de la fondation et du développement de la ville. (Jean-Samuel Bordreuil, 2009 dans *Retour sur la ville émergente*)



Figure 18 : Carte des protections entourant la Nouvelle Orléans et des brèches au passage de Katrina (source : http://www.lemonde.fr/planete/visuel/2015/08/29/la-nouvelle-orleans-citadelle-menacee-par-les-eaux_4739301_3244.html)

La Nouvelle Orléans est très vulnérable, spécialement dans un contexte de changement climatique et de montée des eaux. La ville est construite presque entièrement sous le niveau de la mer et continue de s'enfoncer, entraînant ainsi les digues censées la protéger des inondations. Ces digues sont également un risque accru pour la ville en cas de défaillance des infrastructures car elles stockent l'eau à l'intérieur de la ville et l'empêche de s'écouler. Le cas de l'ouragan Katrina en est un exemple criant : le 29 août 2005, Katrina passe sur la ville et entraîne la rupture des digues du lac Pontchartrain. Ces ruptures de digues vont libérer un volume d'eau considérable sur la ville qui va tuer des centaines de personnes et inonder 80% de l'espace urbain pendant plusieurs semaines. La majorité des dégâts va être causée par ces inondations et non pas par l'ouragan lui-même. Une partie de la population avait déjà pu quitter la ville quand l'ordre d'évacuation avait été donné en prévention des vents violents de l'ouragan. Par la suite les autorités ont plus ou moins bien réussi à gérer la crise correctement à travers le sauvetage des personnes qui se sont retrouvées bloquées à leur domicile ou bien réfugiées au Superdôme ou au Convention Center (Hernandez, 2009).

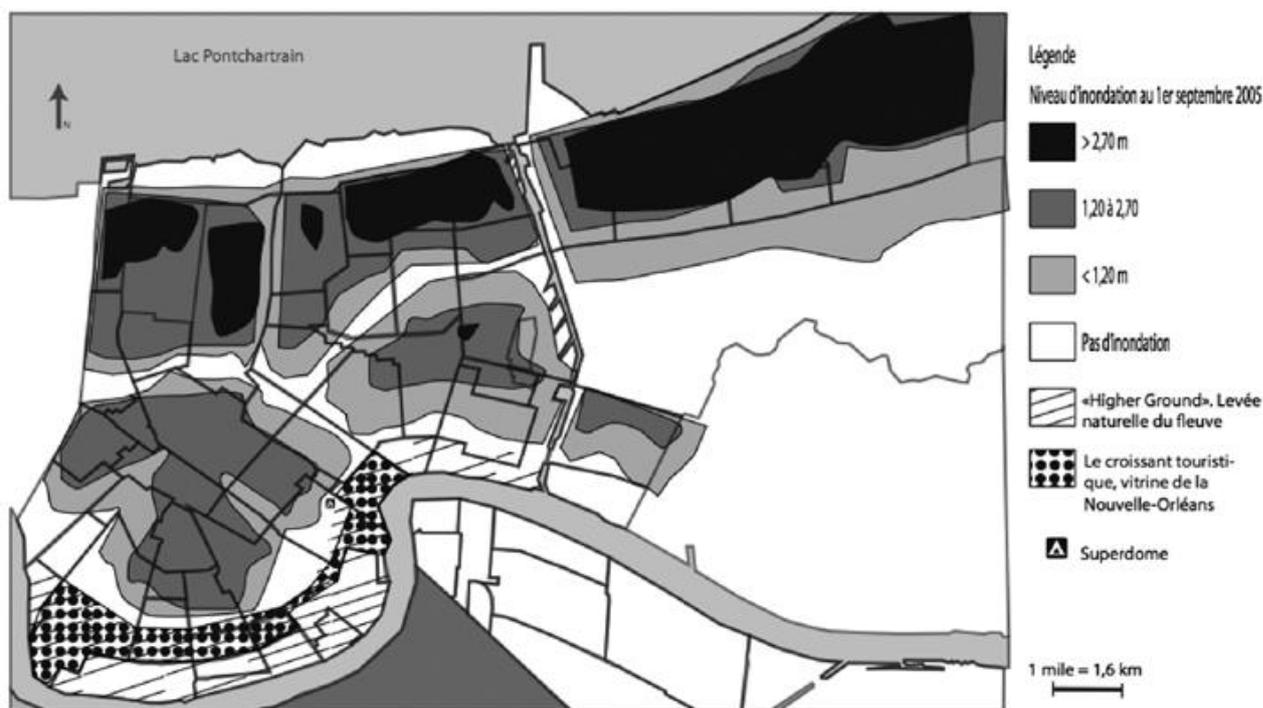


Figure 19 : carte du niveau des inondations lors de Katrina (source : Julie Hernandez, *Le tourisme macabre à La Nouvelle-Orléans après Katrina : résilience et mémorialisation des espaces affectés par des catastrophes majeures*)

Même si le passage de Katrina fut une catastrophe naturelle de grande ampleur pour la ville, de nombreux chercheurs s'accordent pour dire que le pire de Katrina est le prolongement des conséquences de cet événement bien après son passage. En effet, en 2008 soit 3 ans après le passage de l'ouragan, la vulnérabilité de la ville n'avait pas changé et les reconstructions mises en place reproduisaient les mêmes conditions propices à une autre catastrophe. Cela s'oppose ainsi à la reconstruction « durable » de la ville qui permettrait d'améliorer la résilience de la ville en cas de catastrophe (Maret-Thomas Cadoul, 2008).

Les conséquences de Katrina se font notamment ressentir à travers le faible pourcentage de la population ayant fait leur retour à la Nouvelle Orléans après avoir quitté la ville. En effet, en 2007, le US Census Bureau, équivalent américain de l'INSEE, estimait que seulement 239 000 personnes étaient revenues, soit 53% de la population pré-Katrina. Le maire de la Nouvelle Orléans, Ray Nagin, a par la suite contesté ces chiffres en 2008, affirmant que ses services avaient compté plus de 300 000 habitants revenus en ville. Cependant, les véritables chiffres restent flous en raison de la faible pertinence des méthodes de comptages. En effet, les différents services se basent sur des adresses postales ou des activations de compteur électriques sans savoir si la personne habite réellement sur place. Afin de pouvoir bénéficier de l'aide du Road Home Program (Programme d'indemnisation des victimes des ouragans *Katrina* et *Rita*, mis en place par la Louisiana Recovery Authority), les habitants devaient fournir une preuve de résidence dans les 3 ans suivant la catastrophe et une adresse ou une facture d'électricité étaient suffisantes. Cette marge d'erreur dans les comptages est également au bénéfice des politiques qui ne souhaitent pas créer de blocage au retour des personnes en les décourageant de revenir. Au contraire, ils souhaitent inciter plus d'habitants à revenir vivre en ville, le nombre d'habitants influençant l'ampleur de l'aide fédérale à la ville (Hernandez, 2009).

La reconstruction de la Nouvelle Orléans a commencé seulement quelques semaines après Katrina et elle est financée par la FEMA (Federal Emergency Management Agency) qui a fourni des mobiles homes pour les personnes sans-abri ainsi qu'un compte aux plus démunis pour subvenir à leurs besoins. La FEMA a également financé la première phase des travaux, prenant en charge le déblaiement des rues, le nettoyage des maisons et la réparation des systèmes de communications (réseaux, routes...) et des infrastructures de services (eau potable, assainissement, électricité...).

Par la suite, la ville de la Nouvelle Orléans a procédé à la phase 2 qui était la reconstruction de la ville selon un plan organisé. Dans un premier temps le maire, Ray Nagin, prit la décision d'engager un cabinet d'urbanisme afin qu'il élabore un plan de reconstruction global pour la ville. Le cabinet rendit son rapport quelques semaines plus tard et proposait de débiter la reconstruction par les quartiers ayant une altitude la plus élevée, ayant été les moins touchés par l'inondation. Il proposait également de reconstruire la ville selon une trame plus dense, plus réduite et adaptée à la diminution de la population après Katrina. Pour cela, les urbanistes souhaitaient abandonner les quartiers les plus exposés et les moins habités afin d'en faire des zones tampons en mesure de protéger la ville contre de nouvelles catastrophes (ibid.).

Ce projet tenait compte de la diminution de la population post-Katrina et permettait une reconstruction plus censée sur les caractéristiques concrètes de la ville. Il fut un échec total car il ne tenait pas compte des volontés des habitants qui étaient restés ni du traumatisme qu'ils avaient subi. Le maire rejeta donc ce plan et s'engagea à rebâtir tous les quartiers et à n'imposer aucune contrainte à la planification afin de laisser le marché guider la reconstruction. Cependant ce projet a laissé des traces, notamment dans le comportement de la population vis-à-vis des autorités. En effet, les associations de quartier ont tendance à gonfler les chiffres du nombre d'habitants revenus vivre sur place. Il s'agit d'une réponse à la politique de la Bring New Orleans Back Commission (BNOB), nommée par le maire après Katrina. Dans le cadre de cette commission les plans de reconstruction étaient dépendants de la viabilité des quartiers et chaque quartier devait apporter la preuve de sa viabilité sous peine d'être exclu des programmes. Pour cela, chaque quartier devait avoir entre 5000 et 10000 habitants ainsi que certains services, commerces et espaces récréatifs (BNOB, 2006). Si le quartier n'était pas considéré comme viable, ses habitants devaient être déplacés dans d'autres quartiers et ainsi transformés en parcs ou zones de collectes des eaux. Ce plan n'a jamais été appliqué mais les habitants ont appris à se méfier et augmentent désormais les chiffres qu'ils fournissent.

Cette deuxième phase fut jugée trop lente et sans vision claire des projets par le City Council qui, en réponse, engagea à son tour un cabinet d'architecte dans le but d'obtenir un plan de reconstruction pour les quartiers les plus touchés. Cependant ce projet fut à son tour abandonné en raison de son manque de cohérence car il ne tenait pas compte des interactions entre les différents plans de quartier, bien qu'il soit élaboré en collaboration avec la population. A partir de ce moment-là, la fondation Rockefeller a fourni le financement de l'UNOP (Unified New Orleans Plan). Ce plan permettait de mettre en place une gestion de la reconstruction à l'échelle de la ville et prenant en compte l'avis des habitants. Il s'agit d'un projet collaboratif entre des consultants privés, le département d'urbanisme de l'université de la Nouvelle Orléans et America Speaks (organisme engagé à impliquer les habitants dans les décisions publiques). Il s'agit d'un plan permettant la fusion des différents plans de quartiers en plusieurs plans de districts permettant de lier volonté de la population et réalité des enjeux (Maret-Thomas Cadoul, 2008). Plusieurs scénarios ont ensuite été élaborés et soumis à la population qui a voté pour celui correspondant à ses besoins.



Figure 20 : Projet du Great Wall (source : <http://www.astrosurf.com/luxorion/cyclone-katrina.htm>)

La carte ci-dessus représente le projet du Great Wall censé protéger la Nouvelle Orléans d'une nouvelle catastrophe. Il s'agit de la construction de digues et de levées encore plus hautes que précédemment et équipées de pompes de drainages plus puissantes. Ce projet a été achevé en 2012 et par la suite renforcé par l'ajout de pompes encore plus puissantes en 2014.

La reconstruction de la Nouvelle Orléans a fait face à un problème de taille avec le manque de *leadership* de la part des élus. En effet, aucun élu n'a pris le risque d'assumer le rôle de chef de la reconstruction afin de préserver ses chances pour les prochaines élections. Il a fallu attendre 2007, pour que le maire nomme Ed Blakely à la tête du Comité de reconstruction de la cité. Ed Blakely est un expert dans le domaine de la reconstruction des villes touchées par des catastrophes. Cependant, Blakely s'est souvent plaint du manque de moyens qui lui a été accordé et des restrictions imposées à sa fonction (ibid.).

Toutes ces raisons ont fait que la Nouvelle Orléans est une ville qui n'a toujours pas terminé sa reconstruction à l'heure actuelle, 11 ans après la catastrophe. Cependant, même si Katrina a eu des conséquences désastreuses pour la population de la ville, le passage de l'ouragan offre à la Nouvelle Orléans l'opportunité de se reformer et de repartir sur des bases plus saines. Les fronts d'eau de la ville qui avaient longtemps été délaissés et étaient devenus des friches sont maintenant très prisés, étant les rares quartiers ayant été épargnés par les inondations. La ville s'est souvenue que ces quartiers et les rives du Mississippi étaient les zones d'implantation privilégiées des anciens colons en raison de la protection qu'ils offrent. En effet ils forment une levée naturelle du fleuve. Ainsi les projets de redéveloppement des fronts d'eau fleurissent à nouveaux dans la *Crescent City*.

iii. Les aménagements récents et les volontés politiques

A la suite du passage de Katrina, les projets se sont succédés, notamment afin de reconstruire et de renforcer les protections anti-inondations détruites par l'ouragan. L'intérêt pour les fronts d'eau s'est également modifié et, contrairement à ce que nous pourrions penser après une catastrophe de cette ampleur, la ville s'est rapprochée de son fleuve. En effet, les autorités mais également les habitants se sont rappelés que les quartiers les plus sécurisés étaient en majorité ceux le plus près de l'eau car situés sur une élévation naturelle du terrain. L'exemple le plus concret de ce changement d'intérêt est le lancement du programme « *Reinventing the Crescent* » en 2008 par la

ville et la *New Orleans Building Corporation* (NOBC). Il s'agit d'un programme sur le long terme dont la fin de la première phase est prévue pour le tricentenaire de la ville en 2018. L'objectif de ce programme est de procéder au redéveloppement de 6 miles (un peu moins de 10km) de fronts d'eau afin de reconnecter la population à sa rivière. Il regroupe différents acteurs, dont la ville et la NOBC, mais également des architectes et des urbanistes afin de développer la vision de la ville de demain (NOBC, 2008).

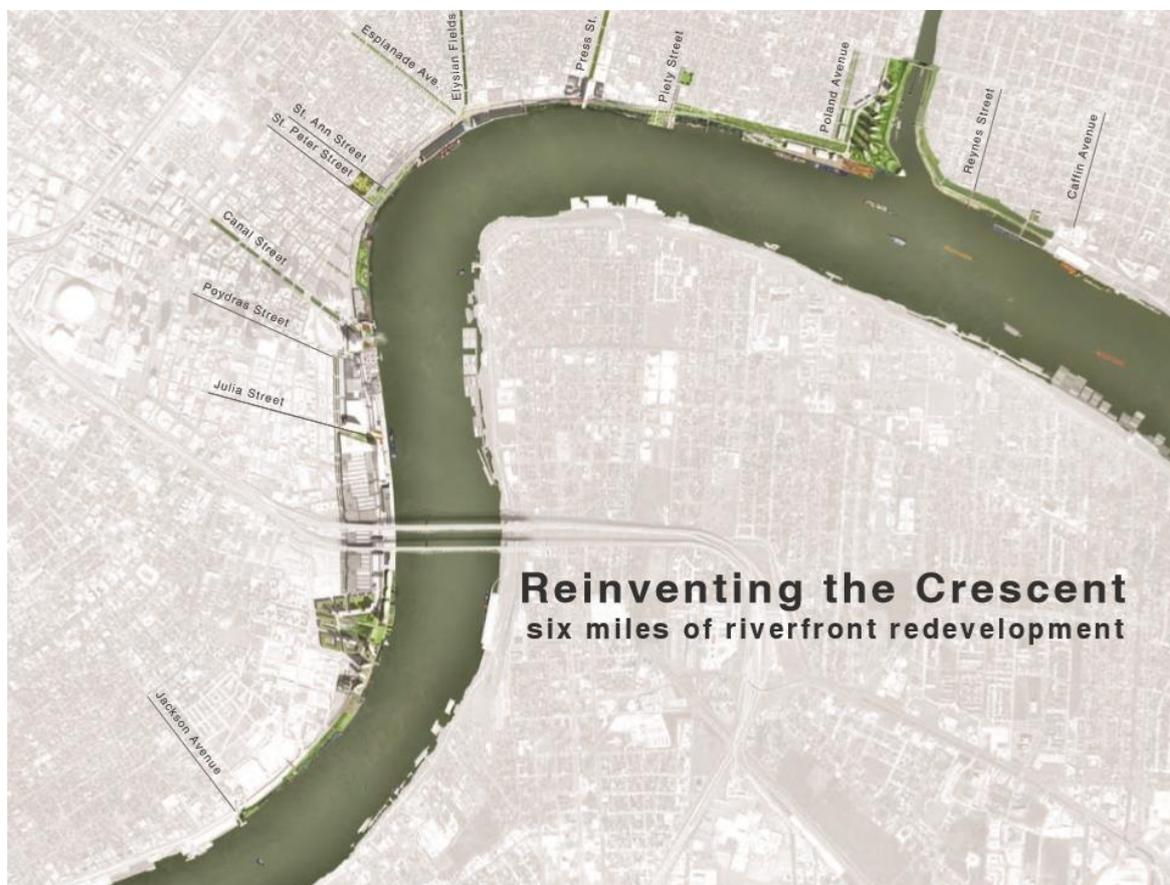


Figure 21 : Plan représentant l'aire d'action du programme *Reinventing the Crescent* (source : NOBC, 2008)

Ce programme souhaite impulser de nouvelles activités le long de ces 10 kilomètres de fronts d'eau afin de transformer ce qui est actuellement composé de friches industrielles et commerciales en un exemple « d'excellence de design renommé dans le monde entier ». Il permettra d'augmenter le tourisme, de créer des emplois et des revenus pour la ville et favorisera une qualité de vie renouvelée parmi les communautés locales (Ville de la Nouvelle Orléans). Ces objectifs énoncés par la ville et la NOBC ont été confirmés par le Dr Jim Richardson, docteur en économie et professeur à la *Louisiana State University*, qui a déterminé les impacts de ce projet sur la ville. Il estime que « *Reinventing the Crescent* » fournira :

- En moyenne 5800 emplois par an pendant la construction
- 13 millions de dollars en taxe pour l'état par année de construction
- 8 millions de dollars en taxe locale par année de construction
- 24 000 emplois permanents
- 34.8 millions de dollars de taxe pour l'état par an une fois terminé
- 28.5 millions de dollars de taxe locale par an une fois terminé
- Un taux de rentabilité de 18% sur 30 ans

Dans le cadre de ce programme, découpé en plusieurs phases, la phase n°1 est très représentative des projets pouvant être mis en place. Dans cette phase, un projet de 30 millions de dollars s'est déroulé, permettant la construction d'un parc linéaire de 1.4 miles le long de la rivière entre *Elysian Fields* à Marigny et *Mazant Street* à *Bywater*. Ce parc, le *Piety garden* permet de relier

le *Mandeville Shed* au *Piety Wharf* grâce à des cheminements piétons, des espaces de jeux et des espaces verts. A ce parc, le projet rajoute la création d'un pavillon ouvert au public sur le *Piety Wharf*, utilisable pour tous types d'évènements comme des mariages ou des cérémonies diverses. Il procède également à la construction d'une rampe piétonne débutant à la *N Peter Street* et à *Elysian Fields* permettant de passer au-dessus des murs de protection contre les inondations et des voies ferrées.



Figure 22 : Carte représentant l'emplacement du *Crescent Park* (source : The Times Picayune, NOLA.com)



Figure 23 : Photographie du *Crescent Park* (source : : <http://intelligenttravel.nationalgeographic.com/2015/10/02/beyond-the-quarter-the-perfect-day-in-new-orleans/>)

Afin de permettre la réalisation de ce projet, le port de la Nouvelle Orléans a dédié d'anciens quais et la ville a pu utiliser les fonds de financement fédéraux pour l'aide à la reconstruction après

Katrina. Plusieurs autres lieux sont également très importants dans les projets de redéveloppement de la Nouvelle Orléans (Sayre, 2015) :

- **Ernest N. Morial Convention Center** : « nous devons réclamer les espaces non utilisés pour le commerce maritime pour en faire des espaces de rassemblements pour la population locale et les visiteurs. Afin de générer du commerce, des opportunités pour les visiteurs et les locaux de venir dans le centre-ville et avoir une expérience culinaire ou de shopping unique ou une autre attraction que l'on ne trouve qu'ici » (Bob Johnson, président du Convention Center).
- **World Trade Center** : Les développeurs *Carpenter&Co* et *Woodward Interests* ainsi que d'autres investisseurs cherchent à convertir ce bâtiment de bureaux des années 60 en un luxueux *Four Seasons hotel and condominium*. Ce projet prévu pour 2018 sera un nouveau lieu d'activité touristique et résidentiel sur le front d'eau avec 350 chambres d'hôtels et 76 condos de luxe.
- **Port of Embarkation** : En 2013, la ville a racheté le site de l'ancienne base de support de l'activité navale et a confié le redéveloppement à EMDRC pour créer plusieurs résidences ainsi qu'un parc et un amphithéâtre en plein air.



Figure 24 : Représentation du Port of Embarkation tel que prévu dans *Reinventing the Crescent* (source : NOBC)

De nombreux projets privés ont également vu le jour depuis quelques années démontrant un regain d'intérêt des développeurs pour les terrains du centre-ville en front d'eau. Nous pouvons prendre par exemple le cas de l'*Outlet Collection at Riverwalk* qui est un espace commercial le long du Mississippi ayant ouvert en 2014. La *Howard Hughes Corporation* a dépensé 80 millions de

dollars afin de transformer l'ancienne promenade délaissée en un nouvel espace commercial dans le but d'attirer des touristes, des locaux ou encore des conventionnaires de passage.

Précédemment, c'est la *Domain Companies* qui avait annoncé en 2010 sa volonté de développer un projet de 200 millions de dollars dans le *South Market District* dont la construction n'a commencé qu'en 2013. Ce projet de redéveloppement visait à la création de 600 appartements et d'un total de près de 15 800 mètres carrés d'espaces de vente dédiés à des boutiques et cafés. Il prend en compte, également, la conversion d'une ancienne tour de bureau en 209 appartements et 2000 mètres carrés d'espace commercial dans la première phase du projet pour 48.4 millions de dollars (ibid.).

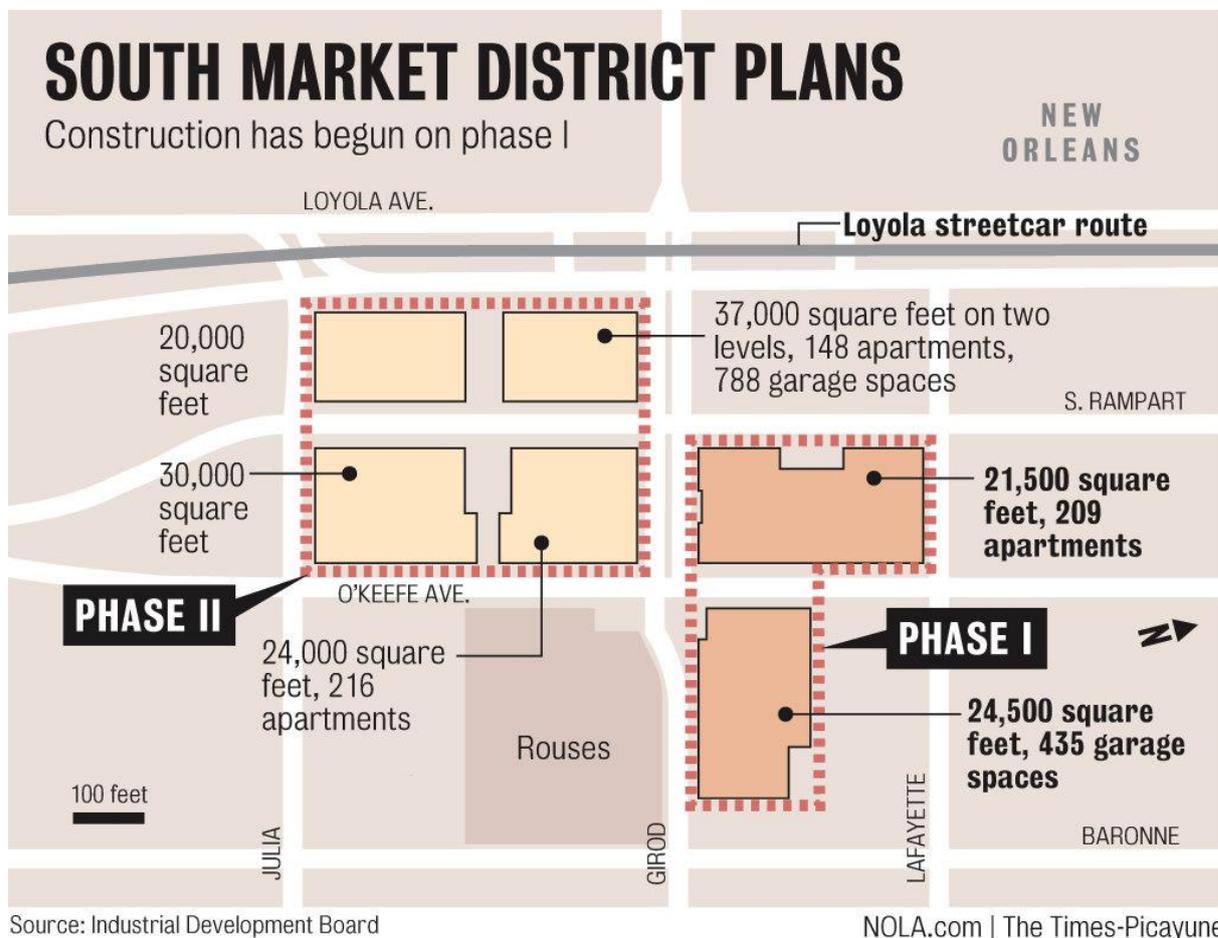


Figure 25 : Carte du projet de South Market District (source: Industrial Development Board via NOLA.com)

Plus récemment, la *Howard Hughes Corporation* (HHC) et un groupe de développeurs locaux ont proposé de construire un projet gigantesque en collaboration avec le *Convention Center*. Afin d'initier ce projet, le comité de direction du *Convention Center* a approuvé en 2015 un plan de 65 millions de dollars afin d'améliorer le trafic dans le *Warehouse District* ainsi que de construire un parc linéaire le long du boulevard du *Convention Center*.

Selon les propos de Mark Bulmash, vice-président au développement chez HHC, ce projet de transformation de la typologie des projets fait à la Nouvelle Orléans, était une opportunité de lier les différents quartiers ensemble et de réaliser un projet « phare dans l'histoire de la ville ». Il considère ce projet comme évolutif et dont les présentations ne montrent que des idées préliminaires qui seraient amenées à changer au fil du projet. Afin de faciliter la mise en place du projet, les développeurs souhaiteraient que la ville place la zone en district de développement économique afin de bénéficier d'une diminution de taxes. Les développeurs ont déjà émis de nombreuses idées pour le projet (Katherine Sayre, 2015) :

- Un complexe hôtelier de grande envergure incluant des espaces de conférences, des restaurants, un spa, des boîtes de nuit. Le groupe MGM a été contacté pour la mise en place de cette partie du projet.

- La *Trade House* serait un espace culinaire important regroupant des vendeurs de nourriture et des chefs sous le même toit. Les développeurs se sont inspirés du *Ferry Building Marketplace* de San Francisco et du *Pike Place* de Seattle.
- Un campus culturel avec un potentiel pour la recherche, les études supérieures et les musées. L'université de Tulane pourrait s'insérer dans ce cadre avec son projet de nouveau centre de recherche basé sur le front d'eau.
- Un total de 1427 unités résidentielles : 29 maisons de ville, 979 appartements, 359 condos et 60 « MGM Skyloft » au sommet de l'hôtel.
- Des espaces verts à travers toute la zone ainsi qu'une tour « point de repère » au design en forme d'aiguille.

Le design de ce quartier est une réalisation du groupe *Eskew+Dumez+Ripple and Manning Architects* qui a proposé quelques visuels de leurs premiers travaux :



Figure 26 : Représentation de la tour « point de repère » (source : NOLA.com)



Figure 27 : Représentation du boulevard de l'hôtel (source : NOLA.com)



Figure 28 : Représentation des espaces publics (source : NOLA.com)



Figure 29 : Représentation du boulevard du Convention Center (source : NOLA.com)

L'université de Tulane a lancé en 2014 le projet d'un nouveau centre pour la recherche bio environnementale sur les côtes et les rivières. Ce nouveau centre devrait faire environ 1000 mètres carrés combinés avec les 1000 mètres carrés d'un entrepôt déjà existant et réhabilité. Avec la création d'un nouveau centre d'excellence de Tulane pour la restauration et la protection côtière, l'université souhaite créer une aire d'attractivité pour la recherche et les investissements en fournissant une plateforme de développement pour ce domaine sous la forme d'un incubateur d'entreprises. Le directeur du centre Tulane-Xavier pour les recherches bio environnementale, Michael Blum, estime que ce projet permettra d'augmenter l'engagement public ainsi qu'améliorer l'accès du public aux fronts d'eau. Le projet sera développé selon plusieurs phases et comportera de nouveaux laboratoires, des expositions, des bâtiments de cours et de conférences en plus des espaces verts et des parkings. Le campus est situé le long du Mississippi entre le siège de la *Port*

Authority et Mardi Gras World. Sur le long terme le but est de redévelopper le quai entier pour inclure une promenade le long du nouveau district de recherche et en lien avec l'expansion du centre de convention. (Tulane University, 2015)



Figure 30 : Modélisation du nouveau centre de recherche (source : Tulane University)

Un autre projet prenant place sur le front d'eau est le réaménagement de l'ancien terminal de ferry sur Canal Street voulu par l'autorité régionale des transports. Ce projet vise à remplacer ce terminal par une promenade piétonne installée sur une barge flottante et à terme de développer des espaces commerciaux sur le site. Un fond de 10 millions de dollars a déjà été accordé à l'autorité régionale de la part du fédéral pour développer ce projet. Selon Justin Augustine, vice-président de Transdev le gestionnaire privé de l'autorité régionale, le projet aurait 4 composantes principales :

- Une promenade moderne sur barge afin de créer un espace ouvert piéton sur le front d'eau.
- Un terminal de bus reliant le tramway et le ferry
- 2 nouveaux ferries
- Une nouvelle ligne de tramway qui irait vers le haut de la ville depuis *Canal Street*



Figure 31 : Représentation du nouveau projet du terminal (source : city of New Orleans)

Le dernier projet en date, ayant été annoncé en mars 2016, est la réhabilitation de la marina du *South Shore Harbor* dans l'est de la Nouvelle Orléans. La première phase de développement comprend :

- La rénovation de l'ancien terminal en un « *community market* » ouvert ainsi qu'un restaurant panoramique sur le lac au deuxième étage.
- La construction d'un dock à essence et d'un magasin de marina pour « stimuler le trafic fluvial à l'intérieur et autour du port »
- La construction d'un amphithéâtre pour des festivals et des concerts ainsi que d'un studio d'enregistrement en partenariat avec le Berklee College of Music.
- La mise en place d'une promenade équipée de magasins et de restaurants.

Ce projet fait suite à l'accord signé en 2015 entre Roland Von Kurnatowski, propriétaire de Tiptina's une salle de concert bien connue de la ville, et l'autorité de gestion des biens de la paroisse d'Orléans. Kurnatowski s'est engagé à dépenser au minimum 12 millions de dollars pour la transformation des 19 acres de terrains dont le site d'un ancien casino flottant.

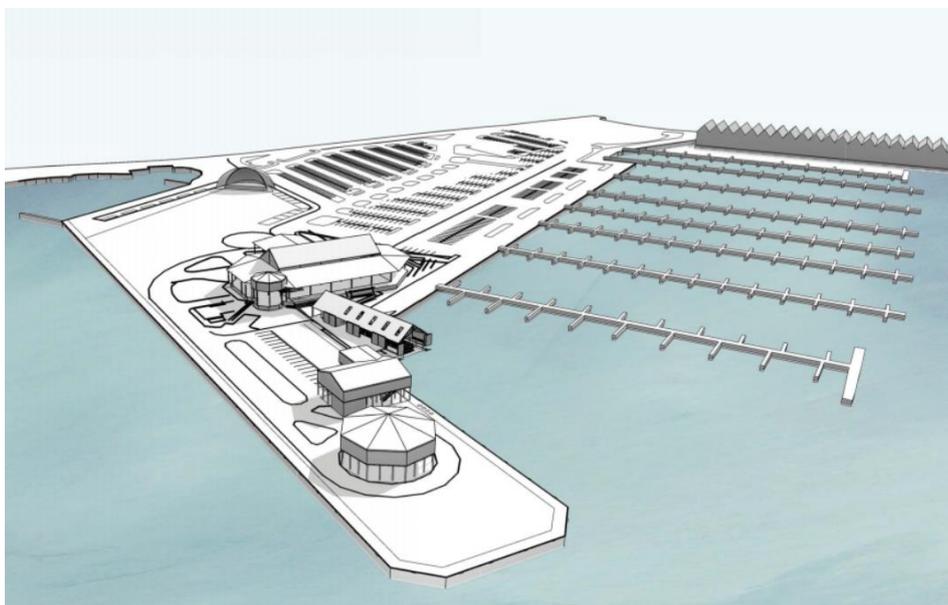


Figure 32 : Premier visuel du projet de la marina (source : city of New Orleans)

Ainsi, plus de 10 ans après le passage de Katrina, la ville de la Nouvelle Orléans a retrouvé un second souffle et lance de nombreux projets de développement afin de récupérer la place qu'elle occupait à l'échelle nationale et internationale. Cependant, la grande majorité de ces projets n'apporte pas de réponse au problème de pauvreté de la population mais au contraire pourrait l'accroître. En effet, l'ensemble de ces projets n'est pas destiné à la population pauvre vivant actuellement dans ces quartiers et pourrait même contribuer à augmenter la fracture sociale entre les habitants. En raison de cela, de nombreuses associations communautaires se soulèvent contre ces projets qui ne sont pas destinés à la population actuelle et qui va contribuer à augmenter le coût de la vie et ainsi obliger les habitants les plus pauvres à se déplacer.

b. Montréal

i. Histoire de Montréal et du St Laurent

Le Canada est un territoire qui fut découvert au 15^{ème} siècle, mais il faudra attendre 1534 pour qu'une mission d'exploration officielle soit envoyée par le roi de France, François 1^{er}. Il confie cette mission à Jacques Cartier, marin originaire de St Malo ayant déjà participé à des missions d'exploration officielle sous le commandement de Giovanni da Verrazzano. C'est lors de son deuxième voyage en 1535 que Cartier découvrira le fleuve St Laurent et le remontera jusqu'au village amérindien d'Hochelaga sur le site de ce qui deviendra plus tard Montréal. Pour accéder à ce village iroquois, il devra laisser son navire dans le lac St Pierre et continuer son chemin en barque où il débarque le 2 octobre 1535. Il y découvre plus de 2000 iroquois vivant dans un village dans l'ombre d'une montagne à laquelle il donnera le nom de Mont Royal.

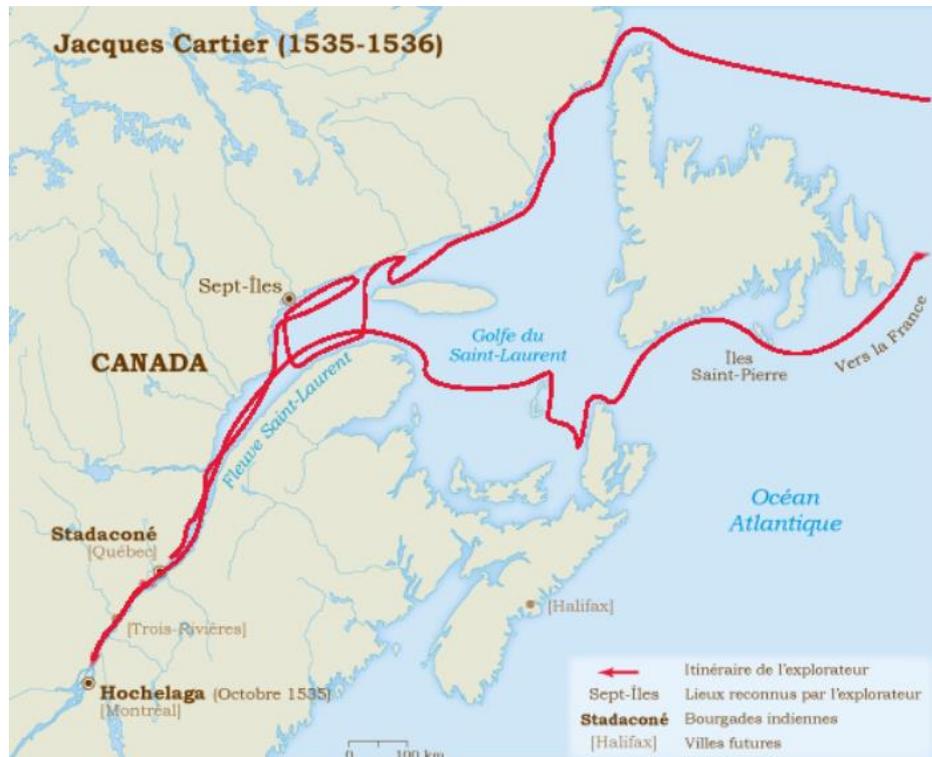


Figure 33 : Carte représentant le parcours de Cartier lors de son 2ème voyage (source : <http://www.museedelhistoire.ca/musee-virtuel-de-la-nouvelle-france/les-explorateurs/jacques-cartier-1534-1542/>)

Il faudra attendre 1611 et le passage de Samuel de Champlain pour que la colonisation débute sur l'archipel d'Hochelaga. Il y repère un havre idéal et y crée la Place Royale autour de laquelle la ville sera créée à partir de 1642. A l'arrivée de Champlain, il ne restait plus aucune trace des amérindiens rencontrés par Cartier.

La première colonie à s'implanter sur l'île sera fondée en 1642 et portera le nom de Ville-Marie. A la suite d'un mouvement de renouveau religieux en France, de plus en plus de personnes commencent à s'intéresser aux missions du Canada et fondent la Société de Notre-Dame de Montréal pour la conversion des sauvages de la Nouvelle-France. Cette société réussit à obtenir la seigneurie de l'île de Montréal de la part du roi et lance un projet de colonie missionnaire afin d'évangéliser les amérindiens de la région. Ils confient l'implantation de cette colonie à Paul Chomedey de Maisonneuve, secondé de Jeanne Mance qui souhaitait installer un hôpital et ils sont accompagnés d'une cinquantaine de personnes. Par la suite, Maisonneuve devient gouverneur et disposera des pouvoirs militaires et civils, notamment en matière de justice alors que Mance deviendra la gestionnaire du budget de la colonie (archives de Montréal, 2015)

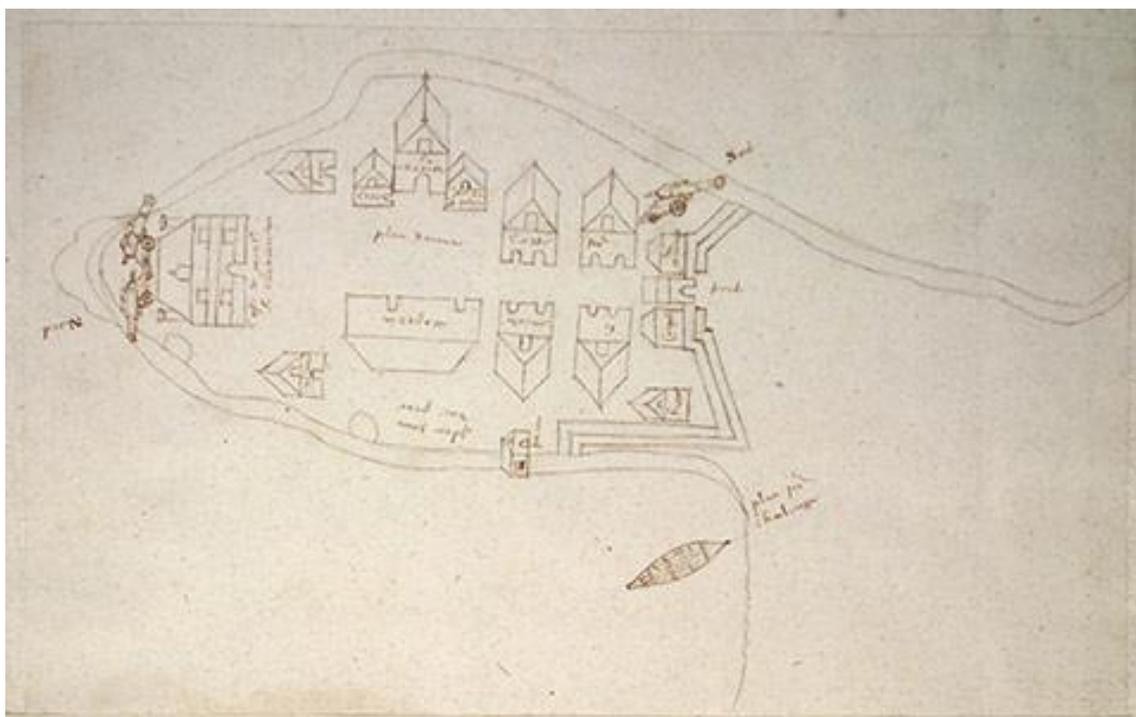


Figure 34 : Plan du fort de Ville-Marie, 1647 (source : Division des livres rares et des collections spécialisées. Bibliothèque de l'Université McGill)

Bien qu'ayant une vocation originale religieuse, c'est autour du commerce des fourrures que la ville va prospérer. En effet, la traite des fourrures fut la première source de revenus des colons au Québec et la plupart des villes québécoises ont débuté comme simples postes de traites où il était possible de commercer les peaux. Le moyen de transport le plus pratique était bien évidemment le transport fluvial sur le St Laurent. Cela permettait ainsi de faire vivre toutes les populations le long de son cours aussi bien françaises qu'amérindiennes ou encore anglaises. Ce n'est qu'à partir de 1860 avec la construction des voies ferrées que le transport fluvial s'est fait supplanter comme le moyen de transport le plus rapide.

Le St Laurent était découpé en trois sections navigables correspondant chacune à un type d'embarcation différent et Québec et Montréal étaient les deux villes étapes incontournables où il fallait changer de bateau. Jusqu'à Québec, les navires de plus gros tonnage adaptés à la pleine mer pouvaient circuler. Par la suite, il fallait transborder les marchandises sur des embarcations fluviales telles que des barges ou des chaloupes jusqu'à Montréal où seuls des canots pouvaient continuer jusqu'aux Grands Lacs. Ces embarcations faisaient le chemin aller, chargées des objets que les marchands souhaitaient échanger et au retour, elles repartaient avec les fourrures à vendre en Europe (Beaudoin, 1989).

Cette traite des fourrures fut bloquée peu après l'installation des colons à Hochelaga en raison de la guerre qui les opposait aux iroquois. Cependant, l'intervention militaire française en 1665-1666 permit de mettre un terme au conflit et ainsi reprendre le commerce des fourrures à grande échelle. Afin de pérenniser cette activité, il fut nécessaire d'établir des postes de traite permanents et des forts dotés de garnisons de manière à maintenir la région sous contrôle du roi.

Montréal devint le centre organisateur du commerce des fourrures qui permettaient de faire vivre un tiers de sa population et l'attrait de l'aventure devint un trait de la mentalité montréalaise.

La ville continue de se développer à partir de ce moment-là, de 600 habitants en 1663 elle passe à plus de 4000 en 1754. Ce développement est au départ selon un mode rural : le système des côtes. Il s'agit d'un regroupement de terres et d'habitations alignées le long du fleuve ou d'un chemin portant le nom de la côte, on en compte une trentaine en 1731. A l'époque, l'espace urbain est défini à partir des rues Saint-Paul et Notre-Dame, parallèles au fleuve et des rues transversales qui s'ouvrent graduellement. La majorité des habitations sont construites en bois ce qui engendre de nombreux incendies. Cependant à partir de la seconde moitié du 18^{ème} siècle, les montréalais les plus fortunés commencent à construire des habitations en pierres, principalement sur deux étages couverts par un toit en pignon. Les premiers faubourgs en dehors des murailles vont s'établir vers 1730 avec de nombreuses maisons en bois où les populations les plus pauvres vont s'installer (archives de Montréal, 2015).

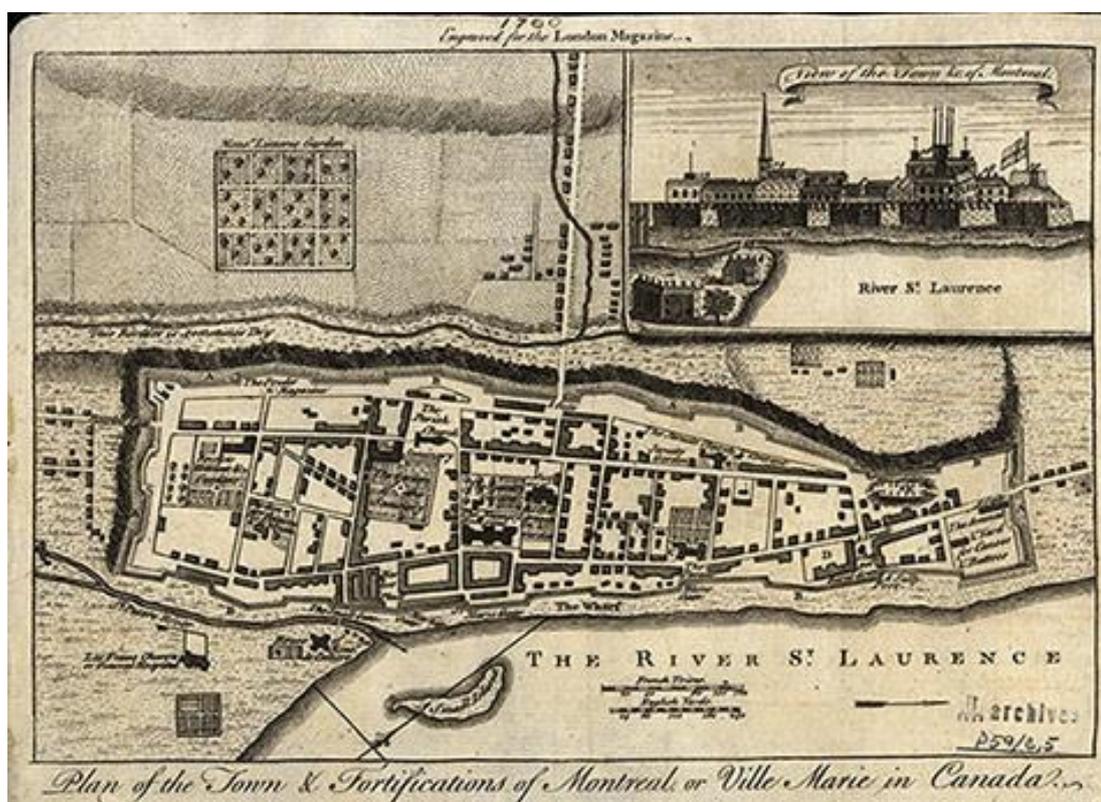


Figure 35 : Carte des fortifications de la ville en 1760 (source : Division des archives de l'Université de Montréal)

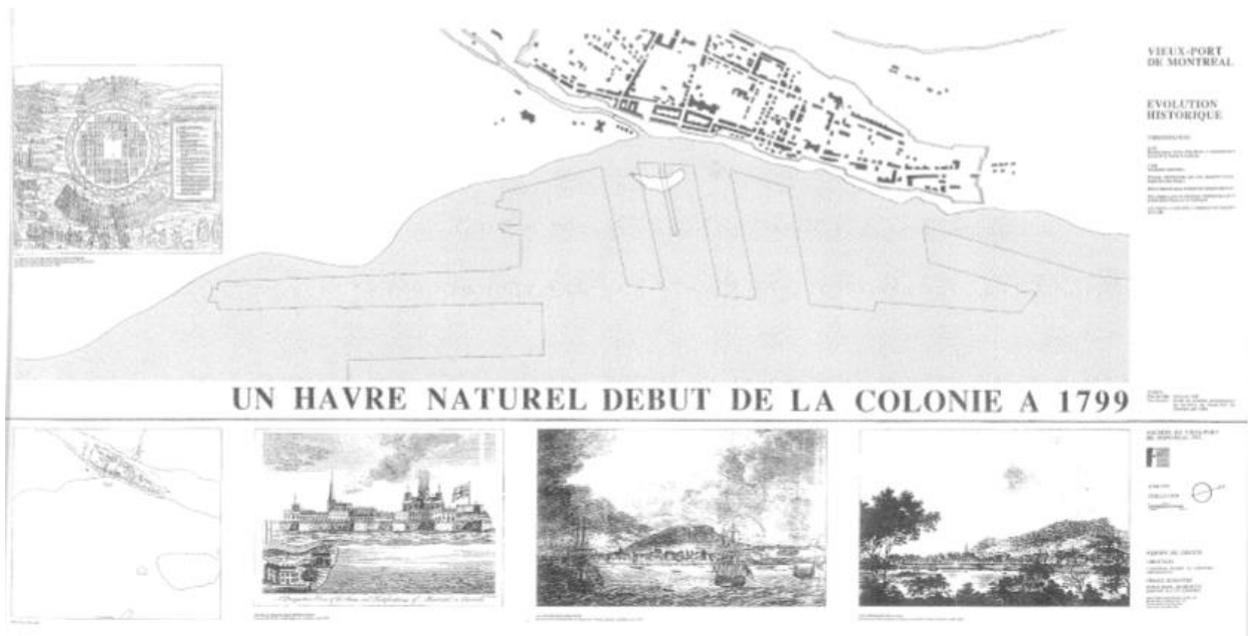


Figure 36 : Carte du port de Montréal entre 1642 et 1799 (source : Cardinal Hardy et al. 1990)

A la suite d'une guerre entre la France et la Grande Bretagne, la Nouvelle-France passe sous le contrôle anglais, ce qui entraîne de grands bouleversements dans la société montréalaise. Montréal conserve sa place prépondérante dans le commerce des fourrures mais les marchands d'origine canadienne n'ont plus accès aux contrats de transport vers l'ouest ni au capital nécessaire pour financer de grosses expéditions. Ils cèdent progressivement leurs places à d'autres marchands, en majorité écossais. A l'époque, c'est la Compagnie du Nord-Ouest qui domine le commerce de fourrures en Amérique du Nord britannique où son réseau de postes de traites est contrôlé depuis Montréal d'où partent les marchandises et arrivent les fourrures ensuite expédiées en Angleterre. Sa concurrente principale est la Compagnie de la Baie d'Hudson et au cours des années 1810, une lutte acharnée commence. Elle s'achève par une fusion des compagnies au bénéfice de la Compagnie de la Baie D'Hudson. Montréal perd ainsi son empire de traites qu'elle contrôlait depuis plus d'un siècle et demi (ibid.).



Figure 37 : Cartographie des îles de Montréal par des ingénieurs français en 1761 (source : Division des livres rares et des collections spécialisées. Bibliothèque de l'Université McGill)

La ville va subir un afflux de population à partir de 1815 venant de Grande Bretagne, ce qui lui permettra de renforcer et diversifier son économie. Les marchands, s'organisant en compagnie de navigation, obtiennent du gouvernement la construction de canaux dont le canal de Lachine en 1825. En 1836, ils font construire le premier chemin de fer du Canada entre La Prairie et Saint-Jean. C'est ce contexte de croissance économique qui pousse les associations de marchands à créer la première banque du Canada : la Banque de Montréal. Ainsi à partir des années 1830, Montréal devient un maillon important du réseau commercial anglais. La population croît toujours très rapidement, passant de 9000 en 1800 à 23 000 en 1825 puis à 58 000 en 1852. La majorité des immigrants provient de Grande Bretagne et ils mettent en place une certaine ségrégation spatiale en ville avec les anglais et écossais à l'ouest, les irlandais dans le sud-ouest et les canadiens à l'est.

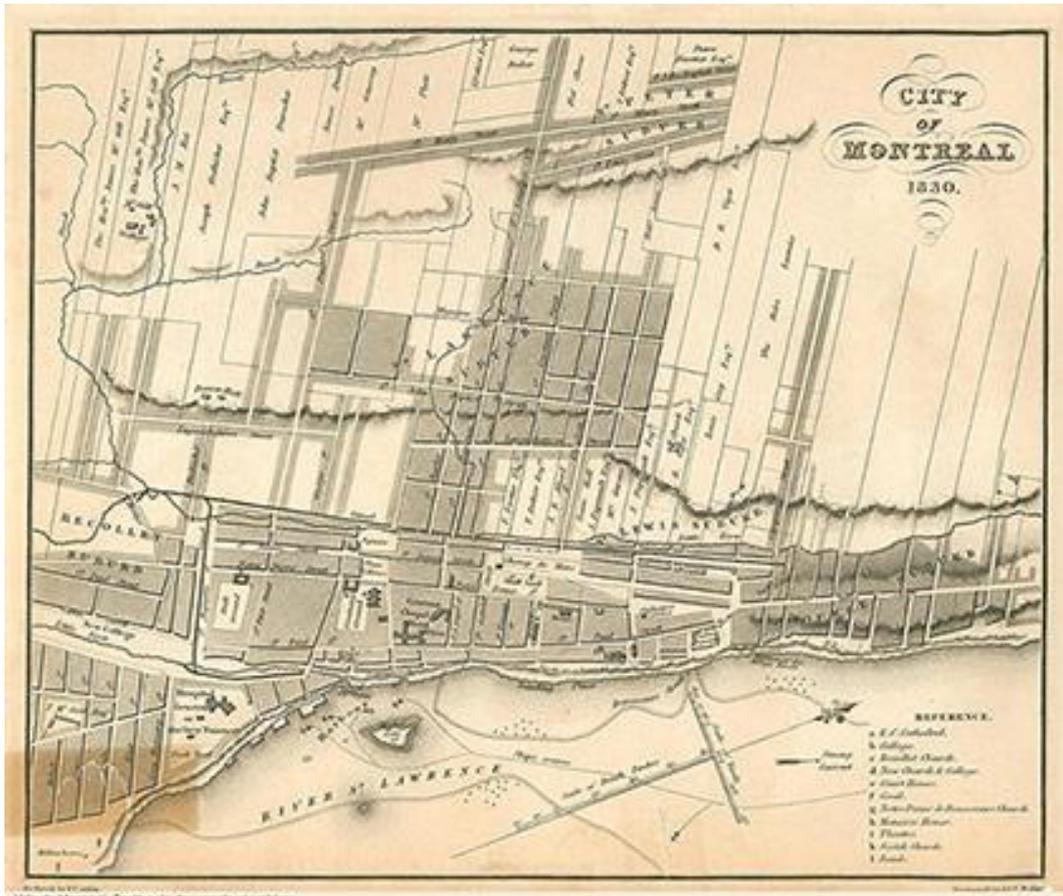


Figure 38 : Plan de la ville de Montréal en 1830 (source : Ville de Montréal, gestion de documents et archives)

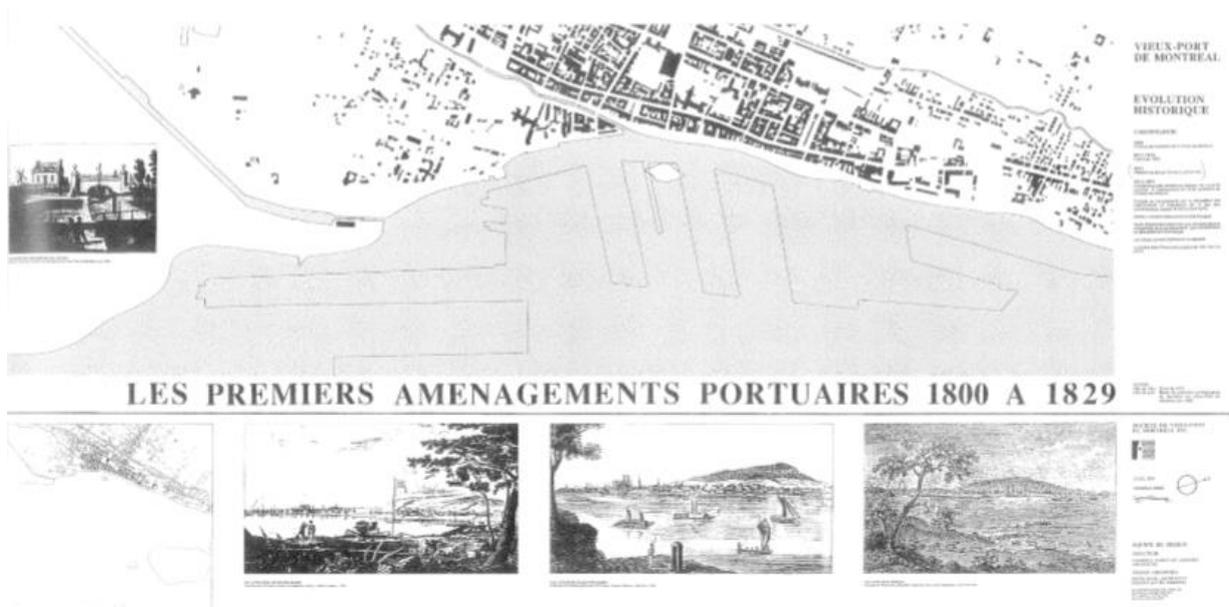


Figure 39 : Carte du port de Montréal entre 1800 et 1829 (source : Cardinal Hardy et al. 1990)

Au début du 19^{ème} siècle, la ville de Montréal procède également à la démolition de ses fortifications, ce qui entraîne de nombreuses modifications dans l'aménagement de la ville. Les rivières sont canalisées, de nouvelles rues et squares sont aménagés ainsi que le Champ de Mars et le nouveau marché qui deviendra la place Jacques Cartier. La ville continue de s'agrandir, s'y construisent de nouveaux marchés comme le marché Saint Anne qui abritera le parlement canadien de 1844 à 1849, année où il brûlera dans un incendie criminel, ou encore le marché Bonsecours en 1845 qui servira d'hôtel de ville et de marché public (ibid.)



Figure 40 : Vue de Montréal depuis l'est en 1850 (source : Centre d'archives de Montréal. Bibliothèque et Archives nationales du Québec)



Figure 41 : Carte du port de Montréal de 1830 à 1858 (source : Cardinal Hardy et al. 1990)

La population continue de s'accroître à la fin du 19^{ème} et au début du 20^{ème} avec 107 000 habitants en 1871 puis 267 000 en 1901 en raison de l'exode rural massif de cette période. De nombreuses personnes quittent leurs campagnes afin de chercher une vie meilleure en ville. Pour répondre aux besoins de cette population sans cesse croissante, la ville de Montréal installe de nombreux services tels que le gaz à partir de 1836 ou le téléphone en 1877. Les modes de transport en commun commencent également à se développer avec la mise en place des premiers services de tramway tractés par des chevaux en 1861, qui seront ensuite remplacés par des tramways électriques en 1890.

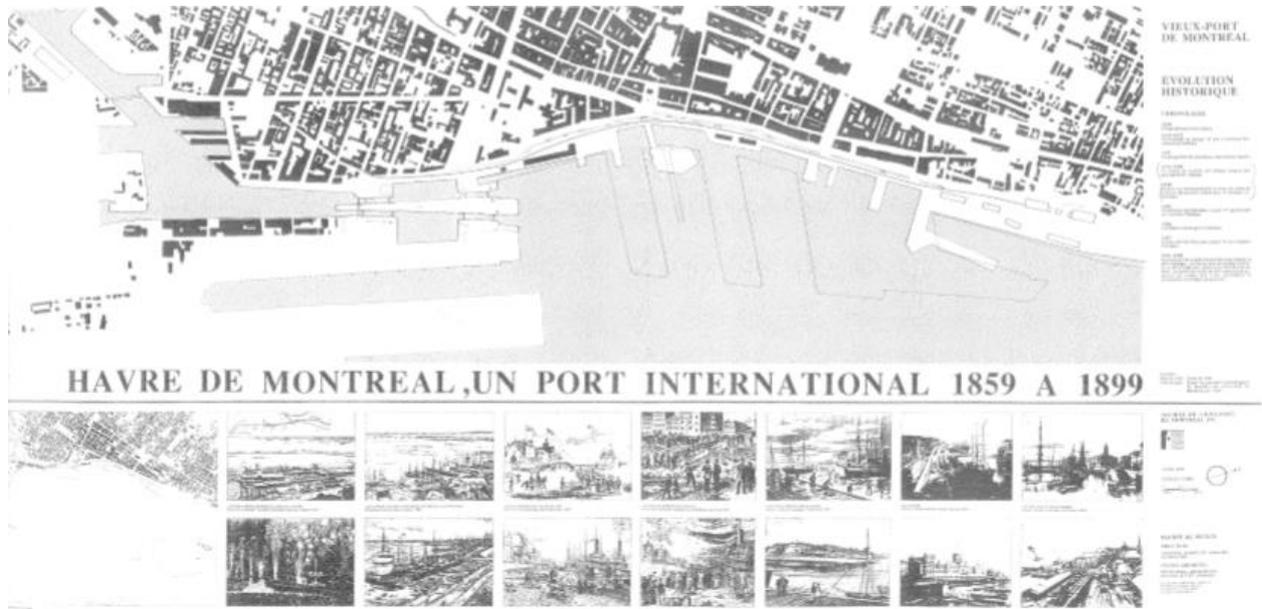


Figure 42 : Carte du port de Montréal entre 1859 et 1899 (source : Cardinal Hardy et al. 1990)



Figure 43 : Vue du port vers l'est en 1884 (source : <http://www.avenirvieuxport.com/consultation>)

La plus grande phase de croissance de la ville a lieu entre la fin du 19^{ème} siècle et le début de la Première Guerre Mondiale avec 528 000 habitants en 1911. La ville réaménage ses installations portuaires et améliore ses réseaux ferroviaires, ce qui augmente son statut de centre névralgique des transports au Canada. Les entreprises montréalaises gagnent en importance et se multiplient, ce qui permet d'augmenter l'importance de la Bourse de Montréal ainsi que la position de domination des banques de la ville. Cette prise d'importance des entreprises se retranscrit dans l'aménagement de la ville par la création de plus en plus d'immeubles de bureaux dans le centre-ville. La ville continue de s'étendre et ses lignes de tramway continuent d'augmenter : entre 1867 et 1918, la ville va multiplier son territoire par 5.



Figure 44 : Carte du port de Montréal entre 1900 et 1930 (source : Cardinal Hardy et al. 1990)

Le nombre d'habitants à Montréal dépasse le million en 1951 et atteint la barre des 2 millions 10 ans plus tard. Pour répondre à cette augmentation massive de la population, de nouvelles municipalités voient le jour et l'on commence à urbaniser un peu partout, notamment l'île Jésus (Laval) et la rive Sud en particulier autour des ponts existants. Le centre-ville lui-même se réaménage avec la création du boulevard Dorchester, qui deviendra le boulevard René Levesque, et la place Ville-Marie. Les gratte-ciels fleurissent autour de cet axe, créant un nouveau centre à la ville, qui progressivement prendra la place du Vieux-Montréal comme quartier d'affaire (archives de Montréal, 2015).

A partir des années 1970, la ville connaît un boom de construction sans précédent permettant la création de très nombreux buildings et bâtiments d'habitations. Cette phase de développement se fait sans aucun contrôle de la part des autorités de la ville et permet la destruction de nombreux bâtiments anciens au profit de blocks d'habitations. Ces blocks sont dès le départ mal conçus et très peu durables car bien qu'étant loués à hauts prix, les urbanistes de l'époque prédisaient déjà qu'ils constitueraient les quartiers pauvres des prochaines générations (Gaben et al., 1975). Montréal attirait de nombreux investisseurs à la suite du changement de législation en Ontario qui augmentait les taxes. De manière à attirer toujours plus de ces investisseurs, la ville a mis en place des mesures très arrangeantes en ce qui concerne les projets d'aménagements et s'impliquait très peu dans ces processus. Ce laisser-faire de la part des autorités a entraîné la destruction de nombreux bâtiments faisant partie du patrimoine de Montréal sans aucun contrôle des dirigeants de la ville (ibid.).

Seul le Vieux-Montréal et avec lui le Vieux-Port fait l'objet d'une protection concrète et organisée. Dans la fin des années 1960, la ville approuve un plan de protection et investit 6 millions de dollars dans des projets de rénovation, notamment à travers la réhabilitation du marché Bonsecours. Cette phase de protection a débuté à la suite du projet de réhabilitation de la maison Papineau par Éric Mclean en 1961. « *Tout le monde m'a dit que j'avais perdu la raison, de ne pas faire ça, que le quartier était sale, infesté de rat et qu'il allait être détruit de toute façon* » (Éric Mclean, 1975). Mclean a investi plus de 250 000\$ en rénovation entre 1961 et 1967 pour transformer l'ancien squat en très beau bâtiment patrimonial, ce qui a lancé la mode de la restauration des bâtiments anciens dans le Vieux-Montréal.

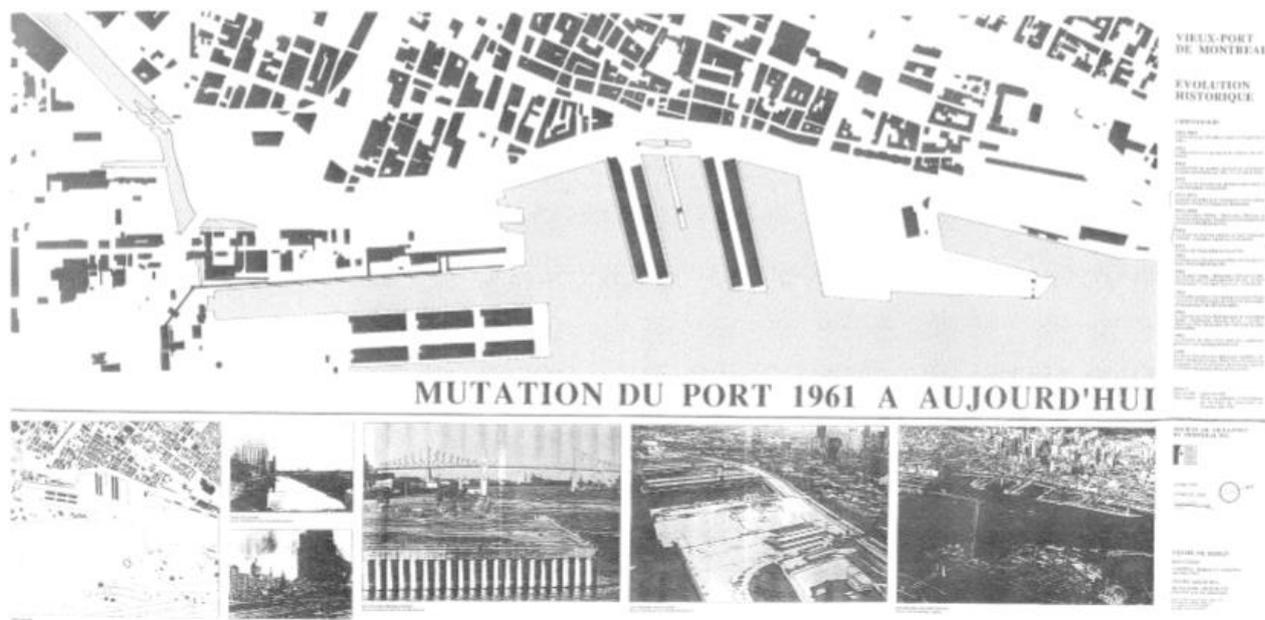


Figure 45 : Carte du port de Montréal de 1961 à 1990 (source : Cardinal Hardy et al. 1990)

Ce plan de protection, adopté par la ville est tout d'abord l'objet d'un compromis. En effet, il était censé se positionner sur une aire correspondant à la ville de Montréal entre les remparts de 1720 et 1820 et faire 135 acres. Le plan n'en fera en réalité que 100 car la ville n'a pas souhaité prendre en compte l'aire où se situait le Palais de Justice. La province procédait déjà à la démolition des anciens bâtiments et avec le nouveau plan il aurait fallu réduire la surface de construction du Palais. De plus, il en était de même pour la construction de la Banque Nationale Canadienne sur la place d'armes. « *Ces deux bâtiments n'étant pas conciliables avec le plan de protection, ils ont donc revu le plan* » (John King, conservateur du Château de Ramezay et membre de la commission Viger, 1975). Dans la seconde moitié des années 1960, une commission de surveillance fut mise en place, la commission Viger, mais celle-ci ne possédait qu'un pouvoir de recommandation et tous les pouvoirs décisionnaires revenait au gouvernement provincial. La commission élaborait des rapports pour la protection du Vieux-Montréal qui étaient ensuite transmis au bureau du maire par l'intermédiaire du service d'urbanisme. Le pouvoir de cette commission aurait été bien plus grand si elle avait pu se rapporter directement au public (Gaben et al. 1975). Les recommandations de la commission n'avaient même pas le pouvoir d'arrêter les démolitions en attente de décision de justice. La commission et le département d'urbanisme de la ville ont fait de nombreuses propositions et soumis de nombreux plans, cependant aucune décision n'a jamais été prise même si les plans n'ont pas été officiellement refusés.

De nombreux habitants se sont également retrouvés piégés par ce manque d'intérêt de l'administration de l'époque. En effet, ceux-ci, en accord avec les plans de la commission Viger, se sont lancés dans des opérations de restauration de bâtiments anciens en leur possession sur la promesse d'aides des autorités ou de réduction de taxes. Cependant ces aides n'ont jamais vu le jour et dans certains cas, les taxes ont même été augmentées à la suite des travaux de rénovation (ibid.).

Un renouveau de l'intérêt pour le fleuve s'est développé en 1967 avec la tenue de l'exposition universelle : Expo 67 ou « Terre des hommes ». Cette exposition fut installée le long du St Laurent et permit la création de plusieurs projets toujours présents tels que la Biosphère sur l'île St Hélène et qui enrichissent les fronts d'eau Montréalais.



Figure 46 : Carte de l'exposition 67 sur l'île St Hélène (source : http://expo67.morenciel.com/fr/cartes/ile_ste_helene_1.php)

A la suite de l'exposition ce n'est qu'à partir des années 1980, que les autorités de Montréal se sont de nouveau intéressées au redéveloppement des quartiers anciens et notamment à ces quartiers de fronts d'eau. Les projets de réhabilitation du Vieux-Port de Montréal ont débuté dans ces années-là en prenant grandement en compte l'avis de la population au travers de consultations publiques. C'est le début d'une volonté d'un retour au fleuve pour la Ville de Montréal.

ii. Les projets de redéveloppement

La gestion des projets de redéveloppement du Vieux Port a été confiée à la société du Vieux Port de Montréal (SVPM), créé en 1981, pour appliquer la volonté de la ville et du gouvernement fédéral de créer une « fenêtre sur le fleuve » (société du Vieux Port, 1981). La première étape de travail pour la SVPM fut de mettre en place une consultation publique en 1985-1986 permettant de mettre en avant l'opinion de la population sur ces projets. Par la suite, la société lance le réaménagement du secteur Bonsecours et du quartier des écluses pour le 350^{ème} anniversaire de la ville. Cette seconde phase se concentre sur l'accueil d'une marina moderne et la mise en place d'un espace culturel avec la tenue d'expositions sur les sciences et les technologies : Expotec.

Les audiences publiques de la première phase ont permis de mettre en avant les volontés du public pour le Vieux Port qui étaient d'en faire un lieu intégré à la ville où le St Laurent reprend sa place en lien avec les habitants. Cela a permis de développer une vocation générale privilégiée de lieu public en excluant ainsi la mise en place de projets à vocations résidentielles, toute utilisation commerciale intensive ou encore les activités portuaires industrielles.



Figure 47 : Carte représentant le Vieux Port de Montréal (source : <http://www.avenirvieuxport.com/consultation>)

Cette consultation a également permis de découvrir que la population souhaitait voir ce projet être inséré dans une perspective d'aménagement plus grande en prenant en compte le centre-ville et ses régions limitrophes. « *La problématique du Vieux Port est une problématique de planification urbaine à Montréal, dont les sites du Vieux Port constituent une partie* » (Ordre des architectes, 1986). Cela a ainsi permis d'élaborer le premier principe directeur de ce projet qui est : « *Le Vieux-Port s'inscrit dans une problématique de centre-ville élargi. Son développement ne doit pas entrer en concurrence avec les secteurs environnants mais plutôt leurs servir de complément et d'appui, en considérant notamment son intégration aux secteurs immédiatement adjacents du Vieux Montréal et de ses franges est et ouest, afin de soutenir les efforts actuels de consolidation.* » (Rapport de consultation publique, 1986 p23).

Le deuxième point mis en avant lors de ce processus est le fait que la population souhaitait développer l'accès au fleuve autant sur le plan physique que visuel. Les participants ont souhaité que les conditions d'accès au Vieux Port soient améliorées et que les réaménagements devront faciliter voire privilégier les déplacements piétons, notamment le long des fronts d'eau. Ainsi le 2^{ème} principe énoncé fut : « *Toute personne devrait pouvoir se rendre aisément sur le site et les abords du plan d'eau, y circuler librement et en toute quiétude.* » (Rapport de consultation publique, 1986 p24).

Le caractère patrimonial du site est également mis en avant et notamment le symbole du Vieux Port en tant que facteur clé de l'activité sociale et économique montréalaise. Les participants tenaient à conserver le caractère maritime et portuaire du lieu en s'assurant que sa qualité en tant qu'espace public soit renforcée. Pour ce faire, un travail important sur le design urbain doit être réalisé, notamment afin de réaliser la liaison avec les façades de la rue de la Commune. L'aspect visuel du lieu est également un point fort qui mérite d'être renforcé par la mise en place de vues et des perspectives d'intérêt. Ainsi le comité a pu élaborer son troisième principe : « *Le caractère maritime et historique du site appelle la pertinence et l'excellence tant au niveau de l'utilisation de l'espace qu'au niveau de la conception et du design architecturaux afin de mettre en valeur le caractère du site. Tout aménagement du site devra aussi préserver ou mettre en valeur les vues exceptionnelles sur le site, le plan d'eau, la rue de la Commune et la ville.* » (Rapport de consultation publique, 1986 p25).

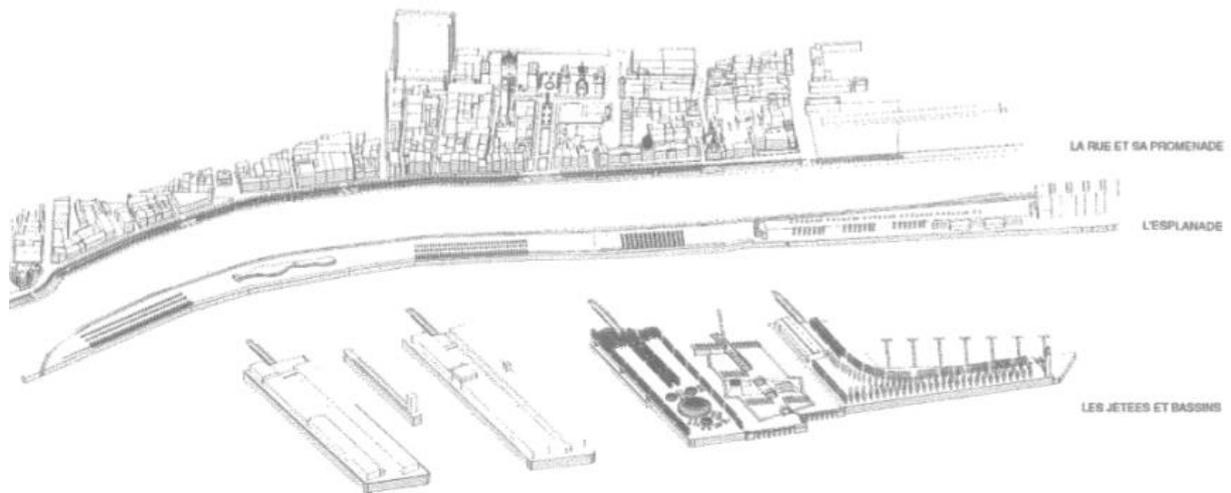


Figure 48 : Dessin du réaménagement du Vieux Port (source : : <http://www.avenirvieuxport.com/consultation>)

Le quatrième principe découle de cette volonté de préserver le caractère patrimonial du site en travaillant par étape et ainsi laisser la possibilité au projet d'évoluer au fil du temps : « *Il est nécessaire d'aborder l'aménagement du site de façon évolutive, étape par étape, dans le cadre d'un plan directeur, en s'assurant que chaque nouvelle adjonction ne nuise pas aux interventions antérieures.* » (Rapport de consultation publique, 1986 p25).

Il y a également un souci de continuité du projet dans le futur ainsi qu'un rejet de toute privatisation du secteur. Il s'agit d'une volonté en accord avec le secteur privé qui souhaitait également des investissements publics sur le Vieux Port de manière à rendre plus avantageux leurs propres investissements dans le Vieux Montréal : « *les terrains et l'espace aérien du Vieux Port demeurent dans le domaine public et l'aménagement comme la mise en valeur du site doivent être sous le contrôle des pouvoirs publics* » (Rapport de consultation publique, 1986 p26).

Le partage des prises de décisions entre les échelles municipales et régionales est un souci mis en avant par le comité, qui a donc élaboré un sixième principe censé permettre de mieux intégrer le projet dans le territoire : « *les gouvernements et les administrations régionale et municipale devraient participer à la planification et la gestion de l'aménagement du Vieux Port* » (Rapport de consultation publique, 1986 p26).

Les activités qui seront proposées sur le site doivent également être étudiées avec attention afin de s'assurer de leur pertinence et qu'elles correspondent bien au public visé sur le site. Ces activités doivent également permettre une animation constante de la zone tout en restant à échelle réduite : « *tout aménagement du site du Vieux Port doit refléter des besoins réels pour lesquels le site du Vieux Port doit être particulièrement approprié* » (Rapport de consultation publique, 1986 p27).

La valeur archéologique de certaines parties du territoire comme la Pointe-à-Callière ou le bas de la place Jacques Cartier doivent être mis en valeur lors de la phase de travaux, notamment par la tenue de chantier ouvert au public afin qu'il redécouvre ensemble les trésors enfouis de leur histoire : « *le site du Vieux Port et ses environs recèlent d'importants vestiges archéologiques qu'il s'agira de mettre en valeur lors de l'aménagement du site.* » (Rapport de consultation publique, 1986 p27).



Figure 49 : Modélisation du projet du Vieux Port (source : <http://www.avenirvieuxport.com/consultation>)

Ce projet est par la suite confié au groupe Cardinal et Hardy et inauguré en 1992. A la suite de cela, le groupe s'est vu confier la seconde phase du projet en 1991 avec le réaménagement du secteur des écluses et du secteur Bonsecours. A partir d'un budget de 22 millions de dollars, le groupe a développé le design du secteur en prenant en compte l'architecture du paysage, la restauration des vestiges, l'architecture des bâtiments (pavillon Jacques Cartier et guérites) et le mobilier urbain. Il s'agit d'un projet sur un territoire de 170 000m² commandé par la société du Vieux-Port de Montréal. Le groupe développe le projet selon trois grands objectifs (Plan directeur, 1991) :

- Le visiteur doit ressentir la monumentalité, l'histoire et la raison d'être du lieu
- Chaque composante doit avoir son identité propre, devenir un point d'attrait et s'insérer dans son environnement
- Permettre l'implantation de nouvelles activités à moyen et long terme

Le secteur est séparé en plusieurs éléments, aménagés différemment les uns des autres de manière à créer un espace différencié mais complémentaire entre ses portions. Le bassin Bonsecours est réaménagé selon sa forme initiale tout en laissant émerger les vestiges de la jetée n°2. Dans le cadre de ce projet la place accordée à l'eau augmente considérablement, ce qui permet également de diminuer la quantité de remblai nécessaire à excaver (niveau 9.5m par rapport au niveau moyen du fleuve à 6.65m).



Figure 50 : Photographie de la patinoire devant le bassin Bonsecours en 1992 (source : <https://aapq.org/laureats/projets/vieux-port-de-montreal-%E2%80%93-secteur-bonsecours>)



Figure 51 : le bassin Bonsecours en janvier 2016 (source : auteur)

Le bassin de l'horloge est également réaménagé pour accueillir la marina du Vieux Port, ce qui est permis par la faible hauteur des quais et la facilité d'accès par les véhicules. Pour le bassin Jacques Cartier, la ville procède à la construction d'un quai en contrebas de la jetée déjà existante afin de favoriser l'accès aux bateaux d'excursions et de croisières ainsi que les différentes navettes fluviales. Le projet prend également en compte la création d'un parc urbain sur la jetée de l'Horloge avec une renaturalisation de cet espace. La jetée Jacques Cartier est aménagée comme un espace d'accueil polyvalent permettant d'accueillir de manière permanente le Cirque du Soleil mais également des activités saisonnières et des événements particuliers.



Figure 52 : la jetée Jacques Cartier en 1992 (source : <https://aapq.org/laureats/projets/vieux-port-de-montreal-%E2%80%93-secteur-bonsecour>)



Figure 53 : la marina Jacques Cartier en janvier 2016 (source : auteur)

Le travail sur le secteur des écluses prenait aussi en compte le réaménagement du secteur du Canal de Lachine pour un budget de 23 millions de dollars. Dans le cadre de ce projet, le groupe souhaitait assurer la continuité entre le Vieux Port et le parc linéaire du canal de Lachine en reconstituant les écluses et les bassins et en mettant en valeur les éléments historiques présents sur le site. Ce projet devait également permettre l'accès du site à la navigation de plaisance ainsi que l'appropriation des berges par les plaisanciers. Ainsi 2 grands objectifs ont pu être développés :

- La mise en valeur patrimoniale par la remise en état initial du Canal et la réutilisation d'éléments déjà présents.
- Créer un lien entre les aménagements et l'environnement par l'ajout d'une identité propre au projet.

L'objectif de ce projet était donc de recréer un profil à l'embouchure du Canal tel qu'il avait pu être lors de l'apogée de l'utilisation du port. Cette approche permet d'assurer cette identité propre au projet et également de maximiser la présence de l'eau sur le territoire.

Le design du projet s'inspire des éléments qui pouvait être trouvés à l'époque tels que les briques d'argile pour la surface des quais et des rampes ou bien la mise en place d'escaliers, de talus ou de murs en pierre mixés avec des aménagements plus contemporains.

La berge nord, liée à la rue de la Commune et aux bassins navigables, devient une longue promenade au bord de l'eau plantée d'arbre et équipée d'un mobilier urbain au design accueillant. Il s'agit d'un lieu animé, où se croisent plaisanciers, promeneurs et cyclistes, profitant tous ce lieu calme et apaisant.



Figure 54 : vue de la berge nord en 1992 (source : <https://aapq.org/laureats/projets/vieux-port-de-montreal-%E2%80%93-secteur-des-ecluses>)

L'îlot central est un milieu privilégié pour la nature, étant entouré par les bassins et les écluses de tous côtés. C'est à cet endroit que le lien à l'eau est le plus fort, renforcé par l'ajout de la nature avec des rangées d'arbres faisant le tour de l'îlot.

La berge sud-est, quant à elle, en contact direct avec le secteur portuaire actif et les silos à grain, domine la scène. Il s'agit d'un espace calme dédié à l'observation du paysage avec, notamment, la pointe Windmill qui permet d'observer les plans d'eau et le mouvement des navires. Ce territoire fait l'objet d'un aménagement moins formel avec seulement l'ajout de saules et de peupliers (plan directeur, 1992).

Les projets de réaménagements se poursuivent en 1997 avec la transformation des hangars du quai King-Edward afin de construire le Centre des Sciences de Montréal qui ouvrira ses portes en 2000. Ce projet a permis de créer un nouveau pôle d'attraction et de développement culturel, économique et social grâce à un investissement de 29 millions de dollars par le gouvernement fédéral et de 20 millions supplémentaires par la fondation du centre des sciences de Montréal.

En 2010, la Société immobilière du Canada (SIC) a lancé les prémices d'un projet de réaménagement par le rachat des terrains situés sur la Pointe du Moulin et notamment son silo n°5, fermé depuis 1994. Il s'agit d'un terrain de 7.5 ha avec une jetée de 850m de long constitué à la fin du 19^{ème} par des remblais de la construction du canal Lachine. Le silo 5 fut construit en plusieurs phases entre 1906 et 1957 et fut intégré au Site patrimonial de Montréal par le gouvernement du Québec en 1995. La jetée de la Pointe du Moulin est l'un des emplacements les plus importants de Montréal en raison de sa position dominante sur la ville mais également de sa valeur historique. Les bâtiments présents sur la jetée sont un rappel de l'activité industrielle qui caractérisait autrefois Montréal. Ce territoire est situé la limite ouest du Vieux Montréal et visible depuis le Vieux Port comme depuis le quartier international. Il s'agit d'un secteur important faisant le lien entre le Vieux Port et le lieu historique du canal de Lachine de Parcs Canada.



Figure 55 : vue aérienne de la Pointe du Moulin (source : <http://fr.clc.ca/propriete/188#gallery-4>)

Pour réaliser ce projet, la SIC a mis en place une démarche participative en septembre 2010 afin de développer une vision d'aménagement pour cet espace. Elle a donc regroupé de nombreux intervenants montréalais pour leurs intérêts et leur expertise dans des domaines différents tels que le développement économique, la culture, le patrimoine, l'urbanisme, l'architecture ou le développement durable. Elle a également invité des résidents, des représentants d'entreprises du voisinage ainsi que des intervenants municipaux et gouvernementaux. Les intervenants ont été préparés à cet exercice grâce à la mise en place de plusieurs visites ainsi qu'à la mise à disposition d'un document d'information. Ce document comprenait une description physique du site, une étude historique, ainsi qu'un état de la condition physique et environnementale de la propriété.

Cet exercice a permis à la SIC de développer les 5 « piliers » d'avenir sur lesquels baser ses projets de redéveloppement (visioning, 2010) :

- La création d'un espace exceptionnel sur le plan de l'architecture, du paysage et du développement durable qui puisse s'insérer dans son environnement
- Une mise en valeur du patrimoine industriel à travers des projets mesurés afin de proposer un aspect authentique aux visiteurs
- Instaurer une mixité dans les fonctions et les usages afin de diversifier la population cible à l'aide d'un mélange d'investissements publics et privés
- La création d'un belvédère ouvert au public offrant un point de vue sur la ville et ses environs
- Une participation de la population afin de créer une réelle appropriation par les habitants.

Ainsi ce silo ne subirait pas le même sort que son compatriote le silo n°2, détruit en 1978 dans le cadre du projet « fenêtre sur le fleuve » permettant la revitalisation du Vieux Port. Lors des travaux de 1990, les vestiges de ce silo ont été conservés et choisi d'être mis en valeur, faisant ainsi partis des aménagements du Vieux Port.

Dans le but de mettre en place une stratégie d'intervention pour le secteur du Havre de Montréal, la ville a fondé la Société du Havre de Montréal en 2002. La mission de cette société était de proposer et gérer une stratégie de mise en œuvre et de financement pour un projet de réaménagement du site. Ce projet intitulé « Rapprocher la ville de son fleuve » fut dévoilé en 2004. Par la suite la ville a souhaité démanteler cette société en 2013 afin de reprendre en main l'aménagement de ce secteur. Afin de relancer ce projet en 2014, la direction de l'urbanisme a mis

en place une nouvelle démarche de planification afin de développer la qualité urbaine du site et de créer une nouvelle aire d'attractivité. Ce projet souhaite procéder à la mise en valeur des berges ainsi qu'améliorer la qualité de l'entrée de ville sur le secteur tout en permettant de recréer un lien avec le fleuve et le canal de Lachine.

Le secteur du Havre, comme identifié dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal en tant que secteur de planification stratégique correspond au territoire entre le pont Champlain et le Vieux Port de Montréal. Il couvre une superficie de 2km² et se sépare en 2 sous-secteurs de même taille partagés par les voies du Canadien National dans l'axe du Pont Victoria.

Le premier sous-secteur, bordé au nord et à l'est par des voies et des installations du CN, intègre les abords du pont Champlain, le front de fleuve et le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles. Le second sous-secteur regroupe les abords du bassin Wellington et de la rue des Irlandais, la Pointe-du-Moulin et la Cité du Havre. Il constitue un territoire charnière avec le Vieux-Montréal, le Vieux-Port, le secteur Griffintown et le canal de Lachine.

Afin de mieux préparer la mise en place de projet sur ce territoire, la ville a donc énoncé plusieurs enjeux d'aménagements (ville de Montréal):

- La mise en valeur des berges du fleuve Saint-Laurent entre le pont Champlain et le pont Victoria, de même que du canal de Lachine, dans la perspective d'assurer la continuité du parcours riverain de Montréal et la mise en réseau des espaces publics.
- La définition des principales vocations urbaines et la valorisation des terrains inoccupés ou sous-utilisés.
- La gestion des nuisances et des contraintes environnementales associées à la contamination des sols.
- L'intégration urbaine des infrastructures de transport qui traversent le secteur.
- Le maillage du secteur avec les secteurs adjacents des arrondissements du Sud-Ouest, de Verdun et de Ville-Marie.
- La contribution du secteur à la définition d'un parcours d'entrée de ville de qualité exceptionnelle.
- L'intégration urbaine et la mitigation des impacts du nouveau pont sur le Saint-Laurent, construit en remplacement de l'actuel pont Champlain.

En 2015, la SIC a relancé les projets pour la revitalisation du Vieux Port et notamment de la Pointe du Moulin. Il s'agit d'un projet en vue du 150^{ème} anniversaire du Canada et du 375^{ème} de Montréal en 2017, qui selon la SIC souhaiterait créer un « nouvel ensemble urbain novateur sur le plan de l'architecture, du paysage et du développement durable pour les Montréalais » (Document de consultation publique). Cela permettrait d'améliorer l'accès du public au fleuve et de mettre en valeur le patrimoine du site et son caractère historique tout en assurant la viabilité à long terme du territoire.

La SIC s'est engagée dans une procédure de planification participative et de consultation publique afin d'élaborer le nouveau plan directeur qui répondra aux besoins des usagers et qui devrait être dévoilé en 2017.

Programme de consultation

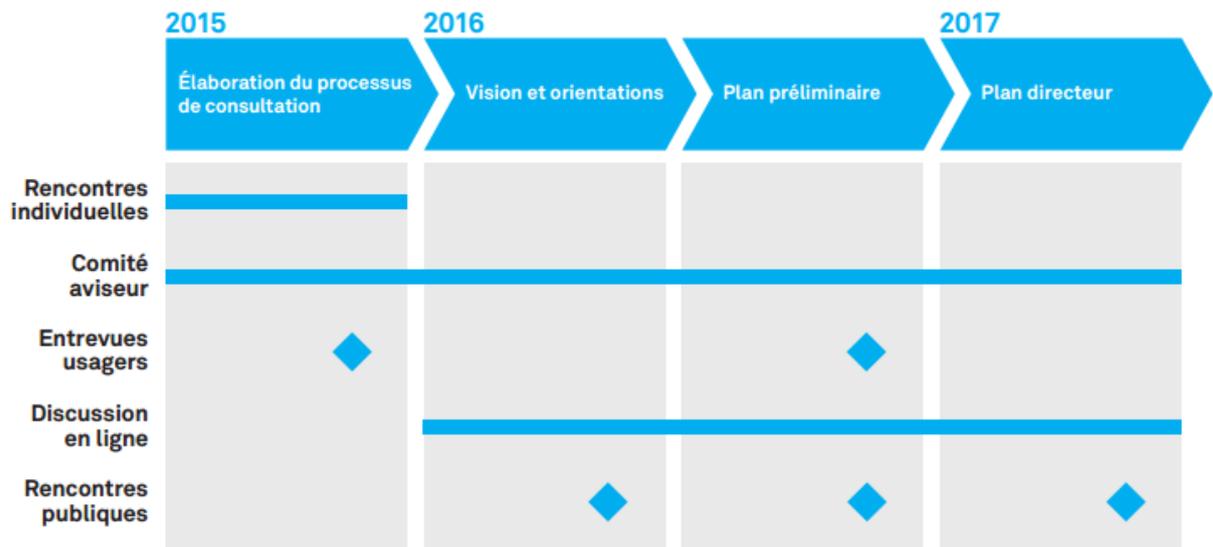


Figure 56 : Programme d'élaboration du nouveau projet du Vieux Port (source : <http://www.avenirvieuxport.com/consultation>)

Dans l'optique de ce 375^{ème} anniversaire, l'administration Portuaire de Montréal a lancé, en 2015, des travaux préparatoires pour la réhabilitation de la jetée Alexandra et de la gare maritime Iberville. Les infrastructures existantes, plus que centenaires situées au cœur du Vieux Montréal, présentent des « *signes marqués de vieillissement et de désuétude opérationnelle qui compromettent leur capacité à continuer de rendre les services attendus* » (APM). Ces travaux permettraient de mieux intégrer la gare et la jetée dans le tissu urbain de Montréal, d'améliorer l'accueil des croisiéristes de plus en plus nombreux ainsi que de répondre aux souhaits des habitants de renforcer l'accès à leur fleuve. Le projet final a été élaboré en collaboration avec des partenaires des milieux économiques, touristiques et politiques. Le Port de Montréal cherche toujours à compléter la structure de financement pour un projet qui est estimé à 78 millions de dollars. Le gouvernement du Québec a assuré sa contribution à hauteur de 20 millions de dollars et la ville de Montréal pour 15 millions dans le cadre de son programme triennal d'investissement 2015-2017.



Figure 57 : modélisation du projet du quai Alexandra (source : <http://www.port-montreal.com/fr/projet-gare-iberville-communautaire.html>)



Figure 58 : modélisation de la gare maritime Iberville (source : <http://www.port-montreal.com/fr/projet-gare-iberville-communautaire.html>)

De nombreux projets ont également été évoqués par différents acteurs au fil du temps et portent sur des secteurs différents du front d'eau :

- **Silo n°5** : l'entreprise Vert.com souhaiterait transformer le silo en immense entrepôt vertical de serveurs informatiques dans le cadre d'un projet nommé Siloctet. Il s'agit d'un projet qui coûterait 80 millions de dollars mais qui réjouirait les entreprises européennes de commerces électroniques. « *Les milliers de serveurs à haute efficacité énergétique qu'on y retrouverait leur permettraient d'avoir « un site miroir » à proximité de New York, ce qui retrancherait de précieuses microsecondes lors de chaque transaction en ligne de leurs clients* » (Éric Mateu-Huon, patron de Vert.com). Le projet souhaiterait séparer chacun des 44 silos en deux de manière à installer 88 mini centres de données. Ce projet pourrait permettre la création d'au minimum 300 emplois à Montréal.
- **Tour des Convoyeurs** : Vincent Léger du Borealis Ecodesign Lab souhaiterait développer un concept de pôle récréotouristique dans cette tour en friche depuis une trentaine d'années. Ce projet aurait un coût de 10 à 15 millions de dollars et permettrait la création d'un observatoire de 360° avec vue sur le fleuve. Il propose également de créer des activités ludiques telles qu'une descente en rappel ou encore un plongeon de haut vol dans l'eau avec la présence d'un camping à sa base. « *Cela permettrait d'ouvrir une fenêtre peu coûteuse sur leur fleuve, tout en réutilisant un élément du patrimoine de Montréal* » (Vincent Léger)
- **Tour de l'Horloge** : Richard Bergeron de Projet Montréal propose la création d'un bain portuaire à proximité de la Tour comme il peut en exister dans une ville comme Copenhague avec son « Islands Brygge ». Pour cela il propose l'aménagement d'installations flottantes dans le fleuve pour 850 000\$. « *Ce projet serait non seulement bénéfique pour la population montréalaise, mais il aurait le potentiel de devenir un emblème touristique comme ce fut le cas à Copenhague, Berlin et Sydney, où l'on a adopté ce type d'infrastructure* », indique M. Bergeron.

L'ensemble de ces projets permet de démontrer que la relation entre la ville et le fleuve est un trait important à Montréal. Le réaménagement des fronts d'eau est loin d'être terminé et continuera toujours d'évoluer mais les montréalais ont pu retrouver le lien avec le fleuve qu'ils avaient pu

perdre précédemment. La prochaine étape des fronts d'eau est pour 2017 avec le 375^{ème} anniversaire de la ville mais cela ne s'arrêtera pas là et l'avenir réserve encore un rôle majeur au fleuve à Montréal.

III. Les fronts d'eau urbains

a. Deux villes, deux visions

Les deux études de cas qui ont été présentées dans la partie précédente sont des exemples de deux visions différentes en ce qui concerne les aménagements de fronts de fleuves en ville. Chacune de ces villes se trouvant sur le même continent et ayant subi les mêmes influences, nous aurions pu nous attendre à ce que les projets concernant les zones se trouvant le long des fleuves soient très ressemblants. Or, il n'en est rien, même si les sujets abordés peuvent se retrouver de part et d'autres, la manière de les appliquer est différente dans les deux cas.

Ces deux villes ont tout d'abord une histoire très proche, en effet elles ont été toutes deux colonisées par des français avant de tomber sous le contrôle anglais pour Montréal, et espagnol pendant un temps puis américain pour la Nouvelle Orléans. Les deux villes ont même été très connectées pendant une longue période, les explorateurs français passaient par Montréal avant de poursuivre jusqu'au grands lacs puis sur le Mississippi jusqu'à la Nouvelle Orléans. Par la suite l'axe du Mississippi et le passage par le Saint Laurent est devenu un axe commercial incontournable en Amérique du Nord et permettait une liaison directe entre les deux villes. Il est donc intéressant de nous pencher sur ces deux villes afin de voir comment deux territoires évoluent et développent leurs projets de réaménagements à partir d'un passé similaire et d'influences identiques.

Historiquement, les villes possédant des fleuves se sont développées autour de ceux-ci, les utilisant pour accroître leur rayon d'attractivité mais également leurs revenus. L'utilisation commerciale des fleuves grâce au transport fluvial a permis aux villes de se développer et de s'élargir autour de leurs cours d'eau. Cette évolution historique a donc créé la situation contemporaine des fleuves, installés au cœur des zones urbaines et ayant de forts liens avec celles-ci pendant longtemps. Par la suite, les liens avec le fleuve ont été coupés lors de leur désindustrialisation ou encore par la création d'infrastructures de transports : la ville a tourné le dos à son fleuve. Cependant, un mouvement récent de retour au fleuve s'est amorcé, il s'agit d'un phénomène apparu de manière simultanée à travers le globe et qui prend des formes différentes. Ce phénomène est engendré par la prise de conscience du potentiel énorme de ces espaces en friches dont personne ne voulait mais qui pourrait apporter une qualité supplémentaire à la ville. Ces espaces offrent également une source de foncier au cœur même de la ville, qui peuvent être les dernières zones libres dans certains cas. Chaque pays a sa manière de procéder, les processus varient d'un continent à l'autre voire d'un pays à l'autre comme nous pouvons le voir avec le cas de Montréal et la Nouvelle Orléans.

Certaines similitudes peuvent néanmoins se retrouver dans le cadre de certains projets entre les deux villes. Ainsi nous pouvons voir des ressemblances entre le projet de « *Reinventing the Crescent* » de la Nouvelle Orléans et le projet de réaménagement du Vieux Port. Le point commun principal entre ces deux programmes de revitalisation est qu'ils sont tous deux portés par la ville elle-même. En effet, ce sont les pouvoirs publics qui ont développé et géré ces projets, par l'intermédiaire d'une société dédiée dans le cas de Montréal mais le contrôle du programme restait entre les mains des autorités publiques. Le type de projet porté par les pouvoirs publics correspond également dans les deux cas avec la volonté de créer plus d'espaces publics et notamment d'espaces verts. En effet, pour la Nouvelle Orléans comme pour Montréal, le réaménagement des fronts d'eau

passer par la mise en place de parcs urbains comme nous avons pu le voir avec *Crescent Park* ou encore la jetée de l'Horloge pour Montréal.

Certains projets se démarquent également par leur volonté de conserver une certaine activité portuaire et fluviale sur le site. Ainsi, nous pouvons comparer le projet de nouvelle marina à la Nouvelle Orléans avec le projet de réaménagement du quai Alexandra et de la garde maritime Iberville. Ces deux projets sont représentatifs de cette volonté de conserver l'activité portuaire. En revanche cette activité évolue pour s'orienter vers la navigation de plaisance et les activités de croisières plutôt que sur le transport de marchandise. Ce changement dans les fonctions est un passage obligatoire en raison des modifications de la taille des bateaux et des infrastructures nécessaires à la poursuite de cette activité.

Les projets montréalais se différencient également par l'intérêt qu'ils portent à la préservation du patrimoine. Cette notion n'apparaît pas ou très peu dans les projets de la Nouvelle Orléans, qui sont plutôt des plans de mise en place d'infrastructures très contemporaines sans laisser de place au patrimoine. Nous avons pu voir qu'à Montréal, à travers les processus de consultation publique, la population a fortement exprimé le désir de conserver les traces de leur passé. Par un retour aux sources avec une réutilisation des techniques et des matériaux utilisés autrefois, la population peut se reconnecter à ce lieu qu'elle avait oublié. La réhabilitation des anciennes friches industrielles est privilégiée par rapport à la simple destruction et reconstruction.

La principale différence entre les deux visions est la place accordée au secteur privé dans chacun des cas. Si certaines portions du projet ont été portées par les pouvoirs publics de la Nouvelle Orléans les plans les plus récents sont à l'initiative de groupements privés qui souhaitent également réinvestir ces lieux. La majorité des projets montréalais sont sous le contrôle des autorités par l'intermédiaire de la Société Immobilière du Canada ou autres alors qu'à la Nouvelle Orléans, ces projets sont enclenchés par de grands groupes comme la *Howard Hughes Corporation*. Ces projets privés ont pour vocation de créer des lieux d'activités importants sur les fronts d'eau afin d'attirer toujours plus de touristes, croisiéristes et conventionnaires mais également des locaux. Pour atteindre cet objectif, les groupes privés lancent une réhabilitation à grande échelle par l'implantation de nouvelles zones commerciales et d'espaces culturels. En comparaison, l'exemple de Montréal montre que la ville souhaite à tout prix à éviter la privatisation des espaces. Les nombreuses consultations publiques qui ont pu être effectuées au fil du temps ont clairement démontré la volonté de la population de conserver ces espaces comme lieux publics. Ces consultations ont même exclu toute intervention privée sur les fronts d'eau dans le but de créer des bureaux ou un quartier d'affaire. Le secteur privé montréalais était même d'accord et souhaitait plutôt se concentrer sur le Vieux Montréal qui, par sa position en bordure du Vieux Port, pouvait également profiter de cette réhabilitation. En effet les projets permettent l'augmentation de la valeur des territoires les entourant, ainsi le Vieux Montréal profite également de ce regain d'activité sans que le secteur privé n'ait à investir directement dans le projet.

La volonté de consultation publique que nous retrouvons dans la majorité des projets sur Montréal n'est pas la même à la Nouvelle Orléans. En effet, les projets étant portés par de grands groupes, l'importance de la participation citoyenne à la Nouvelle Orléans n'est pas la même. Cependant, les processus de consultations publiques ont pu avoir lieu dans certains cas à la Nouvelle Orléans, principalement dans les phases de reconstruction post-Katrina. Ces processus ont été entrepris par l'intermédiaire d'America Speaks et ont permis l'élaboration d'un programme de reconstruction cohérent et correspondant aux désirs et aux besoins des habitants. En revanche, depuis la mise en place de ses programmes, l'importance accordée à la consultation publique a fortement diminuée et la majorité des projets s'élaborent sans la participation des habitants.

Les modes de gestion des projets ont beaucoup évolué au fil du temps et le mode top-bottom à large échelle, ayant pu exister précédemment, est à présent considéré comme obsolète. Il s'agissait d'un modèle où les projets étaient contrôlés en intégralité par une puissance publique forte et

impactait un territoire vaste. Les modes actuels privilégient plutôt des projets de moindre envergure sur des aspects particuliers et gérés par des agences publiques-privées ou parapubliques comme à Montréal. C'est là que nous pouvons voir la différence entre les deux villes étudiées car si ce changement a eu lieu à Montréal, à la Nouvelle Orléans il en est tout autre. Les projets de très grande envergure sont développés par des compagnies privées qui souhaitent centrer leurs développements sur l'économie et ainsi créer de nouvelles sources de revenus. Par la création de zones résidentielles, commerciales, d'hôtels ou espaces culturels, ces compagnies souhaitent créer un nouveau pôle d'attraction permettant de générer de nouvelles rentrées d'argent. En comparaison, les développements montréalais ne sont pas créés dans le but de créer des revenus mais bien d'améliorer le cadre de vie des habitants. L'inconvénient majeur des projets montréalais est la durée de mise en place qui est extrêmement longue si les projets voient jamais le jour. Nous pouvons prendre l'exemple de la Pointe du Moulin où les prémices ont débuté en 2010 et aucun acte concret n'a eu lieu depuis. Il s'agit ici de l'avantage majeur des projets du secteur privé, une fois approuvés il se réalisent très vite.

Les projets montréalais et néo-orléanais ont tout de même en commun leur mode de création qui regroupe différents domaines de compétences entre les acteurs afin d'élaborer le programme le plus complet possible. Nous pouvons retrouver cette approche multi-professionnelle dans l'élaboration de projets comme *Reinventing the Crescent* pour la Nouvelle Orléans ou encore celui du Vieux Port de Montréal. L'objectif derrière cet aspect du travail est de proposer des ensembles cohérents, traitant de tous les domaines concernés afin de créer un espace pertinent et adapté au milieu.

Un autre point commun entre les orientations que prennent les projets dans les deux villes est l'importance accordée aux modes de déplacements doux tels que la marche à pied, le vélo le roller.... Cet aspect est très visible dans les projets du *Crescent Park* ou encore du *Convention Center* pour la Nouvelle Orléans et du projet du Vieux Port pour Montréal. Les développeurs mettent ici l'accent sur le déplacement piétons en créant des espaces qui leurs sont dédiés et en facilitant les déplacements pour ceux-ci comme par exemple avec la passerelle du Crescent Park qui permet aux usagers de traverser les voies ferrées et le mur anti-inondation en toute sécurité pour continuer leur chemin. Les transports en commun sont également un aspect important dans le cadre de ces projets avec la création de tramway ou de ferry. Grâce à ces aménagements, les développeurs peuvent atteindre l'objectif qu'ils s'étaient fixés, qui est de faciliter l'accès au fleuve pour les habitants. Cet accès renforcé ne prend pas que la dimension physique de l'utilisateur se rendant directement sur le front d'eau mais également la dimension visuelle par la création d'ouverture sur le fleuve et de percées pour créer un lien entre l'habitant et l'eau. Cet accent porté sur les déplacements permet également de relier le projet au reste de la ville par la création de liens physiques tels que le tramway à la Nouvelle Orléans. Ainsi, les projets peuvent s'inclure dans une perspective plus grande et dans un environnement à plus grande échelle avec le reste de la ville, permettant que le redéveloppement puisse toucher un plus grand nombre de personnes.

Nous pouvons également retrouver la volonté commune entre les deux villes de développer un projet au design remarquable afin de créer un nouveau point d'intérêt sur le front d'eau. Plusieurs projets ont également le point commun de vouloir créer un élément marquant dans le paysage afin de développer une reconnaissance du projet avec par exemple la tour « aiguille » du projet de *Convention Center* à la Nouvelle Orléans ou encore la tour « phare » du quai Alexandra à Montréal. Chacun de ces projets est également destiné à se développer et se modifier au fil du temps pour s'adapter aux plus près des besoins et des réalités du lieu et de ses habitants. Nous pouvons donc voir que dans les deux cas, les projets se veulent d'un processus évolutif pour laisser la place à de possibles changements majeurs dans le futur.

Dans chacun des cas, le retour au fleuve et la réhabilitation de ses fronts d'eau proviennent d'un élément marquant qui enclenche le processus. Pour Montréal, il est plus ancien et provient de la volonté de transformer l'image du front d'eau pour la célébration du 350^{ème} anniversaire de la ville. Ce processus est également renforcé par l'utilisation des expositions et notamment de l'exposition

Terre des Hommes de 1967 pour remettre l'attention sur le fleuve et impliquer de nouveau la population dans son développement. Pour ce qui est de la Nouvelle Orléans, les projets ont pris une nouvelle tournure à la suite de l'ouragan Katrina qui a ravagé la ville. Les destructions engendrées ont rendu obligatoires les aménagements du front de fleuve et ont également été une opportunité de les redévelopper avec l'aide financière du fond fédéral.

La mixité d'usages est également une volonté récurrente dans ce type de projets, il s'agit du souhait que ces lieux n'aient pas qu'une seule fonction mais plusieurs. Pour cela, les développeurs multiplient les usages passant des zones commerciales à résidentielles ou encore culturelles. Le dénominateur commun de ces usages est qu'un maximum de personnes devait retrouver le lien avec le fleuve. Nous verrons par la suite que l'implantation de projets à vocation résidentielle peut avoir de fortes conséquences pour la population déjà présente sur place. Ainsi sur la même surface, selon les projets, nous pouvons retrouver des activités commerciales, de loisirs, résidentielles ou encore culturelles comme avec le projet de l'université Tulane à la Nouvelle Orléans qui souhaite insérer un amphithéâtre en lien avec une école de musique. L'aspect culturel est également un point important pour les redéveloppements à Montréal, ce que nous pouvons voir notamment avec l'implantation du centre des sciences de Montréal ou encore de l'espace accordé au Cirque du Soleil sur la jetée Jacques Cartier. Montréal se différencie de la Nouvelle Orléans par son refus de créer des espaces résidentiels directement sur le front d'eau. Ce refus est nettement visible dans les volontés des habitants à travers la consultation publique de 1986. Les habitants et les autorités de Montréal ne souhaitent pas ouvrir les espaces le long du fleuve à la résidentialisation mais préfèrent la conserver dans les quartiers limitrophes afin de préserver le caractère public du front d'eau.

Une des différences fondamentales qui existent également entre la Nouvelle Orléans et Montréal est leur rapport à l'eau et notamment aux risques qu'elle engendre. En effet le risque associé au fleuve n'est pas le même entre les villes étant donné que le risque d'inondation est peu élevé à Montréal. Le risque étant très important à la Nouvelle Orléans, il est donc normal que la place accordée aux aménagements de protection soit plus importante. La ville doit donc également se défaire de cette peur de l'eau et renouer avec son fleuve, qui est, contrairement à ce que nous pourrions penser, un des endroits les plus sûrs puisque ses berges forment des levées naturelles.

Nous pouvons donc voir deux profils différents venant de villes ayant subi des influences similaires au fil du temps. La Nouvelle Orléans est une ville qui repart quasiment de zéro avec des projets de très grandes ampleurs gérés par des compagnies privées alors que Montréal travaille sur du plus long terme afin de proposer des projets de plus petite envergure mais de haute qualité, correspondant au mieux au lieu et à la population. Cette notion de projet pertinent est ce qui caractérise le plus les aménagements de fronts d'eau à Montréal (Michel Dufresne, entrevue avec l'auteur).

Les projets et la manière de les gérer peuvent ainsi être différents d'une ville à l'autre, d'un pays à l'autre ou encore d'un continent à l'autre. En revanche, ces projets peuvent avoir de grandes conséquences pour la population qu'elles soient positives ou négatives qu'il faut prendre en compte pour le futur du projet.

b. Quelles conséquences pour la population ?

Les fronts de fleuve ont longtemps été des espaces en friches et de mauvaise réputation comme nous avons pu le constater dans cette recherche. Auparavant des espaces indispensables à l'industrie et au commerce, ils ont progressivement été abandonnés et laissés entre les mains des populations les plus pauvres qui n'avaient pas d'autres choix que d'aller dans les zones dont personne ne voulait. Lorsque le regain d'intérêt pour les territoires de front de fleuve s'est développé, il est donc normal que les populations défavorisées soient les premières touchées.

Comme nous avons pu le voir précédemment, lorsque des projets de redéveloppement de fronts d'eau incluent des plans de résidentialisation, ces plans créent majoritairement des quartiers de haut standing pour une population aisée. Cet état entraîne une augmentation de la fracture sociale déjà bien présente dans des villes comme la Nouvelle Orléans où ces types de projet est mis en place. En effet, il existe déjà une forte ségrégation spatiale à la Nouvelle Orléans comme nous l'avons vu dans l'étude de cas avec les populations les plus pauvres, principalement noires, vivants dans les quartiers les plus à risques alors que les populations plus aisées vivent en périphérie de la ville. La mise en place de résidences de haut standing entraîne une augmentation du prix du foncier dans ces quartiers ainsi que des taxes. La création de parcs urbains et d'espaces publics a également pour conséquences d'augmenter la qualité générale du quartier ainsi que son cadre de vie, ce qui entraîne aussi une hausse des prix. Ainsi, ces projets peuvent entraîner un phénomène de gentrification dans les villes qui les mettent en place.

Pour comprendre ce phénomène de gentrification il faut tout d'abord nous intéresser à ce qu'est la gentrification. Il s'agit d'un néologisme développé en 1964 par le sociologue Ruth Glass pour décrire la ville de Londres. Le mot est composé à partir de *gentry* qui désigne la petite noblesse terrienne en Angleterre mais aussi la bonne société dans un sens péjoratif. Le concept est par la suite théorisé dans les années 1970 par des chercheurs anglais et nord-américains. Il s'agit d'un phénomène de modification de l'évolution sociale des quartiers centraux dégradés des grandes villes, au contraire des modèles d'écologie urbaine de l'Ecole de Chicago. Nous pouvons parler de « retour au centre » des classes aisées, qui reviennent vers un milieu auparavant délaissé et abandonné aux classes plus pauvres. Nous pouvons parler également d'embourgeoisement du quartier, ce qui passe par une modification de l'habitat, de l'espace public mais aussi des commerces.

Grâce à cette définition de la gentrification, nous pouvons voir qu'il s'applique totalement à ce qui se passe à la Nouvelle Orléans mais c'est un processus un peu plus subtil dans le cas de Montréal. En effet, les quartiers de fronts d'eau ne sont pas habités et ne l'ont jamais été, nous ne pouvons donc pas parler de gentrification de ces espaces puisqu'ils consistent majoritairement en espaces publics et donc ouverts à tout le monde. En revanche, ce phénomène a bel et bien lieu dans les quartiers adjacents puisque l'ajout d'un espace public de qualité, principalement des espaces verts, a tendance à améliorer le cadre de vie et ainsi faire monter le coût de la vie.

La question qu'il faut maintenant se poser c'est comment reconvertir ou valoriser des sites par de nouveaux aménagements tout en atténuant les effets induits de renchérissement du coût de la vie, du loyer ou encore du prix du foncier. Cette question ne s'applique pas qu'aux espaces de fronts d'eau urbains mais ressort particulièrement dans ce cas, compte-tenu des enjeux inhérents à ces territoires. En effet, les espaces de fronts d'eau sont parmi les dernières réserves foncières intra ou péri-urbaines avec une vue et un accès direct à la nature.

Ce phénomène se fait bien évidemment au détriment des classes les plus pauvres qui vivaient là précédemment et qui sont forcées de se déplacer car elles n'ont plus les moyens de continuer de résider sur place. La Nouvelle Orléans assiste déjà à de fortes oppositions de la part des classes défavorisées qui se sentent lésées par l'implantation de ces nouveaux projets et qui ont déjà dû affronter le traumatisme de Katrina par le passé. Selon la ville de la Nouvelle Orléans elle-même, l'objectif du programme *Reinventing the Crescent* était de créer une nouvelle économie basée sur une nouvelle « classe créative de travailleurs dynamiques tels que des ingénieurs, des architectes, des musiciens, des éducateurs, des scientifiques et des artistes » (city of New Orleans). Ce sont les personnes pour lesquelles le projet est développé mais ce projet de 300 millions de dollars est payé par le contribuable moyen apparemment non créatif. La ville de la Nouvelle Orléans considère pourtant cela comme un investissement « prudent, acceptable et essentiel ». Ce projet devait néanmoins permettre la création de 24 000 emplois mais seulement 900 d'entre eux étaient des postes d'ingénieurs, d'architectes etc... L'ensemble des autres emplois se trouve dans le secteur du tourisme, recréant ainsi l'ancien modèle économique de la Nouvelle Orléans où la ville comportait

beaucoup d'emplois tertiaires permettant de seulement « payer le loyer mais jamais au-delà » et surnommé le système de la « *Happy Plantation* ».

Ainsi les habitants de la Nouvelle Orléans cherchent à déterminer le nouveau visage de leur ville à la suite de tous ces projets mais également à savoir pour qui cette ville sera adaptée. Il est certain que ce n'est pas dans une ville comme la Nouvelle Orléans que la réponse au problème de la gentrification sera trouvée. En effet, l'inaction et le laisser faire de la part des autorités quant aux projets pharaoniques ne risquent pas d'apporter de solution. La réponse pourrait, en revanche, provenir d'une ville comme Montréal où les pouvoirs publics exercent un contrôle un peu plus fort sur le réaménagement de leurs fronts d'eau et sont plus à l'écoute de la volonté de leurs habitants.

La place de la nature dans ces projets de redéveloppement de fronts d'eau est pour le moins anecdotique même si elle est souvent mise en avant dans les descriptions des projets. En effet, le retour à la nature et la végétalisation plus importante de la ville ne constituent pas un objectif à part entière mais plutôt un effet secondaire du projet. Les développeurs ne souhaitent pas réinsérer la nature dans la ville pour des raisons écologiques, de trame verte ou de mobilité faunistique mais dans une optique d'amélioration du cadre de vie des habitants des quartiers adjacents. La nature est également un outil marketing très efficace permettant de mieux vendre les projets en apportant une « touche verte » censée attirer plus de personnes. Dans le cadre du phénomène de gentrification dont nous parlions précédemment, l'implantation d'espaces verts et la végétalisation en générale en sont des facteurs. Ces éléments des projets tels que les parcs, les cheminements verts etc. permettent d'apporter une plus-value au projet en lui-même mais également aux espaces environnants.

En réalité, suivant les projets, le redéveloppement des fronts d'eau pourrait avoir de graves conséquences écologiques. En effet, de nouveaux aménagements pourraient perturber l'écoulement des eaux ou encore artificialiser les berges qui ne le seraient pas déjà, ce qui pourrait être dévastateur pour la ripisylve. De nouvelles pollutions pourraient également voir le jour par un retour d'activité sur des zones précédemment délaissées et donc où la nature commençait à reprendre ses droits. L'introduction de nouvelles espèces, potentiellement invasives peut également mettre en danger les espèces autochtones.

La mise en place de ces projets peut également avoir des conséquences très positives pour la ville et ses habitants. Comme nous avons pu le voir précédemment pour la Nouvelle Orléans et l'analyse du Dr Richardson, les retombées économiques pour la ville sont importantes, notamment par la création d'emplois. La phase de construction permet d'offrir de nombreux emplois supplémentaires ainsi que des revenus pour la ville sous la forme de taxes mais l'après construction propose également sa part de revenus et de travail.

Ainsi, nous pouvons voir que le réaménagement des fronts de fleuves entraîne de nombreuses conséquences aussi bien positives que négatives. Il est donc nécessaire de se pencher sur ces effets pour essayer de déterminer quels seraient ceux que nous pourrions éviter et quels seraient ceux que nous pourrions améliorer.

Conclusion

Par ce travail de recherche nous avons pu confirmer l'importance que prennent les fleuves en milieux urbains et notamment quelle a été leur relation avec la ville au fil du temps. Le fleuve est passé d'une source de nourriture et de protection à un axe fondamental de communication et de commerce puis à un haut lieu de l'industrie et du transport avant d'être oublié et abandonné. Le phénomène du retour au fleuve n'est pas un concept isolé mais bel et bien global et simultané. Chaque pays a sa propre vision de l'aménagement des fronts de fleuves et même à l'intérieur de ces pays, les villes redéveloppent leurs berges de manières différentes.

L'étude de cas nous a montré que deux villes ayant un passé et des influences semblables telles que Montréal et la Nouvelle Orléans peuvent développer des programmes et des gestions différentes. Nous pouvons ainsi prédire l'aspect futur que prendront les fronts d'eau de ces deux villes en étudiant leurs passés et leurs programmes actuels.

La Nouvelle Orléans est une ville dévastée qui commence tout juste à se remettre du traumatisme que fût Katrina. Les plans mis en place par la ville furent tout d'abord développés dans un objectif de reconstruction et de relancement de l'économie. Cet objectif économique est aujourd'hui au cœur de tous les débats puisque son achèvement pourrait se faire au détriment des populations les plus défavorisées de la ville. En effet, la volonté d'attirer une classe sociale plus aisée provoque un phénomène de gentrification et ainsi le départ des populations pauvres de leurs quartiers d'origine, ce qui se rajoute à la perte qu'ils avaient déjà subie à la suite des inondations en 2005. Ainsi, la Nouvelle Orléans va relancer son système économique basé sur le tourisme, ce qui n'entraîne que la stagnation économique de la population voire même son déclin. Ses fronts d'eau vont accueillir de nouvelles activités et résidences, destinées à un public aisé, au design grandiose et totalement contrôlées par le secteur privé puisque les pouvoirs publics semblent se retirer de plus en plus du redéveloppement des fronts d'eau pour laisser faire les grandes compagnies.

En revanche, Montréal semble être au cœur d'une volonté de concertation avec la population et où les besoins des habitants sont pris en compte dans la création des projets. Les programmes de redéveloppement accordent une grande importance à la préservation du patrimoine existant et à sa mise en valeur. L'accent est également mis sur la pertinence des projets et la création d'un lien entre les habitants et le lieu réaménagé. Pour ce faire, les développeurs cherchent à obtenir une véritable compréhension du lieu sur lequel ils implantent leurs projets afin de créer le plan le plus adapté à l'histoire du site mais aussi à ses liens avec le reste de la ville. Néanmoins, les redéveloppements à Montréal prennent beaucoup plus de temps et sont susceptibles de ne pas se réaliser du tout, suivant la conjoncture économique dans laquelle sera la ville. Ainsi, la ville de Montréal va mettre en place des projets de plus petites envergures dont elle gardera le contrôle et sur lesquels elle accordera une attention toute particulière afin de proposer des plans de qualité auxquels les habitants pourront se sentir connectés. Ce seront des espaces à usage public, sur lesquels la végétation aura une place importante de même que la culture mais où la résidentialisation et le secteur privé seront absents au maximum.

Ce travail de recherche permet donc d'apporter une réponse à la question à quoi ressembleront les fronts d'eau dans le futur et quelles seront les conséquences de leurs réaménagements, du moins pour les cas de Montréal et de la Nouvelle Orléans. En revanche, il nous pose de nouvelles questions sur ces mêmes conséquences que nous avons mises en avant. En effet, il serait intéressant de se pencher sur les systèmes qui permettraient de supprimer ou à minima de réduire les effets négatifs des projets de réhabilitation de fronts d'eau, notamment en ce qui concerne la gentrification. La réponse à ces nouvelles questions serait très utile dans le cadre de ces projets mais pas uniquement car le problème de la gentrification se retrouve un peu partout et pas seulement sur les fronts d'eau. Il s'agit donc ici d'un questionnement de recherche important pour le domaine de l'aménagement.

BIBLIOGRAPHIE

- AIRAS A., HALL P. V., STERN P. « Asserting historical “distinctiveness” in industrial waterfront transformation ». *Cities* [En ligne]. Avril 2015. Vol. 44, p. 86-93. Disponible sur : < <http://dx.doi.org/10.1016/j.cities.2015.02.002> >
- BEAUDOIN S. *Le Saint-Laurent et le commerce des fourrures* [En ligne]. 1989. Disponible sur : < <http://www.ssjbmauricie.qc.ca/client/documentation/stlafour.pdf> >
- BRING NEW ORLEANS BACK COMMISSION. *Action Plan for New Orleans : The New American City*. Nouvelle-Orléans : [s.n.], 2006.
- BUNCE S., DESFOR G. « Introduction to “Political ecologies of urban waterfront transformations” ». *Cities* [En ligne]. Août 2007. Vol. 24, n°4, p. 251-258. Disponible sur : < <http://dx.doi.org/10.1016/j.cities.2007.02.001> >
- BURDEN A. *Vision 2020 New York city comprehensive waterfront plan*. Mars 2011.
- CAMPANELLA R. *Time and Place in New Orleans : Past geographies in the Present Day*. [s.l.] : Pelican Publishing Company, 2002. 195 p.
- CHARMES É., LÉGER J.-M. « Retour sur « La Ville émergente » ». *Flux*. 23 mars 2009. N°75, p. 80-98.
- COLTEN C. *An unnatural metropolis – Wrestling New Orleans from nature*. [s.l.] : Louisiana State University Press, 2005. 245 p.
- CORCORAN T., PERNO A., GREENBERG J. « a river runs through them ». *Volume 12, numéro 2*. Printemps 2013. p. 37-43.
- CORNOU A. *THE ENVIRONMENTAL AWARENESS AND RIVERFRONT DEVELOPMENT PROJECTS A case study of the Adyar River in Chennai, India*. 2015 2014.
- DAAMEN T., VRIES I. « Governing the European port-city interface : Institutional impacts on spatial projects between city and port ». *Journal of Transport Geography*. 2013. p. 4-13.
- DANIEL U. *Indians, settlers, and slaves in a frontier exchange economy : The Lower Mississippi Valley before 1783*. [s.l.] : University of North Carolina Press, 1992.
- DAWDY S. L. « La Nouvelle-Orléans au XVIIIe siècle ». *Annales. Histoire, Sciences Sociales*. 1 mai 2007. Vol. 62e année, n°3, p. 663-685.
- FERRARI M. S., FRASER D. « Design strategies for urban waterfronts ». *Waterfront Regeneration : Experiences in City-building*. 2012.
- FILLION P. « Rupture or continuity ? Modern and postmodern planning in Toronto ». *International Journal of Urban and Regional Planning*. 1999. p. 421-444.
- FISHER B. « Waterfront Design. In Remaking the urban waterfront ». 2004.
- GABELINE D., LANKEN D., PAPE G. *Montréal at the crossroads*. [s.l.] : Harvest House Montreal, 1975. 220 p. ISBN : 0-88772-161-3.
- GALLAND D., HANSEN C. « The Roles of Planning in Waterfront Redevelopment : From Planned and Market-driven Styles to Hybrid Planning ? ». *Planning Practice and Research*, Vol. 27, No. 2. avril 2012. p. 203-225.
- GIBAND D. « Les paysages du front d'eau à Philadelphie : du passéisme au postmodernisme / Landscapes of Philadelphia's waterfront : rooted in the past or post-modern ? ». *Revue de géographie de Lyon* [En ligne]. 1998. Vol. 73, n°4, p. 321-330. Disponible sur : < <http://dx.doi.org/10.3406/geoca.1998.4847> >
- GOLDBERGER P. « Baltimore market place : an urban success ». 02 1981.
- GORDON D. « Planning, design and managing change in urban waterfront redevelopment ». *Town Planning Review*. 1996. p. 59-73.
- GORDON G. *(Re) discovering Toronto's waterfront : infrastructure and connectivity in a post industrial landscape*. Toronto, ON : Ryerson, 2014.
- GRAVARI-BARBAS M. « La « festival market place » ou le tourisme sur le front d'eau. Un modèle urbain américain à exporter ». *Norois* [En ligne]. 1998. Vol. 178, n°1, p. 261-278. Disponible sur : < <http://dx.doi.org/10.3406/noroi.1998.6868> >

GUTFREUND O. « Rebuilding New York in the auto age : Robert Moses and his highways ». *H. Ballon, K. T. Jackson, & (Eds.), Robert Moses and the Modern City : The Transformation of New York*. 2007. p. 86-93.

HARVEY D. « The condition of postmodernity, an enquiry into the origins of cultural change ». *Oxford and Cambridge, Basil Blackwell ed.* 1989.

HAYUTH Y. « The port-urban interface : An area in transition ». *Area*. 1982. p. 219-224.

HERNANDEZ J. « Le tourisme macabre à La Nouvelle-Orléans après Katrina : résilience et mémorialisation des espaces affectés par des catastrophes majeures ». *Norois* [En ligne]. 2008. p. 61-73. Disponible sur : < <http://dx.doi.org/10.4000/norois.2208> >

HERNANDEZ J. « The Long Way Home : une catastrophe qui se prolonge à La Nouvelle-Orléans, trois ans après le passage de l'ouragan Katrina ». *L'Espace géographique*. 5 juin 2009. Vol. 38, n°2, p. 124-138.

HUANG W.-C., KAO S.-K. « Public-private partnerships during waterfront development process : The example of the world exposition ». *Ocean & Coastal Management* [En ligne]. Mai 2014. Vol. 92, p. 28-39. Disponible sur : < <http://dx.doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2014.02.007> >

JACOBS J. *The Death and Life of Great American Cities*. 1993.

JONES A. « Issues in Waterfront Regeneration : More Sobering Thoughts Ð A UK Perspective ». *Planning Practice & Research*, Vol. 13, No. 4, 1998. p. 433- 442.

KATHERINE S. « Canal Street ferry terminal to be torn down, opening up riverfront ». *The Times Picayune*. 11 mai 2015a.

KATHERINE S. « Developers envision “The Trade District” upriver from Morial Convention Center ». *The Times Picayune*. 19 mai 2015b.

KATHERINE S. « Ernest N. Morial Convention Center looks to lure private developers for future riverfront ». *The Times Picayune*. 13 juin 2014.

KATHERINE S. « The future of the New Orleans riverfront, from parks to condos ». *The Times Picayune*. 10 janvier 2015c.

KATHERINE S. « Tiptina’s South Shore Harbor marina revival plans revealed : amphitheater, open-air market ». *The Times Picayune*. 28 mars 2016.

LAIDLEY J. « The ecosystem approach and the global imperative on Toronto’s Central Waterfront ». *Cities* [En ligne]. Août 2007. Vol. 24, n°4, p. 259-272. Disponible sur : < <http://dx.doi.org/10.1016/j.cities.2006.11.005> >

LEWIS P. *New Orleans : The making of an urban landscape*. 2ème édition. [s.l.] : The Center for American Places, 2003. 200 p. ISBN : 1-930066-09-0.

MOHL R. « The expressway teardown movement in american cities : Rethinking postwar highway policy in the post-interstate era ». *Journal of Planning History*. 2012. p. 89-103.

MOIR M. « Planning for change : Harbour commissions, civil engineers, and large scale manipulation of nature ». *G. Desfor, & J. Laidley (Eds.), Reshaping Toronto’s Waterfront*. 2011. p. 23-48.

NOBC NEW ORLÉANS BUILDING CORPORATION. *New Orleans riverfront, reinventing the Crescent development plan*. Février 2008.

NOBC NEW ORLÉANS BUILDING CORPORATION. « Reinventing the Crescent ». In : *Reinventing the Crescent* [En ligne]. [s.l.] : [s.n.], 2016. Disponible sur : < <http://www.reinventingthecrescent.org/about/> >

NYCEDC NEW YORK CITY ECONOMIC DEVELOPMENT CORPORATION. *Waterfront Action Agenda Transforming New York City’s Waterfront*. 2010.

NYCEDC NEW YORK CITY ECONOMIC DEVELOPMENT CORPORATION. *Waterfront Action Agenda Transforming New York City’s Waterfront One-Year Progress Report : May 2012*. Mai 2012.

NYCEDC NEW YORK CITY ECONOMIC DEVELOPMENT CORPORATION. *Waterfront Action Agenda Transforming New York City’s Waterfront Progress Report : March 2011 – October 2011*. Octobre 2011.

RAFFERTY L., HOLST L. *An introduction to urban waterfront redevelopment*. 2004.

RICHARDSON J., HEIDELBERG R. *New Orleans Riverfront : Reinventing the Crescent An Economic Perspective*. janvier 2008.

SHAW B. « History at the water’s edge ». 2001.

SKELLEY J. « Tear down that freeway ! ». *Urban land magazine*. 20 avril 2011.

SOCIÉTÉ DU VIEUX PORT DE MONTRÉAL. *Rapport annuel 2007-2008/ 25 ans d'histoire entre une ville et son fleuve*. Montréal : [s.n.], 2008.

SOCIÉTÉ DU VIEUX PORT DE MONTRÉAL. *Rapport final de consultation publique, Vieux Port de Montréal 1986*. Montréal : ville de Montréal, 1986.

SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE DU CANADA. *Activité de visioning 24 et 25 septembre 2010 Pointe-du-Moulin et son Silo no 5 Rapport synthèse*. Montréal : [s.n.], 2010.

TIMES-PICAYUNE K. S. NOLA.com |. The. « Developers envision “The Trade District” upriver from Morial Convention Center ». In : *NOLA.com* [En ligne]. [s.l.] : [s.n.], 2015. Disponible sur : < http://www.nola.com/business/index.ssf/2015/05/new_orleans_riverfront_convent.html > (consulté le 7 janvier 2016)

WAKEFIELD S. « Great expectations : Waterfront redevelopment and the Hamilton Harbour Waterfront Trail ». *Cities* [En ligne]. Août 2007. Vol. 24, n°4, p. 298-310. Disponible sur : < <http://dx.doi.org/10.1016/j.cities.2006.11.001> >

WHITE J. T. « Pursuing design excellence : Urban design governance on Toronto's waterfront ». *Progress in Planning* [En ligne]. Disponible sur : < <http://dx.doi.org/10.1016/j.progress.2015.06.001> > (consulté le 7 janvier 2016)

XIE P. F., GU K. « The changing urban morphology : Waterfront redevelopment and event tourism in New Zealand ». *Tourism Management Perspectives* [En ligne]. Juillet 2015. Vol. 15, p. 105-114. Disponible sur : < <http://dx.doi.org/10.1016/j.tmp.2015.05.001> >

ZANINETTI J.-M. « Dynamiques urbaines de la Nouvelle-Orléans avant Katrina : étalement urbain et ségrégation raciale ». *Annales de géographie*. 1 avril 2007. n°654, p. 188-209. *Live, Work and Play on the River* [En ligne]. Disponible sur : < <http://liveworkandplayontheriver.com/> > (consulté le 7 janvier 2016a)

« Massive riverfront ». In : *WWLTV* [En ligne]. [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <http://www.wwltv.com/story/news/local/orleans/2015/05/19/new-orleans-convention-center-considering-massive-riverfront-trade-district-development/27625551/> > (consulté le 7 janvier 2016b)

« New development aims to bring Trade District to life along Mississippi Riverfront ». In : *WDSU* [En ligne]. [s.l.] : [s.n.], [s.d.]. Disponible sur : < <http://www.wdsu.com/news/local-news/new-orleans/new-development-aims-to-bring-trade-district-to-life-along-mississippi-riverfront/33130068> > (consulté le 7 janvier 2016c)

Vision Plan [En ligne]. *Ernest N. Morial Convention Center*. Disponible sur : < <http://www.mccno.com/about-us/visionplan/> > (consulté le 7 janvier 2016d)

CITERES

UMR 6173
*Cités, Territoires,
Environnement et
Sociétés*

Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
D'Aménagement,
Paysage,
Environnement



35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3

Directeur de recherche :

ROTGE Vincent

CHAMPIGNY Théo

Projet de Fin d'Etudes
DA5
2015-2016

Les aménagements de fronts de fleuve urbains en Amérique du Nord

Résumé : Les fleuves ont toujours été des facteurs déterminants dans le développement des villes et font l'objet d'un renouveau d'intérêts depuis quelques années. L'objet de cette recherche est d'étudier comment les villes se sont développées autour des fleuves au fil du temps pour voir l'évolution des fonctions et des aménagements propres aux fronts d'eau. Il est nécessaire de comprendre le passé des fronts d'eau afin d'envisager les aménagements présents et à venir. Par l'étude de cas entre les villes de Montréal et de la Nouvelle Orléans, nous pouvons saisir les différentes visions de redéveloppement de fronts d'eau entre deux espaces différents mais ayant eu des influences similaires. La comparaison de ces deux visions nous permettra d'établir un certain modèle de développement propre à chacune. Grâce à cette étude, nous pouvons également identifier les conséquences du réaménagement des fronts d'eau sur les villes et leurs populations. Nous pourrions ainsi tenter de déterminer quels seront les profils des fronts d'eau dans les prochaines années.

Mots Clés : Front d'eau, fleuve, Nouvelle Orléans, Montréal, aménagement de berges